



การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำ  
เจ้าพระยา ท่าดินแดง- ราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาวกนกวรรณ เตชนันท



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
มหาดบัณฑิต

สาขาวิชาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพาน  
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง- ราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
มหาบัณฑิต

สาขาวิชาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

THE STUDY AND EVALUATION OF PEOPLE'S PARTICIPATION IN THADINDANG  
– RATCHAWONG BRIDGE'S DESIGN PROJECT.



A Thesis Submitted in partial Fulfillment of Requirements  
for Master of Urban and Environmental Planning Master of Urban and Environmental  
Planning Program  
Department of Urban Design and Planning  
Graduate School, Silpakorn University  
Academic Year 2017  
Copyright of Graduate School, Silpakorn University

หัวข้อ การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ  
ออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง- ราชวงศ์  
กรุงเทพมหานคร  
โดย กนกวรรณ เตชนันท์  
สาขาวิชา หลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต แผน ก  
แบบ ก 2  
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พรพจน์ สุขเกษม

---

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปานใจ ชารัทสนวงศ์)

พิจารณาเห็นชอบโดย

..... ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธนะ จิระพิวัฒน์ )

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พรพจน์ สุขเกษม )

..... ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก  
(รองศาสตราจารย์ ดร. สุวัฒนา ธาดานิติ )

56058301 : หลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหัพัตติ แผน ก แบบ ก 2

คำสำคัญ : การมีส่วนร่วมของประชาชน, สะพาน, การพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ

นางสาว กนกวรรณ เตชพันธ์: การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง- ราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พรพจน์ สุขเกษม

การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง - ราชวงศ์ วัดดุประสงคีในการวิจัยในครั้งนี้ คือ เพื่อศึกษาและประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ได้มีการดำเนินการไปแล้วในปี พ.ศ. 2554 รวมถึงเสนอแนะแนวทางรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนเหมาะสมในอนาคต เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาโครงการสาธารณูปโภคภาครัฐต่อไป

การวิจัยนี้ใช้ข้อมูลการอ้างอิงจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโครงการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการใช้ทฤษฎีการมีส่วนร่วม ทฤษฎีอื่นๆ ที่มีความสอดคล้องกัน และกรณีศึกษา ณ ประเทศสหรัฐอเมริกาและกลุ่มตัวอย่างการวิจัยในครั้งนี้ แบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มแรกเป็นตัวแทนของประชากรในพื้นที่ย่านทำดินแดงและย่านราชวงศ์ จำนวน 200 คน การคำนวณกลุ่มตัวอย่างใช้ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane ในการกำหนดกลุ่มตัวอย่างและกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและด้านผังเมือง จำนวน 11 ท่าน เพื่อสอบถามข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในเรื่องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนตามรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ เช่น กล้องถ่ายภาพ คอมพิวเตอร์ เครื่องบันทึกเสียง ฯลฯ และเครื่องมือทางสังคมศาสตร์แบ่งเป็นแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ จำนวน 200 ชุด แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน และแบบสำรวจที่ใช้ในการสำรวจพื้นที่โครงการฯ และนำผลจากแบบสอบถามประชาชนมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ และการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ โดยใช้การวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา รวมถึงการพิสูจน์สมมติฐาน โดยใช้สถิติเชิงอ้างอิง Z - test

ผลการวิจัยในครั้งนี้ พบว่า ผลการประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีความขัดแย้งกับสมมติฐานการวิจัยที่ 1 ที่มาจากการศึกษาข้อมูลอ้างอิงในการวิจัยนี้ กล่าวคือ สมมติฐานที่ 1 นี้ ไม่เป็นที่ยอมรับ เนื่องจากประชาชนให้ความร่วมมือในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนอยู่ในระดับปานกลาง และสมมติฐานที่ 2 ในเรื่องรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม สามารถแยกได้เป็น 2 ข้อย่อย คือ 1. รูปแบบคณะทำงานเพื่อการพัฒนาเพื่อสาธารณูปโภคภาครัฐในกรุงเทพมหานคร และ 2. ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอน คือ 1) ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ 2) ขั้นตอนการวางแผนโครงการดำเนินการ 3) ขั้นตอนการดำเนินการ 4) ขั้นตอนการตัดสินใจร่วมกัน และ 5) ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินการ ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐอยู่ในระดับมาก ซึ่งเป็นการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน โดยเริ่มต้นจากขั้นตอนการรับทราบปัญหาและร่วมกันวางแผนแนวทางการแก้ไขปัญหา เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งกันทุกฝ่าย และในความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้านนั้น มีความสอดคล้องเช่นเดียวกัน และมีข้อเสนอแนะในเรื่องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนเพิ่มเติม คือ ภาครัฐควรร่วมกับภาคประชาชนดำเนินการริเริ่มโครงการที่จะสร้างความรู้และความเข้าใจร่วมกันก่อนที่จะมีการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ต่อไป ซึ่งอาจจะมีข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลาที่เพิ่มขึ้นและงบประมาณที่ต้องจัดสรรเพิ่มเติมด้วย

56058301 : Major Master of Urban and Environmental Planning Program

Keyword : PUBLIC PARTICIPATION, BRIDGE, PUBLIC UTILITY DEVELOPMENT

MISS Kanokwan TACHANUNT: The Study and Evaluation of People's participation in Thadindang – Ratchawong bridge's design project. Thesis advisor : Assistant Professor Pornpote Sukasem

The study and evaluation of people's participation in Thadindang – Ratchawong bridge's design project has the goal; to study and evaluate people's public participation results of the research in 2011 and offer appropriate campaign model or instructions for further government public utility project.

This research references from Thadindang – Ratchawong bridge's design project's information, public participation's research, and participation theory; also, other theories related to this research from the case study in USA. Samples in this research can be divided into 2 groups: 200 participants in Thadindang – Ratchawong with usage of Taro Yamane's table for setting sample size and 11 engineering, public participation and urban planning's specialists to consult about the information and opinion about appropriate public participation model and the instructions in public participation development. The research instruments are science instrument and social instruments. Science instruments are camera, computer, voice recorder, etc. The social instruments are the participants' questionnaire, information from 11 specialists and the survey in project area's form, then analyze the information by using computer software and descriptive statistics and the research hypothesis by inferential statistics (Z-test)

The result of this research found that the evaluation of people's participation in Thadindang – Ratchawong bridge's design is in average degree. It contradicts with the first hypothesis from the participation theory. The first hypothesis is unacceptable because the result showed that people's participation is in average degree. The second hypothesis, format and procedure, can be divided into 2 categories. The working group for the government public utility project's development and the appropriate public participation steps: beginning project, planning, operating project, coordinated decision making, and evaluation. Most people highly agree with public participation model; cooperation between the government and people, start with studying the problems in urban area and reduce conflict between the government and people. All of the specialists are agree with the same idea; The government have to collaborate with locals to gain each other's trust and increase participation. But it is going to cost more time and money, they said.

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เพราะได้รับความกรุณาจากผู้ช่วยศาสตราจารย์พรพจน์ สุขเกษม ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้วิจัย รวมทั้งผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธนะ จีระพิวัฒน์ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้คำปรึกษา คำแนะนำและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย ส่งผลให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้ถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณในความกรุณาของทุกท่านเป็นอย่างสูง รวมถึงคณาจารย์ประจำหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมทุกท่านที่ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์ยิ่งต่อการศึกษาของผู้วิจัยมาโดยตลอด

ขอขอบพระคุณ ดร. กรินท์ ลิมาภรณ์วัฒน์ วิศวกรจราจร ผู้มีประสบการณ์ด้านวิศวกรรมจราจร และคุณปฐมมา Һรุษรักวิทย์ สถาปนิกชุมชน คุณสิริกกุล เลียงอนันต์ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการผังเมือง คุณวินัย สีเที่ยงธรรม วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ คุณสาริยา ศรีเชื้อ นักผังเมืองชำนาญการ คุณมณีนกานต์ ชุมคง วิศวกรโยธาชำนาญการ คุณณัฐธยาน์ จองคำ นักผังเมืองชำนาญการ รวมถึงเจ้าหน้าที่กรมโยธาธิการและผังเมืองทุกท่านที่ให้ข้อมูลประสบการณ์ของท่านอันเป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย

ขอขอบพระคุณ คุณสุริยา นิลพร้อม วิศวกรโยธาปฏิบัติการ ฝ่ายวิศวกรรมงานทาง 1 สำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร คุณศักดิ์ศิริ สรรพสิริโสภณ ผู้ช่วยประธานกรรมการ งานวิศวกรรมขนส่งจราจร บริษัท เทสโก้ จำกัด คุณอดุลย์ อิสลาม ผู้ช่วยประธานกรรมการ ฝ่ายโครงการพิเศษ บริษัท เทสโก้ จำกัด คุณพิเศษ เสนาวงษ์ ผู้ช่วยประธานกรรมการ ผู้เชี่ยวชาญประธานกรรมการ ผู้เชี่ยวชาญด้านงานภูมิศาสตร์ บริษัท เทสโก้ จำกัด และเจ้าหน้าที่ บริษัท เทสโก้ จำกัด ที่ให้ความอนุเคราะห์ ด้านข้อมูลและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ ส่งผลให้ผู้วิจัยสามารถดำเนินการวิจัย จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี

ขอขอบพระคุณ ชาวชุมชนย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ที่กรุณาให้ความร่วมมืออย่างยิ่งในการเอื้อเฟื้อข้อมูล และเวลาในการตอบแบบสอบถามให้แก่ผู้วิจัย

ขอขอบพระคุณ คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทาที่ได้ให้โอกาสผู้วิจัยนำเสนอผลงานทางวิชาการในงานประชุมวิชาการระดับชาติ “การศึกษาเพื่อพัฒนาการเรียนรู้” ประจำปี 2560

ขอขอบคุณ พี่ ๆ เพื่อน ๆ น้อง ๆ MUEP รุ่น 8 และหลักสูตรวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต เจ้าหน้าที่คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และเจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัยทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือด้านข้อมูลและตรวจสอบแบบวิทยานิพนธ์ให้แก่ผู้วิจัย รวมถึงเจ้าหน้าที่กองวิเคราะห์วิจัยและทดสอบวัสดุ กรมโยธาธิการและผังเมืองทุกท่านที่ให้คำแนะนำในเรื่องการศึกษา การทำงานและกำลังใจ มิตรภาพที่ดีตลอดมา

ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ครูอาจารย์ที่ให้การแนะนำ สนับสนุนและให้กำลังใจ แก่ผู้วิจัยอย่างดีเสมอมา คุณค่าหรือประโยชน์อันเกิดจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัยขอน้อมบูชาแด่พระคุณบิดา มารดา ครู อาจารย์ที่อบรมสั่งสอน และผู้มีพระคุณทุกท่าน

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย.....	1
ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
ขอบเขตการวิจัย.....	3
ขอบเขตด้านพื้นที่.....	3
ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	7
ปัญหาการวิจัย.....	8
สมมติฐานการวิจัย.....	8
กระบวนการวิจัยและวิธีการวิจัย.....	8
นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	12
ข้อตกลงเบื้องต้น.....	13
ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	13
การเสนอผลงาน.....	13
บทที่ 2 การศึกษาทฤษฎี งานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง.....	14
การมีส่วนร่วม.....	14



ทฤษฎีแรงจูงใจ (Motivation Theory).....	21
ทฤษฎีการสื่อสาร.....	23
ทฤษฎีกระบวนการกลุ่ม (Group Process).....	28
เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบการมีส่วนร่วม.....	30
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	32
กรณีศึกษา.....	33
สรุปท้ายบท.....	36
บทที่ 3 การออกแบบการวิจัย.....	37
กรอบทฤษฎีและแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	37
การออกแบบการวัดตัวแปร.....	40
การออกแบบการสุ่มตัวอย่าง.....	41
การออกแบบการวิเคราะห์ข้อมูล.....	45
กระบวนการวิจัย.....	47
การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	48
สรุปท้ายบท.....	48
บทที่ 4 การศึกษาสภาพทั่วไปของกรุงเทพมหานครและย่านภายในโครงการออกแบบสะพาน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำน้ำทำดินแดง – ทำน้ำราชวงศ์.....	49
กรุงเทพมหานคร.....	49
ระดับย่าน.....	80
ย่านทำดินแดง.....	80
ย่านราชวงศ์.....	89
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทำดินแดง-ราชวงศ์.....	99
สรุปท้ายบท.....	122
บทที่ 5 การดำเนินการวิจัย.....	123

การดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชน.....	123
การดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ.....	126
สรุปท้ายบท.....	134
บทที่ 6 การวิเคราะห์ผลดำเนินการวิจัย.....	135
การวิเคราะห์บริบทของพื้นที่และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ.....	135
การวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามประชาชน.....	138
การวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์.....	151
การพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย.....	152
สรุปท้ายบท.....	156
บทที่ 7 สรุปการวิเคราะห์ อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	157
สรุปการวิเคราะห์บริบทของพื้นที่และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ.....	157
สรุปการวิเคราะห์แบบสอบถาม.....	158
สรุปการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์.....	159
สรุปการพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย.....	159
การอภิปรายผล.....	160
ข้อเสนอแนะ.....	162
บทที่ 8 บทสรุป.....	163
สรุปการวิจัย.....	163
สรุปสิ่งที่ได้จากการวิจัย.....	164
ข้อบกพร่องในการวิจัย.....	164
ข้อเสนอแนะ.....	164
ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกระบวนการมีส่วนร่วมในการสร้างสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ.....	164
ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะวิจัยเรื่องนี้ต่อไป.....	164
สรุปท้ายบท.....	165

รายการอ้างอิง.....	166
ภาคผนวก .....	171
ประวัติผู้เขียน .....	186



## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	แสดงประเภทของรถที่ให้บริการและอัตราค่าบริการ.....	58
2	แสดงประชากรกรุงเทพมหานคร.....	73
3	แสดงประชากรในย่านคลองสาน .....	86
4	แสดงจำนวนประชากรย่านราชวงศ์.....	95
5	ตารางหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car Unit Equivalent Factor).....	101
6	การสำรวจข้อมูลด้านการสัญจรทางน้ำ ทำนั้รราชวงศ์และทำนั้ทำดินแดง.....	105
7	ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ.....	138
8	ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ .....	138
9	ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา.....	139
10	ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ.....	139
11	ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาศัยในพื้นที่.....	140
12	ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาอาศัยในพื้นที่.....	140
13	ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการทราบข้อมูลโครงการฯ.....	141
14	ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านแหล่งข้อมูลโครงการฯ .....	141
15	ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการเข้าร่วมประชุม .....	142
16	ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการแสดงความคิดเห็น ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ .....	143
17	ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการติดตามโครงการฯ.....	144
18	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจในการดำเนินการ มีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ .....	145
19	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจความคิดเห็นเกี่ยวกับ รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต.....	147
20	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจความคิดเห็นเกี่ยวกับ ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	150

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า	
1	แผนที่กรุงเทพมหานคร .....	4
2	แผนที่ย่านราชวงศ์.....	5
3	แผนที่ย่านท่าดินแดง .....	6
4	แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนท่าดินแดงและถนนราชวงศ์.....	7
5	แสดงแนวคิดรูปแบบการมีส่วนร่วมของ Cohen & Uphoff .....	19
6	แผนภาพแสดงขั้นตอนการมีส่วนร่วมของในโครงการ Participatory Chinatown ในเมืองบอสตัน.....	34
7	แผนภาพแสดงขั้นตอนการมีส่วนร่วมของในโครงการ Chinatown Cultural Development Strategy ในกรุงวอชิงตัน ดี ซี ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	35
8	ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane.....	42
9	แผนที่แสดงย่านราชวงศ์และจุดแจกแบบสอบถามในพื้นที่.....	44
10	แผนที่แสดงย่านท่าดินแดงและจุดแจกแบบสอบถามในพื้นที่.....	44
11	แผนที่แสดงย่านท่าดินแดงและจุดแจกแบบสอบถามในพื้นที่.....	45
12	แผนที่กรุงเทพมหานคร .....	49
13	แผนที่แม่น้ำเจ้าพระยา .....	50
14	แผนผังโครงสร้างที่โล่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล .....	53
15	แผนผังโครงสร้างการคมนาคมและขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	54
16	แผนที่ระบบทางด่วนกรุงเทพมหานคร .....	57
17	แผนที่รถไฟฟ้าชานเมือง.....	59
18	แผนผังแสดงที่ตั้งรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน .....	60
19	ตำแหน่งที่ตั้งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน .....	61
20	สะพานพระราม 6 .....	62
21	สะพานพระราม 6 .....	63
22	ย่านเกียกกาย .....	64
23	สะพานกรุงธน (สะพานช้างฮี).....	64
24	สะพานพระราม 8 .....	65
25	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า .....	66
26	สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า .....	66
27	สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ (สะพานพระพุทธยอดฟ้า) .....	67
28	สะพานพระปกเกล้า .....	68

ภาพที่	หน้า
29 สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน .....	68
30 สะพานกรุงเทพ .....	69
31 สะพานพระราม 3 .....	69
32 สะพานพระราม 9 .....	71
33 สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม .....	71
34 การใช้ประโยชน์อาคารในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2554 .....	75
35 การใช้ประโยชน์อาคารในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2558 .....	76
36 การใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2558 .....	77
37ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2549 .....	78
38 ถนนตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2549 .....	79
39 แผนที่เขตคลองสาน .....	81
40 ถนนลาดหญ้า .....	82
41 ถนนสี่แยกทำดินแดง - อีสรภาพ .....	82
42 สี่แยกทำดินแดง .....	83
43 ถนนอีสรภาพ .....	83
44 ถนนทำดินแดง .....	84
45 ท่าเรือทำดินแดง .....	84
46 ศาลเจ้าปึงเถ่ากง ภายในตลาดทำดินแดง .....	85
47 ศาลเจ้าชำโนเก็ง .....	85
48 การค้าขาย ณ ถนนทำดินแดง .....	86
49 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านทำดินแดง เขตคลองสาน พ.ศ.2554 .....	87
50 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านทำดินแดง เขตคลองสาน พ.ศ.2558 .....	87
51 การใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2558 (เขตคลองสาน) .....	88
52 แผนที่เขตสัมพันธวงศ์ .....	90
53 ถนนเจริญกรุง .....	91
54 ถนนจักรวรรดิ .....	91
55 ถนนอนุวงศ์ .....	92
56 ท่าเรือราชวงศ์ .....	92
57 ถนนทรงวาด .....	93
58 ถนนราชวงศ์ .....	93
59 ย่านสำเพ็ง .....	94
60 ย่านเยาวราช .....	94

ภาพที่	หน้า
61 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ.2554 .....	96
62 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ.2558 .....	97
63 การใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2558 (เขตสัมพันธวงศ์).....	98
64 พื้นที่โครงการ .....	100
65 ตารางแสดงปริมาณจราจรบนถนน .....	102
66 ตารางแสดงผลการสำรวจความเร็วในการเดินทาง.....	103
67 ตารางแสดงผลการสำรวจความเร็วในการเดินทาง.....	104
68 รูปทั่วไปสะพานคอนกรีตแบบคานยื่นสมดุล .....	106
69 รูปทั่วไปสะพานคอนกรีตแบบเดลด้าเฟรม .....	107
70 สะพานโครงเหล็กแบบโค้ง.....	107
71 สะพานโครงเหล็กแบบหลายโค้ง.....	108
72 สะพานโครงเหล็กแบบถัก.....	108
73 อุโมงค์คอนกรีตลอดแม่น้ำ.....	109
74 สะพาน 2 ชั้น .....	110
75 ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	112
76 การประชุมย่อยครั้งที่ 1 .....	114
77 การประชุมสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ.....	114
78 การประชุมชี้แจงโครงการในพื้นที่ย่านการค้า ฝั่งราชวงศ์ .....	115
79 ร่วมรายการสปริงนิวส์.....	116
80 การประชุมนอกรอบเฉพาะกลุ่ม (ครั้งที่ 1).....	116
81 การประชุมย่อยครั้งที่ 2 (นำเสนอผลการออกแบบเบื้องต้น) .....	117
82 การประชุมสัมมนาครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบเชิงหลักการ).....	118
83 ประชุมนอกรอบเฉพาะกลุ่ม (ครั้งที่ 2) .....	119
84 การคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	120
85 การคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา.....	121
86 การชุมนุมประท้วงเพื่อคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง - ราชวงศ์ .....	122
87 จุดที่แจกแบบสอบถามในพื้นที่ย่านทำดินแดงและย่านราชวงศ์ .....	125
88 เกณฑ์สำหรับประเมินความพึงพอใจ (Likert Scale).....	155

## บทที่ 1 บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย

เนื่องจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งถือว่าเป็นเมืองที่มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ในด้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของอาคารสถานที่ทำการของภาครัฐ และภาคเอกชน รวมทั้งอาคารที่พักอาศัยและทำการค้าของประชาชนทั่วไป ซึ่งปัจจุบันยังมีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรในเขตชุมชนเมืองอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างในเขตพื้นที่ชุมชนเมืองเพิ่มขึ้น มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งมากขึ้น และกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นตัวกั้นระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ทั้ง 2 ฝั่ง เมื่อมีประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ส่งผลกระทบให้คมนาคมสัญจรแออัดเพิ่มขึ้น ในปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญมีเพียงแค่ 12 แห่ง จึงจำเป็นต้องมีการออกแบบและก่อสร้างสาธารณูปโภคเพิ่มเติม เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครในอนาคต โดยมีโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการแก้ปัญหาจราจรที่ติดขัด 4 แห่ง คือ 1. บริเวณแยกเกียกกาย 2. บริเวณถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง 3. บริเวณถนนลาดหญ้า-ถนนมหาพฤฒาราม 4. บริเวณถนนจันทร์-ถนนเจริญนคร

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร ได้มีแนวคิดแก้ปัญหาจราจรที่ติดขัดจึงได้เสนอโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางความสะดวกในการเดินทางทั้งสองฝั่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และลดปัญหาจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงพัฒนาจุดชมทิวทัศน์กลางแม่น้ำ เพื่อให้ผู้ที่เดินทางทั้งสองฝั่งได้เห็นถึงบรรยากาศของย่านประวัติศาสตร์ ชุมชนเชื้อสายจีนที่ประกอบด้วยกลุ่มอาคารและศาสนสถานริมน้ำ กรุงเทพมหานครจึงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่ ออกแบบโครงสร้างของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ โดยดำเนินการจัดประชุมสัมมนา การจัดประชุมย่อย และประชุมกรอบกับภาครัฐและภาคประชาชน ในปี พ.ศ. 2554 และหลังจากประชาชนในชุมชนทั้งสองฝั่งได้ทราบถึงข้อมูลโครงการดังกล่าว ในส่วนของรูปแบบและตำแหน่งการสร้างสะพานที่เหมาะสมกับการอำนวยความสะดวกต่อชุมชนในอนาคต ซึ่งผู้จัดทำโครงการสามารถนำข้อมูลที่ได้จากประชาชนในชุมชนไปออกแบบโครงสร้างของสะพานและลักษณะที่สำคัญของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้ได้รูปแบบของสะพานที่เหมาะสมและตำแหน่งการสร้างสะพานที่ไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนทั้งสองฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ตรงตามความต้องการของประชาชนในชุมชน และประชาชนในพื้นที่ที่เป็นเจ้าของที่ดินในพื้นที่ทั้งสองฝั่งได้มีโอกาสเข้าร่วมประชุมกับทางเจ้าของโครงการแล้วนั้น ประชาชนในพื้นที่มีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการดังกล่าวประชาชนบางส่วนที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการได้ออกมารวมตัวคัดค้านโครงการสร้างสะพานท่าดินแดง-ราชวงศ์ เนื่องจากสาเหตุที่ว่าผู้คนในชุมชนทำมาหากินมาเป็นเวลายาวนาน อาจจะทำให้สูญเสียรายได้ที่เคยได้รับ และวิถีชีวิตในชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลง ประชาชนมีความกังวลในเรื่องของการเวนคืนพื้นที่ ถึงแม้ว่าสะพานนี้จะไม่มีเวนคืนใดๆ รวมถึง



หากมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดได้ โดยทั้งสองฝั่งได้ขึ้นป้ายตามตึกคัดค้านการก่อสร้างโครงการนี้ จนท้ายที่สุดแล้ว หลังจากมีตัวแทนภาคประชาชน กลุ่มพ่อค้าย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ได้ยื่นหนังสือต่อรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ใน ณ ขณะนั้น ซึ่งมีข้อสรุปว่า จะไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทำน้ำท่าดินแดงและทำน้ำราชวงศ์แล้ว ต่อมาในปี พ.ศ. 2557 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาแผนแม่บทในการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในการรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร จำนวน 5 แห่ง คือ 1.สะพานเกียกกาย 2.สะพานลาดหญ้า-มหาพฤฒาราม 3. สะพานท่าราชวงศ์-ท่าดินแดง 4. สะพานถนนจันทน์-เจริญนคร และ 5. สะพานพระราม 2 ตามกำหนดจะต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2564 เพื่อเป็นการช่วยระบายนการจราจรติดขัด แก้ปัญหาจราจรในยามคับขัน บริเวณพื้นที่ฝั่งธนบุรี และฝั่งพระนคร เนื่องจากปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ใช้อยู่มีจำนวนน้อยและไม่เพียงพอต่อการระบายจราจรที่ติดขัด ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาว่า สะพานที่สามารถก่อสร้างได้ คือ สะพานจันทน์ - เจริญนคร ที่มีการเวนคืนน้อยและสะพานทำน้ำราชวงศ์ - ทำน้ำท่าดินแดง ที่ไม่ได้มีการเวนคืน และได้ผ่านการเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ. 2547 แล้ว แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ในระหว่างกระจายไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ดำเนินการพัฒนาเพิ่มเติม และดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับโครงการในลำดับต่อไป

โดยสภาพพื้นที่ปัจจุบันนั้น ช่วงกลางปี 2557 ที่ผ่านมานั้น บริเวณพื้นที่ในโครงการดังกล่าว ในฝั่งทำน้ำท่าดินแดง ได้มีภาคเอกชนเข้ามาดูแลพื้นที่ และได้ปรับสภาพพื้นที่เป็นตลาดนัดริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีชื่อว่า “ตลาดคลองหลอด 2” ซึ่งในปัจจุบัน พื้นที่บริเวณท่าเรือท่าดินแดงนั้น เป็นพื้นที่โล่งเพียงบางส่วนและยังมีบางส่วนที่ผู้เข้ามาจำหน่ายสินค้าในพื้นที่ เนื่องจากผู้ขายได้ย้ายไปจำหน่ายสินค้าในบริเวณพื้นที่อื่น รวมถึงยังเป็นแหล่งชุมชนค้าขายพระเครื่องอีกด้วยและมีท่ารถโดยสารประจำทาง สาย 20 ส่วนพื้นที่บริเวณทำน้ำราชวงศ์ ณ ปัจจุบันนั้น ยังคงสภาพเป็นท่าเรือข้ามฟากระหว่างทำน้ำท่าดินแดง-ทำน้ำราชวงศ์ โดยรอบนั้นมีร้านค้าเล็กจำหน่ายสินค้า ระหว่างทางเดินไปท่าเรือราชวงศ์ และท่ารถประจำทางสาย 204 ถนนราชวงศ์

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์- ถนนท่าดินแดง ซึ่งโครงการนี้เป็นโครงการที่ได้รับการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ทั้งสองฝั่ง ถึงแม้ว่าโครงการนี้จะไม่มีการเวนคืนพื้นที่ก็ตามซึ่งมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนไปแล้วเมื่อปี พ.ศ.2554 และตั้งแต่นั้นมาจนถึงปัจจุบัน สะพานแห่งนี้ยังไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้แต่อย่างใด โครงการออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ เป็นโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคในเขตชุมชนเมือง เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนดีขึ้น และสามารถเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมในอนาคต รวมทั้งเพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงและปัญหาที่เกิดขึ้นของการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนและเป็นประโยชน์กับภาครัฐและภาคประชาชนในการเสนอแนะแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีประสิทธิภาพในอนาคตต่อไป

## ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

### ความมุ่งหมายของการวิจัย

เพื่อการศึกษาและประเมินเรื่องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์ ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคในเขตชุมชนเมือง และเพื่อค้นคว้าหารูปแบบและขั้นตอนที่เหมาะสม ซึ่งตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาปัญหาและอุปสรรคภายในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง - ราชวงศ์ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีประสิทธิภาพในอนาคต และสามารถการดำเนินการโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐที่ต้องดำเนินการระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการฯ ในปี พ.ศ.2554 ในเรื่องรูปแบบการดำเนินการ ขั้นตอนการดำเนินการ รวมถึงปัญหาและอุปสรรค ระหว่างการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ใน ณ ขณะนั้น
- 2) เพื่อประเมินการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการฯ ในปี พ.ศ.2554 ในเรื่องรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินการ โดยเป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับ การประชาสัมพันธ์ การจัดประชุมสัมมนา การเปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น ฯลฯ
- 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมที่จะทำการดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนดีขึ้น และสามารถเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมในอนาคต

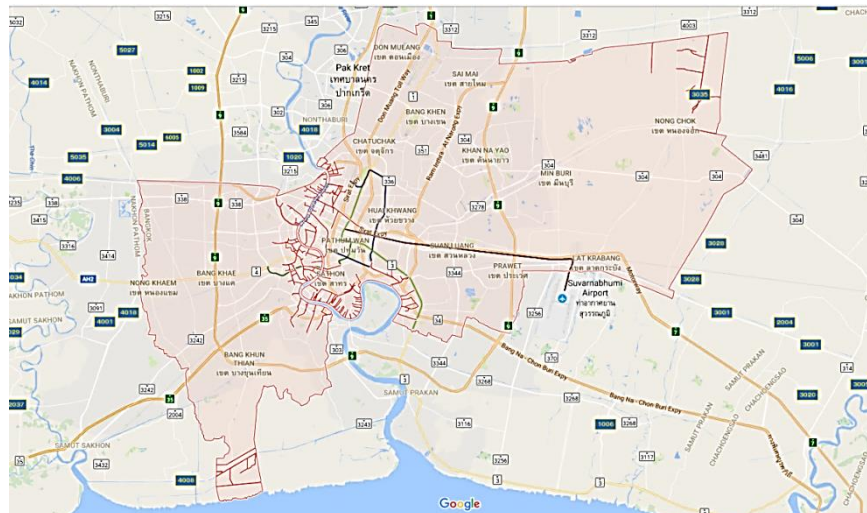
## ขอบเขตการวิจัย

### ขอบเขตด้านพื้นที่

แบ่งขอบเขตพื้นที่เป็น 2 ระดับ คือ ระดับเมือง กรุงเทพมหานคร ระดับย่าน ได้แก่ ย่านทำดินแดง และย่านราชวงศ์

ระดับเมือง (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ 1,568.7 ตารางกิโลเมตร มีแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นตัวกั้นระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีทอดตัวยาว 372 กิโลเมตรผ่านกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง โดยส่วนมากในกรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ราบลุ่มและอยู่บนพื้นที่บริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำที่เกิดจากตะกอนน้ำพา

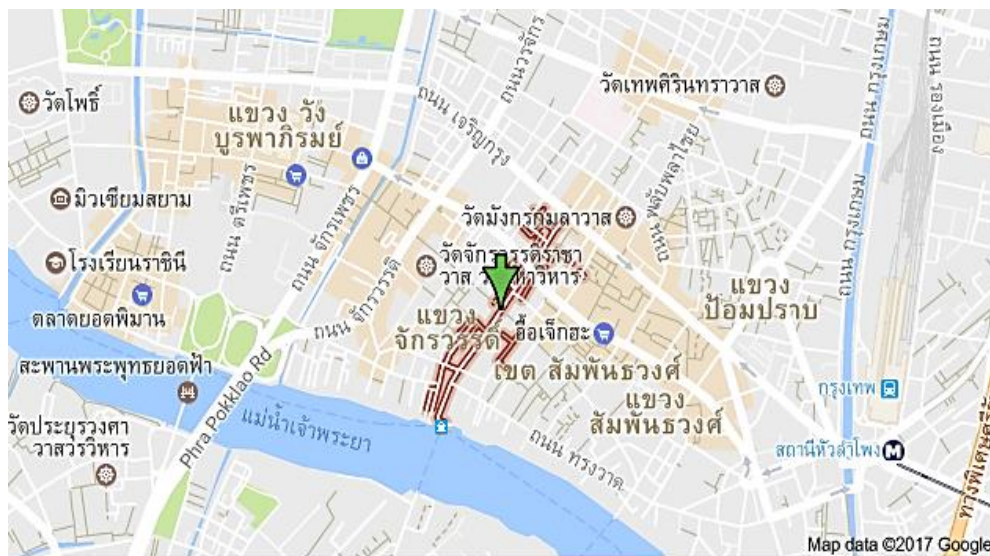


ภาพที่ 1 แผนที่กรุงเทพมหานคร

ที่มา: Google map, แผนที่กรุงเทพมหานคร, เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://www.google.co.th/maps/place/กรุงเทพมหานคร/> (google map, 2560a)

#### ระดับย่าน

การศึกษาในระดับพื้นที่โครงการในพื้นที่ของสัมพันธวงศ์ ฝั่งพระนคร และเขตคลองสาน ฝั่งธนบุรี ซึ่งในทั้งสองเขตนี้ มีเขตชุมชนที่เกี่ยวข้องครอบคลุมพื้นที่โครงการ โดยจุดเริ่มต้นของสะพานมาจากถนนท่าดินแดง แขวงสมเด็จเจ้าพระยา เขตคลองสาน และถนนใกล้เคียง ได้แก่ ถนนสมเด็จเจ้าพระยา ถนนอิสรภาพ ถนนลาดหญ้า และปลายสะพานอยู่ที่ฝั่งราชวงศ์ มีถนนหลัก คือ ถนนราชวงศ์ และถนนใกล้เคียง ได้แก่ ถนนมังกร ถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช ถนนอนุวงศ์ ถนนเยาวพานิช ถนนทรงวาด และถนนแปลงนามโดยเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำน้ำท่าดินแดง- ทำน้ำราชวงศ์ (สำนักการโยธา, 2554)



ภาพที่ 2 แผนที่ย่านราชวงศ์

ที่มา: Google map, ย่านราชวงศ์, เข้าถึงเมื่อ 4 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://www.google.co.th/maps/place/ย่านราชวงศ์> (google map, 2560c)

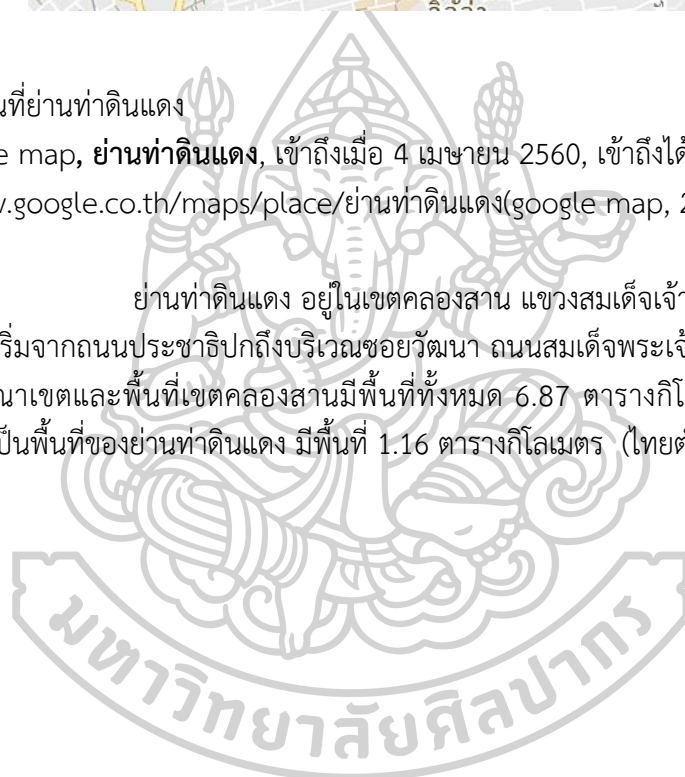
ย่านราชวงศ์ อยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ แขวงสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร มีขนาดพื้นที่ 1.416 ตารางกิโลเมตร อยู่ริมฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา (ฝั่งพระนคร) มีอาณาเขตติดต่อกับเขตต่าง ๆ เรียงตามเข็มนาฬิกาได้แก่ ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย มีถนนเจริญกรุง และถนนพระรามที่ 4 เป็นเส้นแบ่งเขตทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตบางรัก มีคลองผดุงกรุงเกษม เป็นเส้นแบ่งเขตทิศใต้ ติดต่อกับเขตคลองสาน มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเส้นแบ่งเขต และทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตพระนคร มีคลองรอบกรุง (คลองโอ่งอ่าง) เป็นเส้นแบ่งเขต (สำนักงานโยธา, 2554)

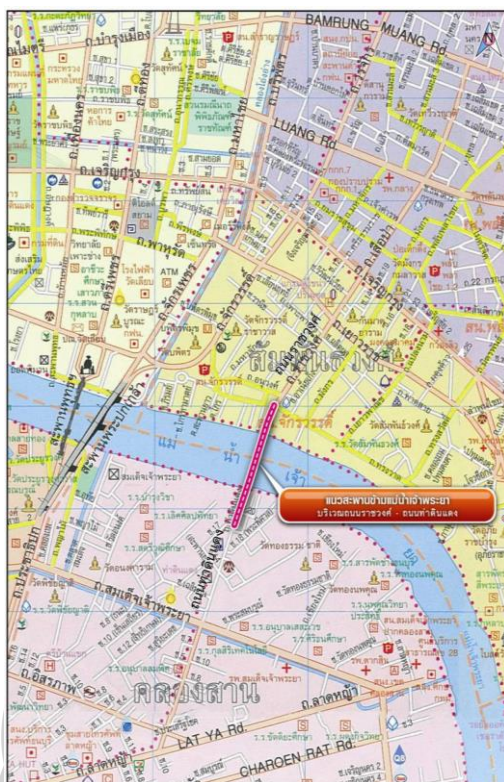


ภาพที่ 3 แผนที่ย่านท่าดินแดง

ที่มา: Google map, ย่านท่าดินแดง, เข้าถึงเมื่อ 4 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก [https://www.google.co.th/maps/place/ย่านท่าดินแดง\(google map, 2560b\)](https://www.google.co.th/maps/place/ย่านท่าดินแดง(google+map,+2560b))

ย่านท่าดินแดง อยู่ในเขตคลองสาน แขวงสมเด็จเจ้าพระยากรุงเทพมหานคร ฝั่งธนบุรี โดยเริ่มจากถนนประชาธิปไตยถึงบริเวณซอยวัฒนา ถนนสมเด็จเจ้าพระยาตามแนวคลองบางไส้ไก่ อาณาเขตและพื้นที่เขตคลองสานมีพื้นที่ทั้งหมด 6.87 ตารางกิโลเมตรและแขวงสมเด็จเจ้าพระยา ที่เป็นพื้นที่ของย่านท่าดินแดง มีพื้นที่ 1.16 ตารางกิโลเมตร (ไทยตำบล, 2558)





ภาพที่ 4 แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษาโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนทำดินแดงและถนนราชวงศ์

ที่มา: กรุงเทพมหานคร สำนักงานโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ – ทำดินแดง (กรุงเทพฯ: สำนักงานโยธา, 2554), 1-4

### ขอบเขตด้านเนื้อหา

#### 3.2.1 ระดับเมือง

ศึกษาข้อมูลอย่างคร่าว ๆ ในเรื่องของสภาพทั่วไปของกรุงเทพมหานคร สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างสังคม ประชากร เศรษฐกิจ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์ด้านอาคารในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเน้นการศึกษาเรื่องการคมนาคมขนส่งที่มีการเชื่อมต่อ 2 ฝั่ง คือ ฝั่งพระนคร และฝั่งธนบุรี ที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นตัวกั้นเป็นหลัก

#### 3.2.2 ระดับย่าน

ระดับย่าน ศึกษาเรื่องสภาพทั่วไปของย่านทำดินแดงและย่านราชวงศ์ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ การคมนาคมขนส่งทั้ง 2 ย่าน ประชากร เศรษฐกิจในย่าน การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์ด้านอาคารในย่าน และโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์ รวมถึงการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง- ราชวงศ์ ที่แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554

## ปัญหาการวิจัย

จากการศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้ ผู้วิจัยพบว่า สาเหตุที่โครงการไม่ประสบความสำเร็จไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ เพราะการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ณ ขณะนั้น จึงทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้และกำหนดปัญหาการวิจัย ดังนี้

1. ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้ที่ผ่านมาอยู่ในระดับใด

2. รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้ ควรเป็นอย่างไร จึงจะทำให้โครงการนี้ประสบความสำเร็จ

## สมมติฐานการวิจัย

จากการศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้ สามารถคาดการณ์คำตอบล่วงหน้าเพื่อเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ ดังนี้

5.1 ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ นั้นจากการศึกษาเอกสารข้อมูลเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับโครงการในเรื่องของการมีส่วนร่วมของประชาชนและทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เกี่ยวข้อง คาดว่าผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปี พ.ศ. 2554 นั้น ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนอยู่ในระดับน้อย

5.2 รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้

5.2.1 รูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ควรเป็นลักษณะ “คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร” เป็นการรวมกันของตัวแทนของหน่วยงานของภาครัฐตัวแทนเขต 50 เขตในกรุงเทพฯ ตัวแทนภาคประชาชนและตัวแทนองค์กรไม่แสวงหาผลกำไรทุกฝ่ายเข้ามาร่วมกันทำความเข้าใจในปัญหาที่ต้องการจะแก้ไขและพัฒนาชุมชนเพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน

5.2.2 ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้ มีดังนี้

- 1) ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ
- 2) ขั้นตอนการวางแผนโครงการ
- 3) ขั้นตอนการดำเนินงาน
- 4) ขั้นตอนการตัดสินใจร่วมกัน
- 5) ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินการ

## กระบวนการวิจัยและวิธีการวิจัย

**ขั้นตอนที่ 1** การกำหนดปัญหาการวิจัย เป็นการกำหนดข้อคำถามเพื่อนำมาใช้ในการวิจัย

**ขั้นตอนที่ 2** การศึกษาข้อมูล ทฤษฎี กรณีศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เป็นการศึกษาข้อมูลแบบปฐมภูมิและทุติยภูมิ ในเรื่องของพื้นที่และข้อมูลโครงการการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนภายในโครงการฯ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กรณีศึกษาการ

ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ รวมถึงการจัดทำแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ดังนี้

- ข้อมูลด้านพื้นที่โครงการ
- ทฤษฎีการจูงใจ
- ทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน
- กรณีศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ
- ข้อมูลจากแบบสอบถามประชาชนและข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ผู้เชี่ยวชาญและ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

### ขั้นตอนที่ 3 การออกแบบการวิจัย

เป็นการวางโครงสร้างเฉพาะของการวิจัย ครอบคลุมการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย การออกแบบการวัดตัวแปร การออกแบบการสุ่มตัวอย่าง และการออกแบบการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติที่เหมาะสม ดังนี้

1. การกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย
2. การออกแบบการวัดตัวแปร
3. การออกแบบการสุ่มตัวอย่าง
  - 3.1 การกำหนดประชากร กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง
  - 3.2 กลุ่มประชากร : กลุ่มภาคประชาชนทั้งสองฝั่ง
  - 3.3 กลุ่มผู้เชี่ยวชาญ 3 ด้าน : ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนด้านฝั่งเมือง

และด้านวิศวกรรมกลุ่มผู้เกี่ยวข้องกับโครงการฯ : ตัวแทนสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร บริษัทที่ปรึกษา

- 3.3.1 วิธีการที่จะใช้ในการวิจัย
- 3.3.2 เครื่องมือที่จะใช้ในการวิจัย
- 3.4 เครื่องมือทางสังคมศาสตร์
  - 3.4.1 แบบสำรวจ
  - 3.4.2 แบบสอบถาม
  - 3.4.3 แบบสัมภาษณ์
- 3.5 เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์
  - 3.5.1 คอมพิวเตอร์
  - 3.5.2 กล้องถ่ายรูป
  - 3.5.3 โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์

### ขั้นตอนที่ 4 การดำเนินการวิจัย

#### การเก็บรวบรวมข้อมูล

- การสำรวจพื้นที่โครงการ
- การสอบถามข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการในรูปแบบการทำแบบสอบถามประชาชนและแบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
- รวบรวมข้อมูลจากรายงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ และสื่อต่างๆ



- รวบรวมข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ

#### **การออกแบบการวิเคราะห์ข้อมูล**

- วิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของพื้นที่โครงการ
- วิเคราะห์ทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เกี่ยวข้องและเหมาะสมกับโครงการ
- วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

ทางคอมพิวเตอร์ เพื่อหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

- วิเคราะห์จากข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
- วิเคราะห์เพื่อสมมติฐานของการวิจัย โดยใช้สถิติเชิงอ้างอิง Z-test

#### **ขั้นตอนที่ 5 การสรุปผลการวิเคราะห์ อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ**

- สรุปการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่โครงการ
- สรุปการวิเคราะห์แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์
- อภิปรายผลการวิจัยเพื่อสิ่งที่ค้นพบถึงเหตุผลของการค้นพบและความเชื่อมโยงกับทฤษฎี และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

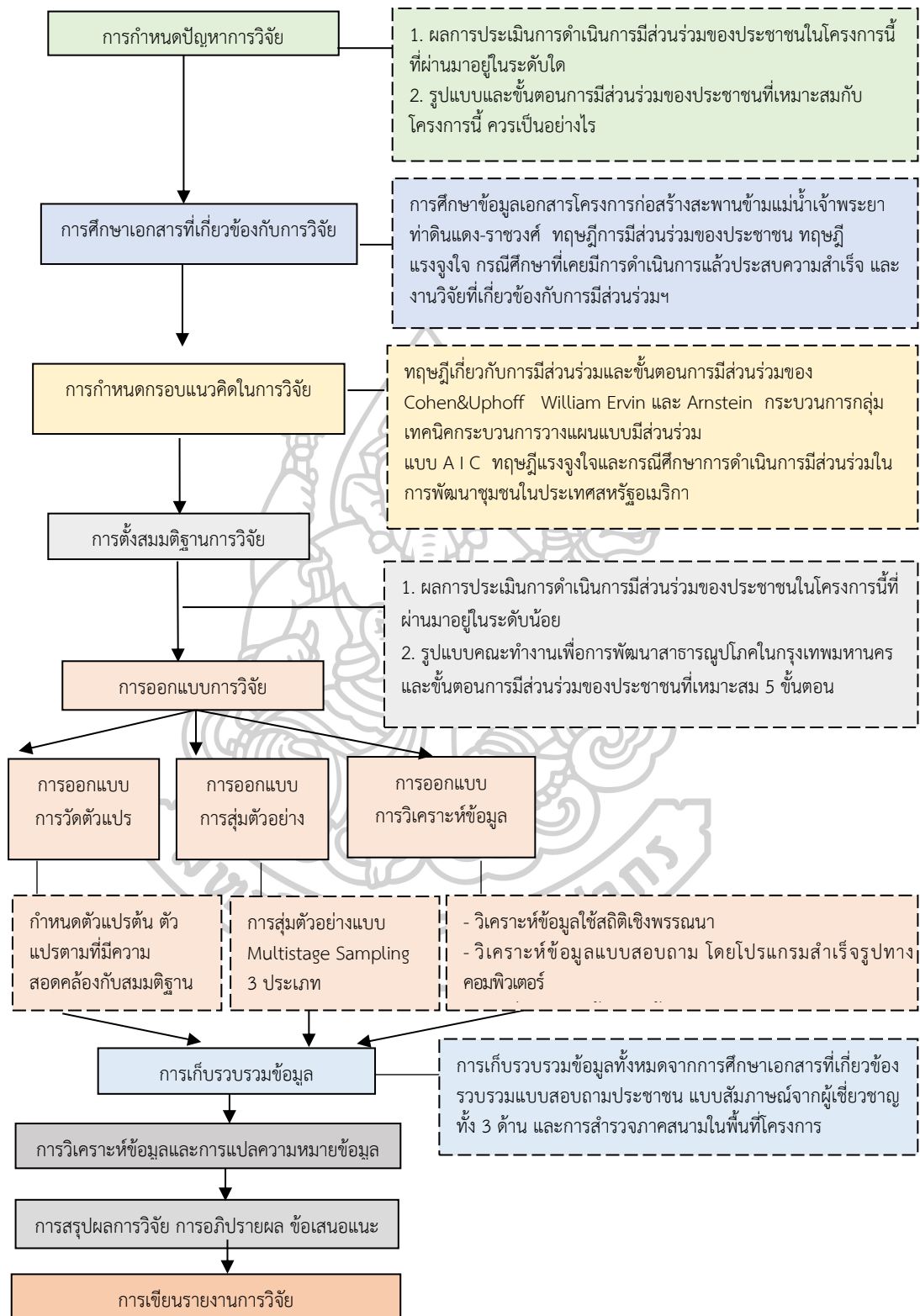
- ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการมีส่วนร่วมของประชาชนในอนาคต
- สรุปผลการพิสูจน์สมมติฐาน

#### **ขั้นตอนที่ 6 การจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษา**

- สรุปผลสาระสำคัญของการวิจัยทั้งหมด
- เสนอแนะแนวทางในการจัดการมีส่วนร่วมสำหรับการพัฒนาโครงการด้านสาธารณสุขภาคและสาธารณสุขการของภาครัฐ



กระบวนการวิจัยสามารถเขียนเป็นแผนภูมิ ดังนี้



ที่มา: พิเชิต ฤทธิจรูญ, ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร: เข้าส์ออฟเคอร์มีส์, 2554) : 24 (พิเชิต ฤทธิจรูญ, 2554)

## นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

**การมีส่วนร่วมของประชาชน** (ประลอง ครุฑน้อย, 2554) คือ การให้โอกาสประชาชน เป็นฝ่ายตัดสินใจในการกำหนดปัญหาความต้องการของตนเองอย่างแท้จริงและการเสริมพลังอำนาจให้แก่ประชาชน/กลุ่มองค์กรชุมชน ที่จะสามารถระดมขีดความสามารถในการจัดการทรัพยากรการตัดสินใจ รวมถึงการควบคุมดูแลกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนมากกว่าที่จะเป็นฝ่ายตั้งรับสามารถกำหนดการดำรงชีวิตได้ด้วยตนเองให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ตามความจำเป็นอย่างมีศักดิ์ศรี และสามารถพัฒนาศักยภาพของประชาชน/ชุมชนในด้านภูมิปัญญา ทักษะความรู้ความสามารถและการจัดการและรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงของโลกได้และประชาชนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการอย่างมีอิสระการทำงานต้องเน้นในรูปกลุ่มหรือองค์กรชุมชนที่มีวัตถุประสงค์ในการเข้าร่วมอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้งานพัฒนาต่าง ๆ บรรลุผลสำเร็จได้

**การสื่อสาร** (จุฬารัตนากร, 2554) คือ กระบวนการสำหรับแลกเปลี่ยนสารรูปแบบอย่างง่ายของสารคือต้องส่งจากผู้ส่งสารหรืออุปกรณ์เข้ารหัสไปยังผู้รับสารหรืออุปกรณ์ถอดรหัส อาจอยู่ในรูปแบบของท่าทางสัญลักษณ์บางอย่างอยู่ในรูปแบบของภาษาการสื่อสาร เกิดจากความต้องการที่คนจะส่งข้อมูลหากันการศึกษาเกี่ยวกับการสื่อสารอาจจำแนกได้หลายหมวดหมู่

**ชุมชน** (พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยาฉบับราชบัณฑิตยสถาน, 2524) คือ กลุ่มย่อยที่มีลักษณะเหมือนกับลักษณะสังคมแต่มีขนาดที่เล็กกว่าและมีความสนใจร่วมกัน มีการประสานงานในวงแคบกว่าชุมชนหมายถึง เขตพื้นที่ระดับของความคุ้นเคยและการติดต่อระหว่างบุคคล ตลอดจนพื้นฐานความยึดเหนี่ยวเฉพาะบางอย่างที่ทำให้ชุมชนต่างไปจากกลุ่มเพื่อนบ้านชุมชน มีลักษณะเศรษฐกิจเป็นแบบเลี้ยงตัวเองที่จำกัด ใกล้ชิดและความเห็นอกเห็นใจลึกซึ้งกว่าสังคม อาจจะมีสิ่งเฉพาะบางประการที่ผูกพันเอกภาพเช่น เชื้อชาติ ต้นกำเนิดเดิมของชาติหรือศาสนา เป็นต้น

**สาธารณูปโภค (Public Utilities)** (เกล้าแก่น้อย, 2554) ความหมายในด้านพัฒนาเมืองหมายถึง บริการขั้นพื้นฐานที่ประชาชนควรจะได้รับจากภาครัฐ โดยภาครัฐจะเป็นผู้กำหนดนโยบายและรับภาระในการให้บริการทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งในการบริการดังกล่าวจะปรากฏในเขตเมือง (Urban Area) เป็นส่วนใหญ่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) จึงแบ่งออกเป็น สาธารณูปโภค (Public Utilities) และ สาธารณูปการ (Public Facilities)

**ฝั่งพระนคร** (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556) คือ พื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร อดีตคือจังหวัดพระนคร ภายหลังรวมเข้ากับจังหวัดธนบุรีเป็นนครหลวงกรุงเทพธนบุรี และกรุงเทพมหานครในเวลาต่อมา แบ่งเขตออกเป็น 35 เขต

**ฝั่งธนบุรี** (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556) เป็นพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร เกิดหลังจากปี พ.ศ. 2514 ที่ได้มีการรวมจังหวัดธนบุรีเข้ากับจังหวัดพระนคร เป็นนครหลวงกรุงเทพธนบุรี และกรุงเทพมหานครในเวลาต่อมา สภาพของจังหวัดธนบุรีจึงกลายเป็นฝั่งธนบุรี มีพื้นที่ประมาณ 450 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ในฝั่งธนบุรีมีจำนวน 15 เขต

### ข้อตกลงเบื้องต้น

โครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง – ราชวงศ์ มีการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในด้านต่างๆ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงปี พ.ศ.2554 ซึ่งเกี่ยวข้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2549 ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนที่ 48 ก เพื่อนำไปใช้เป็นการประกอบข้อมูลในการศึกษาโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2549)

### ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

9.1 จากการวิจัยในครั้งนี้ ได้ทราบถึงกระบวนการและปัญหาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ไม่ได้รับการยอมรับในการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของภาครัฐในเขตชุมชนเมือง

9.2 เพื่อทราบถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้และนำทฤษฎีมาประกอบเพื่อเป็นข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้และโครงการสาธารณูปโภคอื่นๆ ของภาครัฐต่อไป

### การเสนอผลงาน

- 10.1 รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ ตามรูปแบบบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
- 10.2 ตีพิมพ์ผลงานในวารสารหรือสิ่งตีพิมพ์ทางวิชาการที่มีมาตรฐาน หรือนำเสนอต่อที่ประชุม ทางวิชาการที่มีรายงานประชุม (Proceeding)



## บทที่ 2

### การศึกษาทฤษฎี งานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร การวิจัยในครั้งนี้ ได้ศึกษาค้นคว้าหลักการ ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ทฤษฎีการจูงใจ ทฤษฎีการสื่อสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ดำเนินการแล้วประสบความสำเร็จในต่างประเทศ ฯลฯ และนำเอาหลักการ ทฤษฎี แนวคิดและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาเป็นประเด็นหลักในการวิจัย รวมถึงนำผลการวิจัยมาสนับสนุนทฤษฎีที่ศึกษา เพื่อให้การวิจัยมีความสมบูรณ์มากขึ้น

#### การมีส่วนร่วม

##### 1.1 ความหมายของการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วม (participation) (สถาบันพระปกเกล้า, 2557) ตามพจนานุกรมอังกฤษฉบับอ็อกฟอร์ด ให้คำนิยามไว้ว่า “เป็นการมีส่วนร่วม(ร่วมกับคนอื่น)ในการกระทำบางอย่างหรือบางเรื่อง” คำว่า การมีส่วนร่วม โดยมาก มักจะใช้ในความหมายตรงข้ามกับคำว่า “การเมินเฉย (Apathy)” ซึ่งหมายถึง การที่บุคคลกระทำการในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่น่าสนใจ โดยที่บุคคลไม่จำเป็นต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นโดยตรงก็ได้ แต่การมีแสดงทัศนคติ ความคิดเห็น ความสนใจที่เพียงพอแล้ว และยังได้ให้คำจำกัดความของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า “การมีส่วนร่วมของประชาชน” หมายถึง การที่กลุ่มประชาชนหรือสมาชิกของชุมชนที่กระทำการออกมาในลักษณะของการทำงานร่วมกัน เพื่อจะแสดงให้เห็นถึงความต้องการและความสนใจร่วม มีความต้องการที่จะบรรลุถึงเป้าหมายร่วมทางเศรษฐกิจและสังคมหรือการเมือง หรือการดำเนินการร่วมกันเพื่อให้เกิดอิทธิพลต่อรองอำนาจไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม หรือการดำเนินการเพื่อให้เกิดอิทธิพลต่อรองอำนาจทางการเมือง เศรษฐกิจ การปรับปรุงสถานภาพทางสังคมในกลุ่มชุมชน

William Erwin (Sisavanh Vongkatanegnou, 2555) อ้างถึง ยุพาพร รูปงาม, 2545: 6 ให้ความหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมไว้ว่า คือ กระบวนการที่ให้คุณคนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ตัดสินใจ และแก้ไขปัญหาด้วยตนเอง มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของบุคคล แก้ไขปัญหาร่วมกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสมและสนับสนุน ติดตามการปฏิบัติงานขององค์กรและบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างสร้างสรรค์

Arnstein (จุฑาธิ์ กังวานภูมิ, 2557) ให้ความหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมไว้ว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง การเข้าไปมีส่วนร่วมโดยไม่มีบทบาทอะไรเลย ย่อมไม่ได้ผลการมีส่วนร่วมที่มีคุณภาพนั้น ผู้เข้าร่วมจะต้องรู้จักใช้อำนาจและสามารถควบคุมกิจกรรมนั้นได้ จึงจะทำให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสร้างเงื่อนไขและเหตุปัจจัยให้เกิดการมีส่วนร่วมในการพัฒนา

เมืองของภาคประชาชนในระดับที่ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมตั้งแต่การรับรู้ข้อมูล ร่วมแสดงความคิดเห็น ตลอดจนถึงมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

เจมส์ แอล เครยัน (สถาบันพระปกเกล้า, 2557) กำหนดความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า เป็นกระบวนการที่รวบรวมเอาความห่วงกังวล ความต้องการและค่านิยมต่าง ๆ ของสาธารณชนไว้อยู่ในกระบวนการตัดสินใจของภาครัฐและภาคเอกชน เป็นการสื่อสารสองทาง และเป็นการมีปฏิสัมพันธ์ที่มีเป้าหมายเพื่อการตัดสินใจที่ดีกว่าและที่ได้รับการสนับสนุนจากสาธารณชน

สำนักงานคณะกรรมการกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมืองแห่งชาติ, สำนักงานสภาสถาบันราชภัฏและทบวงมหาวิทยาลัย (Sisavanh Vongkategnou, 2555) ได้ระบุว่า การมีส่วนร่วม คือ การที่ประชาชนหรือชุมชนสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในการกำหนด นโยบายพัฒนาท้องถิ่น และมีส่วนร่วมในการรับประโยชน์จากบริการ รวมทั้งมีการควบคุมการประเมินผลโครงการต่าง ๆ ของท้องถิ่น นอกจากนี้ยังได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม 2 ลักษณะ คือ

1. การมีส่วนร่วมในลักษณะที่เป็นกระบวนการของการพัฒนา โดยให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ ได้แก่ การร่วมกันค้นหาปัญหา การวางแผน การตัดสินใจ การระดมทรัพยากรและเทคโนโลยีภายในท้องถิ่น การบริหารจัดการ และการติดตามประเมินผล รวมทั้งรับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการด้วย

2. การมีส่วนร่วมทางการเมือง แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การส่งเสริมสิทธิและพลังอำนาจของพลเมืองโดยประชาชนหรือชุมชนในการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถของตนในการจัดการเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกลุ่ม การควบคุมการใช้ทรัพยากรและการกระจายทรัพยากรของชุมชน อันจะก่อให้เกิดกระบวนการและโครงสร้างที่ประชาชนในชนบทสามารถแสดงออกซึ่งความสามารถของตนและได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนา

การเปลี่ยนแปลงกลไกการพัฒนาโดยรัฐมาเป็นการพัฒนาที่ประชาชนเข้ามามีบทบาทหลักโดยการกระจายอำนาจในการวางแผนจากส่วนกลางมาเป็นส่วนภูมิภาค ซึ่งเป็นการคืนอำนาจในการพัฒนาให้แก่ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดอนาคตของตนเองได้

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (Sisavanh Vongkategnou, 2555) ได้สรุปความหมายของการมีส่วนร่วมว่า เป็นการเกี่ยวข้องทางด้านจิตใจและอารมณ์ของบุคคลหนึ่งในสถานการณ์กลุ่ม ซึ่งผลของการเกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเหตุเร้าใจให้กระทำการให้บรรลุจุดมุ่งหมายของกลุ่มนั้นและทำให้เกิดการมีส่วนร่วมรับผิดชอบกับกลุ่มดังกล่าวด้วย

นรินทร์ชัย พัฒนพงศา (Sisavanh Vongkategnou, 2555) ได้สรุปความหมายของการมีส่วนร่วมว่า การที่ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่ไม่เคยได้เข้าร่วมในกิจกรรมต่างๆ หรือเข้าร่วมการตัดสินใจหรืออาจจะเคยมาเข้าร่วมด้วยเล็กน้อยได้เข้าร่วมด้วยมากขึ้น เป็นไปอย่างมีอิสรภาพและความเสมอภาคมิใช่เข้ามามีส่วนร่วมอย่างผิวเผิน แต่ต้องดำเนินการเข้าร่วมนั้นต้องเริ่มตั้งแต่ขั้นแรกจนถึงขั้นสุดท้ายของโครงการ

ชิต นิลพานิช และกุลธนา ธนาพงศธร (Sisavanh Vongkategnou, 2555) ได้ระบุว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชนบท หมายถึง การที่ประชาชนทั้งในเมืองและชนบท

ได้เข้ามีส่วนร่วมหรือเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนาชนบทในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่ง หรือทุกขั้นตอน

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (Sisavanh Vongkataneou, 2555) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า การเข้าร่วมอย่างแข็งขันและอย่างเต็มที่ของกลุ่มบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในทุกขั้นตอนของโครงการหรืองานพัฒนาชนบท โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีส่วนร่วมในอำนาจตัดสินใจ และหน้าที่ความรับผิดชอบ การมีส่วนร่วมเข้าร่วมเป็นเครื่องรับรองว่าสิ่งที่ผู้มีส่วนได้เสียต้องการที่สุด จะได้รับการตอบสนองและทำให้มีความเป็นไปได้มากขึ้นว่าสิ่งที่ทำไปนั้นจะตรงกับความต้องการอย่างแท้จริงและมั่นใจมากขึ้นว่าผู้เข้าร่วมทุกคนจะได้รับประโยชน์เช่นกัน

## 1.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

อคิน รพีพัฒน์ (Sisavanh Vongkataneou, 2555) (อ้างถึง ยุพาพร รูปงาม, 2545: 7-9) ได้สรุปทฤษฎีที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมไว้ดังนี้

### 1.2.1 ทฤษฎีการเกลี้ยกล่อมมวลชน (Mass Persuasion)

Maslow (Sisavanh Vongkataneou, 2555) (อ้างถึง อคิน รพีพัฒน์, 2527) กล่าวว่า การเกลี้ยกล่อม หมายถึง การใช้คำพูดหรือการเขียน และการกระทำเพื่อแสดงให้เกิดความเชื่อถือ ซึ่งมีประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในการปฏิบัติงานและถ้าจะให้เกิดผลดี ผู้เกลี้ยกล่อมจะต้องมีศิลปะในการสร้างความสนใจในเรื่องที่จะเกลี้ยกล่อม โดยเฉพาะความต้องการของคนตามหลักทฤษฎีของ Maslow ที่เรียกว่าลำดับชั้นความต้องการ (hierarchy of needs) คือความต้องการของคนจะเป็นไปตามลำดับจากน้อยไปมาก มีทั้งหมด 5 ระดับ ดังนี้

1.2.1.1 ความต้องการทางด้านสรีระวิทยา (physiological needs) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์ (survival need) ได้แก่ ความต้องการทางด้านอาหาร ยา เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค และความต้องการทางเพศ

1.2.1.2 ความต้องการความมั่นคงปลอดภัยของชีวิต (safety and security needs) ได้แก่ ความต้องการที่อยู่อาศัยอย่างมีความปลอดภัยจากการถูกทำร้ายร่างกาย การถูกขโมยทรัพย์สิน หรือความมั่นคงในการทำงานและการมีชีวิตอยู่อย่างมั่นคงในสังคม

1.2.1.3 ความต้องการทางด้านสังคม (social needs) ได้แก่ ความต้องการความรัก ความต้องการที่จะให้สังคมยอมรับว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของสังคม

1.2.1.4 ความต้องการที่จะมีเกียรติยศชื่อเสียง (self-esteem needs) ได้แก่ ความภาคภูมิใจ ความต้องการดีเด่นในเรื่องหนึ่งที่จะให้ได้รับการยกย่องจากบุคคลอื่น ความต้องการด้านนี้เป็นความต้องการระดับสูงที่เกี่ยวกับความมั่นใจในตัวเองในเรื่องความสามารถและความสำคัญของบุคคล

1.2.1.5 ความต้องการความสำเร็จแห่งตน (self-actualization needs) เป็นความต้องการในระบบสูงสุดที่อยากจะให้เกิดความสำเร็จในทุกสิ่งทุกอย่างตามความนึกคิดของตนเองเพื่อจะพัฒนาตนเองให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ความต้องการนี้จึงเป็นความต้องการพิเศษของบุคคลที่จะพยายามผลักดันชีวิตของตนเองให้เป็นแนวทางที่ดีที่สุด

1.2.2 ทฤษฎีการระดมสร้างขวัญของคนในชาติ (National Morale) (Sisavanh Vongkataneou, 2555) (อ้างถึง อคิน รพีพัฒน์, 2527)

คนเรามีความต้องการทางกายและใจ ถ้าคนมีขวัญดีพอ ผลของการทำงานจะสูงตามไปด้วย แต่ถ้าขวัญไม่ดีผลงานต่ำไปด้วย ทั้งนี้เนื่องจากว่าขวัญเป็นสถานการณ์ทางจิตใจที่แสดงออกในรูปแบบพฤติกรรมต่าง ๆ แต่ต้องพยายามสร้างทัศนคติที่ดีต่อผู้ร่วมงาน เช่น การไม่เอาเร็ดเอาเปรียบ การให้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับงาน การเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็น เป็นต้น และเมื่อใดก็ตามถ้าคนทำงานมีขวัญกำลังใจที่ดีจะเกิดความสำเร็จกับมิตรภาพและเกิดผลดีแก่หน่วยงานทั้งในส่วนที่เป็นขวัญส่วนบุคคล และขวัญกำลังใจของกลุ่ม ดังนั้น ขวัญของคนเราโดยเฉพาะคนมีขวัญที่ดีย่อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะนำไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ได้เช่นกัน

1.2.3 ทฤษฎีสร้างความรู้สึกรักชาตินิยม (Nationalism) (Sisavanh Vongkatanegnou, 2555) อ้างถึง อคิน รพีพัฒน์, 2527)

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่น่าสู่การมีส่วนร่วมที่ดีคือ การสร้างความรู้สึกรักชาตินิยมให้เกิดขึ้น หมายถึง ความรู้สึกเป็นตัวของตัวเองที่จะอุทิศหรือเน้นค่านิยมเรื่องผลประโยชน์ส่วนรวมของชาติ มีความพอใจในชาติของตัวเอง พอใจเกียรติภูมิ จงรักภักดี ผูกพันต่อท้องถิ่น

1.2.4 ทฤษฎีการสร้างผู้นำ (Leadership) (Sisavanh Vongkatanegnou, 2555) (อ้างถึง อคิน รพีพัฒน์, 2527)

การสร้างผู้นำจะช่วยจูงใจให้ประชาชนทำงานควรความเต็มใจเพื่อบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ร่วมกัน ทั้งนี้เพราะผู้นำเป็นปัจจัยสำคัญของการรวมกลุ่มคนเพื่อจูงใจไปยังเป้าประสงค์โดยทั่วไปผู้นำอาจจะมีทั้งผู้นำที่ดีเรียกว่า ผู้นำปฏิฐาน (Positive leader) ผู้นำพลวัต คือ เคลื่อนไหวทำงานอยู่เสมอ (Dynamic leader) และผู้นำไม่มีกิจ ไม่มีผลงานสร้างสรรค์ ที่เรียกว่า ผู้นำนิเสธ (Negative leader) ผลของการให้ทฤษฎีการสร้างผู้นำ จึงทำให้เกิดการระดมความร่วมมือปฏิบัติงานอย่างมีขวัญกำลังใจ งานมีคุณภาพ เกิดความคิดริเริ่มสร้างสรรค์และรับผิดชอบร่วมกันทุกฝ่าย ดังนั้น การสร้างผู้นำที่ดีนำไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยดี

1.2.5 ทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administration and Method) (Sisavanh Vongkatanegnou, 2555) (อ้างถึง อคิน รพีพัฒน์, 2527)

การใช้ระบบบริหารในการระดมความร่วมมือเป็นวิธีหนึ่งที่ย่างเพราะใช้กฎหมาย กฎระเบียบและแบบแผนยึดถือปฏิบัติเป็นเครื่องมือในการดำเนินการเป็นหลัก แต่ก็ยังไม่ได้เป็นผลที่ดีที่สุด เพราะธรรมชาติของคนนั้น หากทำงานตามความสมัครใจอย่างตั้งใจ ไม่มีใครบังคับแล้วก็จะสามารถทำงานด้วยความรักและความเข้าใจในงาน แต่ถ้าไม่ควบคุมเลยก็ไม่เป็นไปตามนโยบายและความจำเป็นของรัฐ เพราะการใช้ระบบบริหารนี้ เป็นการให้ปฏิบัติตามนโยบายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่เพิ่มความคาดหวังผลประโยชน์เข้ามาด้วย

### 1.3 ขั้นตอนการมีส่วนร่วม

โกวิทย์ พวงงาม (Sisavanh Vongkatanegnou, 2555) ได้สรุปถึงเรื่องการมีส่วนร่วมที่แท้จริงของประชาชนในการพัฒนาที่ควรจะมี 4 ขั้นตอน คือ

1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาของแต่ละท้องถิ่น กล่าวคือ หากประชาชนยังไม่สามารถทราบถึงปัญหาและเข้าใจถึงสาเหตุของปัญหาในท้องถิ่นของ



ตนเองเป็นอย่างดีแล้ว การดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อแก้ปัญหาของท้องถิ่นย่อมไม่มีประโยชน์ เพราะประชาชนจะไม่เข้าใจและมองไม่เห็นถึงความสำคัญของการดำเนินงานเหล่านั้น

**2. การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินงาน** การวางแผนดำเนินงานเป็นขั้นตอนที่จะช่วยให้ประชาชนได้รู้จักวิธีการคิดและตัดสินใจอย่างมีเหตุผล รู้จักที่จะนำเอาปัจจัยข่าวสารข้อมูลต่าง ๆ มาใช้ในการวางแผน

**3. การมีส่วนร่วมในการลงทุนและการปฏิบัติงาน** ไม่ว่าประชาชนจะมีฐานะยากจนหรือร่ำรวย แต่มีกำลังแรงงานของตนเองที่สามารถเข้าร่วมได้ ไม่ว่าจะเป็นการร่วมลงทุนและปฏิบัติงาน ทำให้ประชาชนสามารถคิดต้นทุนและจัดการดำเนินงานได้ด้วยตนเอง ทำให้ได้เรียนรู้การดำเนินกิจกรรมอย่างใกล้ชิดมากขึ้น

**4. การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผลงาน** หากการติดตามงานและประเมินผลงานขาดการมีส่วนร่วมแล้ว ย่อมจะไม่ทราบด้วยตนเองว่างานที่ทำไปนั้นจะได้รับผลดีหรือได้รับประโยชน์หรือไม่อย่างไร การดำเนินกิจกรรมอย่างเดียวกันในโอกาสต่อไป จึงอาจจะประสบความสำเร็จความยากลำบาก

สำนักมาตรฐานการศึกษา, สำนักงานสภาพัฒนาการศึกษาระดับจังหวัด, กระทรวงศึกษาธิการ, สำนักมาตรฐานอุดมศึกษา และทบวงมหาวิทยาลัย (Sisavanh Vongkategnou, 2555) กล่าวถึงการมีส่วนร่วมในขั้นตอนของการพัฒนา 5 ขั้นตอน ดังนี้

**1. ขั้นมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาในชุมชน** ตลอดจนกำหนดความต้องการของชุมชน และมีส่วนร่วมในการจัดลำดับความสำคัญของความต้องการ

**2. ขั้นมีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนา** โดยประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและวัตถุประสงค์ของโครงการ กำหนดวิธีการและแนวทางการดำเนินงาน ตลอดจนกำหนดทรัพยากรและแหล่งทรัพยากรที่ใช้

**3. ขั้นมีส่วนร่วมในการดำเนินงานพัฒนา** เป็นขั้นตอนที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างประโยชน์โดยการสนับสนุนทรัพยากร วัสดุอุปกรณ์และแรงงาน หรือเข้าร่วมกิจกรรมการบริหารงาน ประสานงานและดำเนินการขอความช่วยเหลือจากภายนอก

**4. ขั้นมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์จากการพัฒนา** เป็นขั้นตอนที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ที่พึงได้รับจากการพัฒนาหรือยอมรับผลประโยชน์อันเกิดจากการพัฒนาทั้งด้านวัตถุและจิตใจ

**5. ขั้นมีส่วนร่วมในการประเมินผลการพัฒนา** เป็นขั้นที่ประชาชนเข้าร่วมประเมินว่า การพัฒนาที่ได้กระทำไปนั้นสำเร็จตามวัตถุประสงค์เพียงใด

อकिन รพีพัฒน์ (Sisavanh Vongkategnou, 2555) ได้เสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมออกเป็น 4 ขั้นตอน คือ

**ขั้นที่ 1** การมีส่วนร่วมในการกำหนดปัญหา สาเหตุของปัญหา ตลอดจนแนวทางแก้ไขปัญหา

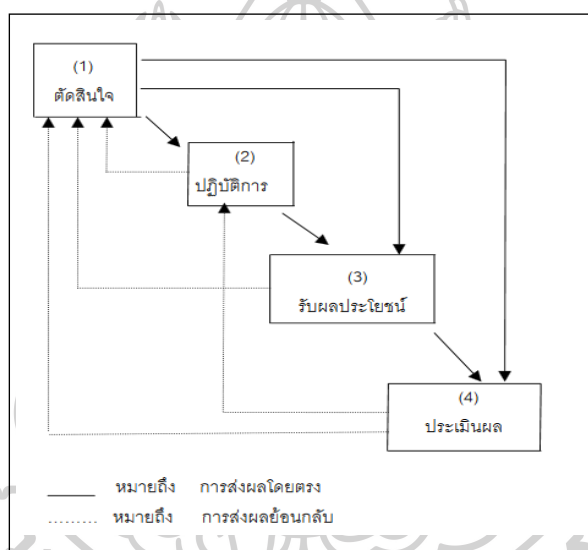
**ขั้นที่ 2** การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเลือกแนวทาง และวางแผนพัฒนา

**ขั้นที่ 3** การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานในกิจกรรมการพัฒนาตามแผน

**ขั้นที่ 4** การมีส่วนร่วมในการประเมินผลงานกิจกรรมพัฒนา

Cohen & Uphoff (ยูทอพงษ์ เฝ้าประมรงค์, 2555) ได้อธิบายและวิเคราะห์รูปแบบการมีส่วนร่วมโดยสามารถแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ คือ

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ ริเริ่มตัดสินใจ ดำเนินการตัดสินใจ และตัดสินใจลงมือปฏิบัติการ
2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) ประกอบไปด้วยการสนับสนุนทางด้านทรัพยากร การเข้าร่วมในการบริหารและการประสานขอความร่วมมือ
3. การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ (Benefits) ทางด้านต่าง ๆ ประกอบไปด้วยผลประโยชน์ทางด้านวัสดุ ผลประโยชน์ทางสังคมและผลประโยชน์ส่วนบุคคล
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) เกี่ยวกับการควบคุมและการตรวจสอบการดำเนินกิจกรรมทั้งหมดและเป็นการแสดงถึงการปรับตัวในการมีส่วนร่วมต่อไป



ภาพที่ 5 แสดงแนวคิดรูปแบบการมีส่วนร่วมของ Cohen & Uphoff

ที่มา: ยูทอพงษ์ เฝ้าประมรงค์, “การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชนในการพัฒนาชุมชน ในเขตเทศบาลตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการบริหารทั่วไป มหาวิทยาลัยบูรพา, 2555): 13

การมีส่วนร่วมของประชาชนในขั้นตอนการตัดสินใจนั้นมีความสำคัญมาก สาเหตุว่าการตัดสินใจจะส่งผลต่อการปฏิบัติการ และการปฏิบัติการจึงมีผลต่อไปยังการรับผลประโยชน์ และการประเมินผลในขณะเดียวกัน เพราะฉะนั้นการตัดสินใจจะมีผล โดยตรงต่อการรับผลประโยชน์ และการประเมินผลด้วย

#### 1.4 การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

หลักการสำคัญของการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน มีดังต่อไปนี้ (Sisavanh Vongkatanegnou, 2555) (อ้างถึง ชิต นิลพานิช และกุลธนา ธนาพงศธร, 2532: 362)

1. หลักการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันระหว่างทางภาครัฐกับภาคประชาชน โดยยึดถือความศรัทธาของประชาชนที่มีต่อหน่วยงานหรือต่อบุคคล
2. หลักการจัดความชัดเจน ความขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์และความคิด มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานพัฒนาเป็นอย่างมาก เพราะจะทำให้งานหยุดชะงักและล้มเหลว
3. หลักการสร้างอุดมการณ์และค่านิยมในด้านความซื่อสัตย์ ความอดทน การร่วมมือ การซื่อสัตย์และการพึ่งพาตนเอง เพราะอุดมการณ์เป็นสิ่งที่จูงใจให้ประชาชนให้ร่วมสนับสนุนนโยบายและเป้าหมายการดำเนินงาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน
4. การให้การศึกษาอบรมอย่างต่อเนื่อง เป็นการส่งเสริมให้คนมีความรู้ ความคิดของตนเอง ช่วยให้ประชาชนเกิดความมั่นใจในตนเองมากขึ้น โดยให้ประชาชนมีโอกาสทดลองคิด ปฏิบัติ จะช่วยให้ประชาชนสามารถคุ้มครองตนเองได้ รู้จักวิเคราะห์เห็นคุณค่าของงาน และนำไปสู่การเข้าร่วมในการพัฒนา
5. หลักการทำงานเป็นทีม สามารถนำมาใช้ในการแสวงหาความร่วมมือในการพัฒนาได้
6. หลักการสร้างพลังชุมชน การรวมกลุ่มกันทำงานก่อให้เกิดพลังในการทำงานและทำให้งานเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

**1.5 การแสดงออกในการมีส่วนร่วมของประชาชน** (Sisavanh Vongkataneignou, 2555) (อ้างถึง โกวิท พงงาม, 2545: 11) สามารถทำได้หลายวิธีที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. การเข้าร่วมประชุมอภิปราย เป็นการเข้าร่วมถกปัญหาหรือเนื้อหาสาระของแผนงานหรือโครงการพัฒนา เพื่อสอบถามความคิดเห็นของประชาชน
2. การถกเถียง เป็นการแสดงความคิดเห็นโต้แย้งตามวิถีทางประชาธิปไตย เพื่อให้ทราบถึงผลดีและผลเสียในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยเฉพาะประชาชนในท้องถิ่นที่มีผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่
3. การให้คำปรึกษาแนะนำ ประชาชนต้องร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหารโครงการเพื่อให้ความมั่นใจว่ามีเสียงของประชาชนที่ถูกผลกระทบ เข้ามีส่วนร่วมรับรู้และร่วมในการตัดสินใจและการวางแผนด้วย
4. การสำรวจ เป็นวิธีการให้ได้มีโอกาสมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ อย่างทั่วถึง
5. การประสานงานร่วม เป็นวิธีที่ประชาชนเข้าร่วมตั้งแต่การคัดเลือกตัวแทนของกลุ่มเข้าไปเป็นแกนนำในการจัดการหรือบริหาร
6. การจัดทัศนศึกษา เป็นการให้ประชาชนได้เข้าร่วมตรวจสอบข้อเท็จจริง ณ จุดดำเนินการ ก่อนให้มีการตัดสินใจอย่างใดอย่างหนึ่ง
7. การสัมภาษณ์หรือพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการกับผู้นำรวมทั้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อหาข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นและความต้องการที่แท้จริงของท้องถิ่น
8. การไต่สวนสาธารณะ เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อนโยบาย กฎ ระเบียบในประเด็นต่าง ๆ ที่จะมีผลกระทบต่อประชาชน

9. การสาธิต เป็นการใช้เทคนิคการสื่อสารทุกรูปแบบเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนรับทราบอย่างทั่วถึงและชัดเจนอันจะเป็นแรงจูงใจให้เข้ามามีส่วนร่วม

10. การรายงานผล เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนทบทวนและสะท้อนผลการตัดสินใจต่อโครงการอีกครั้งหนึ่ง หากมีการเปลี่ยนแปลงจะได้แก้ไขได้ทันที่

## ทฤษฎีแรงจูงใจ (Motivation Theory)

ทฤษฎีแรงจูงใจ (Motivation Theory) (Novabizz, 2556)

### 2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับสมดุลภาพและแรงขับ (Homeostasis and drive theory)

พื้นฐานเกี่ยวกับมโนภาพของแรงขับ คือ หลักการของสมดุลภาพ (homeostasis) ซึ่งหมายถึง ความโน้มเอียงของร่างกายที่จะทำให้สิ่งแวดล้อมภายในคงที่อยู่เสมอ ตัวอย่างคนที่มีสุขภาพดีย่อมสามารถทำให้อุณหภูมิในร่างกายคงที่อยู่ได้ในระดับปกติ ไม่ว่าจะอยู่ในอากาศร้อนหรือหนาว ความหิว และความกระหายแสดงให้เห็นถึงกลไกเกี่ยวกับสมดุลภาพเช่นกัน เพราะว่าแรงขับดังกล่าวจะไปกระตุ้นพฤติกรรมเพื่อก่อให้เกิดความสมดุลของส่วนประกอบหรือสารบางอย่างในเลือด ดังนั้นเมื่อเรามองในทัศนะของสมดุลภาพความต้องการเป็นความไม่สมดุลทางสรีรวิทยาอย่างหนึ่ง อย่างไรก็ดี หรือเป็นการเบี่ยงเบนจากสภาวะที่เหมาะสมและการเปลี่ยนแปลงทางสรีรวิทยาที่เกิดขึ้นตามมาคือแรงขับเมื่อความไม่สมดุลทางสรีรวิทยาคืนสู่ภาวะปกติ แรงขับจะลดลงและการกระทำที่ถูกกระตุ้นด้วยแรงจูงใจก็จะหยุดลงด้วยนักจิตวิทยาเชื่อว่าหลักการของสมดุลภาพมิได้เป็นเรื่องของสรีรวิทยาเท่านั้นแต่ยังเกี่ยวข้องกับจิตใจด้วย กล่าวคือ ความไม่สมดุลทางสรีรวิทยาหรือทางจิตใจ (physiological or psychological imbalance) มีส่วนจูงใจพฤติกรรมเพื่อทำให้ภาวะสมดุลกลับคืนมาเช่นเดิม

### 2.2 ทฤษฎีของความต้อการและแรงขับ (Theory of needs and drives)

แรงขับ (drive) เป็นสภาพที่ถูกยั่วยุอันเกิดจากความต้อการ (need) ทางร่างกายหรือเนื้อเยื่อบางอย่าง เช่น ความต้อการอาหาร น้ำ ออกซิเจนหรือการหลีกเลี่ยงความเจ็บปวดสภาพที่ถูกยั่วยุเช่นนี้จะจูงใจอินทรีย์ให้เริ่มต้นแสดงพฤติกรรมเพื่อตอบสนองความต้อการที่เกิดขึ้น เช่น การขาดอาหารก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเคมีบางอย่างในเลือด แสดงให้เห็นถึงความต้อการสำหรับอาหาร ซึ่งต่อมามีผลทำให้เกิดแรงขับอันเป็นสภาพของความยั่วยุหรือความตึงเครียดอินทรีย์จะพยายามแสวงหาอาหารเพื่อลดแรงขับนี้และเป็นการตอบสนองความต้อการไปในตัวด้วย บางครั้งความต้อการและแรงขับอาจถูกใช้แทนกันได้ แต่ความต้อการจะหมายถึงสภาพสรีรวิทยาของการที่เนื้อเยื่อขาดสิ่งที่จำเป็นบางอย่างส่วนแรงขับ ซึ่งหมายถึงผลที่เกิดขึ้นตามมาจากสรีรวิทยาของความต้อการ ความต้อการและแรงขับเคียงคู่กันแต่ไม่เหมือนกัน

### 2.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับเหตุกระตุ้นใจ (Incentive theory)

ในระยะต่อมาคือ ราว ค.ศ. 1950 นักจิตวิทยาหลายท่านเริ่มไม่พอใจทฤษฎีเกี่ยวกับการลดลงของแรงขับ (drive-reduction theory) ในการอธิบายการจูงใจของพฤติกรรมทุกอย่างจะเห็นได้ชัดว่า สิ่งเร้าจากภายนอกเป็นตัวกระตุ้นของพฤติกรรมได้ อินทรีย์ไม่เพียงแต่ถูกผลักดันให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ โดยแรงขับภายในเท่านั้น เหตุกระตุ้นใจหรือเครื่องชวนใจ (incentives) บางอย่างก็มีความสำคัญในการยั่วยุพฤติกรรมเราอาจมองการจูงใจได้ในฐานะเป็นการกระทำระหว่างกัน (interaction) ของวัตถุที่เป็นสิ่งเร้าในสิ่งแวดล้อมกับสภาพทางสรีรวิทยาของอินทรีย์อย่างหนึ่ง

โดยเฉพาะคนที่ไม่รู้สึกริวอาจถูกกระตุ้น ให้เกิดความหิวได้เมื่อเห็นอาหารที่อร่อยในร้านอาหาร ในกรณีนี้เครื่องชวนใจคืออาหารที่อร่อยสามารถกระตุ้นความหิวรวมทั้งทำให้ความรู้สึกเช่นนี้ลดลง สุนัขที่กินอาหารจนอิ่ม อาจกินอีกเมื่อเห็นสุนัขอีกตัวกำลังกินอยู่กิจกรรมที่เกิดขึ้น มิได้เป็นเรื่องของ แรงขับภายใน แต่เป็นเหตุการณ์ภายนอก พนักงานพอได้ยินเสียงกริ่งโทรศัพท์ก็รีบยกหูขึ้นพูด ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าพฤติกรรมที่มีการจูงใจอาจเกิดขึ้นภายใต้การควบคุมของสิ่งเร้าหรือเหตุกระตุ้นใจ มากกว่าที่จะเกิดจากแรงขับ

#### 2.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับสัญชาตญาณ (Instinct theory)

สัญชาตญาณคือแรงทางชีวภาพที่มีมาแต่กำเนิดและเป็นตัวผลักดันให้อินทรีย์แสดง พฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดออกมา พฤติกรรมของสัตว์เชื่อว่าเป็นเรื่องของสัญชาตญาณ เพราะสัตว์ ไม่มีวิญญานสติปัญญาหรือเหตุผล เช่น มนุษย์ William McDougall กล่าวว่าความคิดและพฤติกรรม ทั้งหมดของคนเราเป็นผลของสัญชาตญาณในหนังสือ Social psychology ตีพิมพ์ในปี ค.ศ. 1908 ได้จำแนกสัญชาตญาณต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. การหลีกเลี่ยง (flight)
2. การขับไล่ (repulsion)
3. ความอยากรู้ (curiosity)
4. ความอยากต่อสู้ (pugnacity)
5. การตำหนิตนเอง (self-abasement)
6. การเสนอตนเอง (self-assertion)
7. การสืบพืชพันธุ์ (reproduction)
8. การรวมกลุ่ม (gregariousness)
9. การแสวงหา (acquisition)
10. การก่อสร้าง (construction)

จะเห็นว่าทฤษฎีเกี่ยวกับสัญชาตญาณ ไม่ค่อยจะสมเหตุสมผลนักในทัศนะของ นักจิตวิทยาหลายท่าน

#### 2.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับการรู้ (Cognitive theory)

การรู้ (Cognition) มาจากภาษาละติน แปลว่าการรู้จัก (knowing) ทฤษฎีนี้ เน้นเกี่ยวกับความเข้าใจหรือการคาดคะเนเหตุการณ์ต่าง ๆ โดยอาศัยการกำหนดรู้ (perception) มาก่อน อาจรวมทั้งการคิดค้นและการตัดสินใจ เช่นในกรณีที่ต้องมีการเลือกสิ่งของที่มีคุณค่าใกล้เคียง กัน การกระตุ้นที่ดีหรือพฤติกรรมที่กำลังดำเนินไปสู่เป้าประสงค์ (goal-seeking behavior) ก็ดี จะทำให้เกิดจากความรู้อย่างที่เคยพบมาเป็นตัวกำหนด นอกจากนั้นยังต้องอาศัยเหตุการณ์ในอดีต สิ่งแวดล้อมในปัจจุบันและความคาดหวังในอนาคต

Festinger (1957) ได้อธิบายเกี่ยวกับความขัดแย้งหรือความไม่ลงรอยกันของการรู้ (Cognitive dissonance) ซึ่งมีผลทำให้เกิด แรงจูงใจ ในการเปลี่ยนพฤติกรรมบางอย่างได้ เช่น คนที่ติดบุหรี่ สูบบุหรี่จัด เมื่อทราบข่าวว่าการสูบบุหรี่มีส่วนทำให้เกิดเป็นมะเร็งของปอด จึงเกิดความขัดแย้งระหว่างพฤติกรรมของการสูบบุหรี่กับข่าวใหม่ที่จะต้องเลือกเอาอย่างใดอย่างหนึ่ง

เพื่อลดความขัดแย้งที่เกิดขึ้นถ้าเขาตัดสินใจเลิกสูบบุหรี่ความขัดแย้งจะลดลงไป โดยการเลิกความเชื่อเดิมที่ว่าสูบบุหรี่แล้วจะปลอดภัย รวมทั้งความอยากที่จะสูบเพิ่มอีกด้วย

## ทฤษฎีการสื่อสาร

**การสื่อสาร (Communication)** (panyar rk, 2555) (อ้างถึง Webster Dictionary, 1978: 98) มีรากศัพท์มาจากภาษาละตินว่า Communis หมายถึง การร่วม (Common) เมื่อมีการสื่อสารหรือการสื่อความหมาย หมายถึง มีการกระทำร่วมกันในบางประการ นั่นคือการถ่ายทอดหรือการแลกเปลี่ยนข่าวสาร ความรู้ และความคิดของคน กระบวนการแลกเปลี่ยนความรู้สึกนึกคิดข้อมูลข่าวสาร ทักษะ ความรู้สึกและอารมณ์ของบุคคล ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปหรือมากกว่านั้น การสื่อสารจึงเป็นปฏิกริยาสัมพันธ์ทางสังคมที่สื่อความหมายผ่านระบบสัญลักษณ์ กระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบุคคลต่อบุคคลหรือบุคคลต่อกลุ่ม โดยใช้สัญลักษณ์ สัญลักษณ์หรือพฤติกรรมที่เข้าใจกัน การสื่อสารมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่าสื่อความหมาย

การสื่อสารที่แท้จริงนั้นมีความหมายกว้างมากและครอบคลุมเกี่ยวข้องกับชีวิตและสังคมมนุษย์ในทุก ๆ เรื่อง นักวิชาการด้านการสื่อสารได้ให้ความหมายไว้ต่างๆ กัน ตามแง่มุมที่แต่ละคนพิจารณาให้ความสำคัญ ดังตัวอย่างต่อไปนี้ (panyar rk, 2555) (อ้างถึง ประมะ สตะเวทิน, 2529: 5-7)

วิลเบอร์ ชแรมม์ (panyar rk, 2555) ให้ความหมายว่า การสื่อสารคือการมีความเข้าใจร่วมกันต่อเครื่องหมายที่แสดงข่าวสาร

ชาร์ล อี ออสกูด (panyar rk, 2555) ให้ความหมายโดยทั่วไปว่า การสื่อสารเกิดขึ้นเมื่อฝ่ายหนึ่งคือผู้ส่งสารและมีอิทธิพลต่ออีกฝ่ายหนึ่งคือผู้รับสาร โดยใช้สัญลักษณ์ต่าง ๆ ซึ่งถูกส่งผ่านสื่อที่เชื่อมต่อกันสองฝ่าย

วอร์เรน ดับเบิลยู วีเวอร์ (panyar rk, 2555) กล่าวว่า การสื่อสาร มีความหมายกว้างและครอบคลุมถึงกระบวนการทุกอย่างที่จิตใจของคนๆ หนึ่งอาจมีผลต่อจิตใจของคนไม่ใช่เพียงการพูดและการเขียนเท่านั้น แต่รวมถึงดนตรี ภาพ การแสดง และพฤติกรรมอื่น ๆ ของมนุษย์

ยอร์จ เอ มิลเลอร์ (panyar rk, 2555) ให้ความหมายว่าการสื่อสาร เป็นการถ่ายทอดข่าวสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

เจอร์เกน รอย และเกกอรี เบทสัน (panyar rk, 2555) ให้ความหมายโดยสรุปว่าการสื่อสารไม่ใช่การถ่ายทอดข่าวสารด้วยภาษาพูดและเขียนโดยมีเจตนาชัดเจนเท่านั้น แต่ยังหมายถึงพฤติกรรมทุกอย่างที่บุคคลหนึ่งกระทำแล้วที่ส่งผลให้บุคคลอื่นเกิดความเข้าใจ

พจนานุกรมภาษาอังกฤษ Oxford English Dictionary (panyar rk, 2555) ให้ความหมายว่าการให้ การนำการแลกเปลี่ยนความคิดและความรู้อื่น ๆ จากความหมายที่มีผู้ให้ไว้แตกต่างกัน ซึ่งบางคนให้ความหมายครอบคลุมไปถึงพฤติกรรมที่ไม่ใช่ภาษาพูดและภาษาเขียนด้วย บางคนถือว่าการสื่อสารคือการแสดงออกทุกอย่างที่ผู้อื่นเข้าใจได้ ไม่ว่าจะแสดงนั้นจะมีเจตนาให้ผู้อื่นเข้าใจหรือไม่ก็ตาม จึงอาจสรุปได้ว่า การสื่อสาร คือการที่มนุษย์ถ่ายทอดความรู้ ความคิดหรือประสบการณ์ของตน ไปยังบุคคลอื่นและการรับความรู้ความคิดจากบุคคลอื่นมาปรับพฤติกรรมของตนเอง โดยกระบวนการของการสื่อสาร ซึ่งการถ่ายทอด และการรับความรู้ความคิดมีอยู่ 3 ลักษณะดังต่อไปนี้

1. การใช้รหัสสัญญาณโดยตรง เช่น การใช้สัญญาณเสียง ภาษาพูดสัญลักษณ์ ภาษาเขียน ภาษาท่าทาง ตลอดจนรหัสสัญญาณอื่น ๆ ที่กระทำโดยตรงระหว่างผู้ถ่ายทอดกับผู้รับ
2. การใช้เครื่องมือในการถ่ายทอด เป็นการสื่อสารโดยผ่านทางเครื่องมือ เช่น การใช้ไมโครโฟนวิทยุกระจายเสียง คอมพิวเตอร์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นๆ
3. การถ่ายทอดโดยกระบวนการทางสังคม เช่น การปฏิบัติสืบทอดทางประเพณีศาสนา วัฒนธรรม และระบบอื่น ๆ ของสังคม

ยุคปัจจุบันได้รับการเรียกขานว่าเป็นยุคของการสื่อสาร เพราะเป็นยุคที่เทคโนโลยีด้านการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ มีความเจริญก้าวหน้าอย่างมากและอัตราความเร็วและกว้างขวาง

### 3.1 จำแนกประเภทของการสื่อสาร

นักวิชาการด้านการสื่อสารมวลชน ได้จำแนกประเภทของการสื่อสารไว้แตกต่างกันหลายลักษณะ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าใช้อะไรเป็นเกณฑ์ในการจำแนก (panyar rk, 2555) (อ้างถึง ปรมะ สตะเวทิน, 2526: 18-48) ในที่นี้จะแสดงการจำแนกประเภทของการสื่อสาร โดยอาศัยเกณฑ์ในการจำแนกที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. จำแนกตามกระบวนการหรือการไหลของข่าวสาร
2. จำแนกตามภาษาสัญลักษณ์ที่แสดงออก
3. จำแนกตามจำนวนผู้สื่อสาร

จำแนกตามกระบวนการหรือการไหลของข่าวสาร แบ่งเป็น 2 ประเภทคือ

1) การสื่อสารทางเดียว (One-Way Communication) คือการสื่อสารที่ข่าวสารจะถูกส่งจากผู้ส่งไปยังผู้รับในทิศทางเดียว โดยไม่มีการตอบโต้กลับจากฝ่ายผู้รับ เช่น การสื่อสารผ่านสื่อวิทยุ โทรทัศน์หนังสือพิมพ์ การออกคำสั่งหรือมอบหมายงานโดยฝ่ายที่เป็นผู้รับไม่มีโอกาสแสดงความคิดเห็น ซึ่งผู้รับอาจเกิดความไม่เข้าใจข่าวสารหรือเข้าใจไม่ถูกต้อง ตามเจตนาของผู้ส่ง ซึ่งฝ่ายผู้ส่งเมื่อไม่ทราบปฏิกิริยาของผู้รับ จึงไม่อาจปรับหรือเปลี่ยนแปลงการสื่อสารให้เหมาะสมได้ การสื่อสารแบบนี้สามารถทำได้รวดเร็ว จึงเหมาะสำหรับการสื่อสารในเรื่องที่เข้าใจง่าย และในสถานการณ์ของการสื่อสารบางอย่าง มีความจำเป็นต้องใช้การสื่อสารทางเดียว แม้ว่าเรื่องราวที่สื่อสารจะมีความซับซ้อนก็ตาม เช่น กรณีผู้รับและผู้ส่งไม่อาจพบปะหรือติดต่อสื่อสารกันได้โดยตรง การสื่อสารแบบกลุ่มใหญ่และการสื่อสารมวลชน ซึ่งไม่อาจทราบผู้รับที่แน่นอน

2) การสื่อสารสองทาง (Two-way Communication) คือการสื่อสารที่มีการส่งข่าวสารตอบกลับไปมาระหว่างผู้สื่อสาร ดังนั้นผู้สื่อสารแต่ละฝ่ายจึงเป็นทั้งผู้ส่งและผู้รับในขณะเดียวกัน ผู้สื่อสารมีโอกาสทราบปฏิกิริยาตอบสนองระหว่างกัน ทำให้ทราบผลของการสื่อสารว่าบรรลุจุดประสงค์หรือไม่ และสามารถใช้ในการปรับพฤติกรรมสื่อสารให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ตัวอย่างการสื่อสารแบบสองทาง เช่น การพบปะพูดคุยกัน การพูดโทรศัพท์การออกคำสั่งหรือมอบหมายงานโดยฝ่ายรับมีโอกาสแสดงความคิดเห็น การสื่อสารแบบนี้จึงมีโอกาสประสบความสำเร็จได้มากกว่า และในสถานการณ์ของการสื่อสารบางอย่าง เช่น ในการสื่อสารมวลชน ซึ่งโดยปกติมีลักษณะเป็นการสื่อสารทางเดียว นักสื่อสารมวลชนก็มีความพยายามที่จะทำให้มีการสื่อสาร 2 ทางเกิดขึ้น โดยการให้ประชาชนส่งจดหมาย โทรศัพท์ ตอบแบบสอบถาม กลับไปที่องค์กรสื่อมวลชน เพื่อนำผลไปปรับปรุงการสื่อสารให้บรรลุผลสำเร็จและมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

- จำแนกตามภาษาสัญลักษณ์ที่แสดงออก (panyar rk, 2555) (อ้างถึง ปรมะ สตะเวทิน, 2529: 31) แบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. การสื่อสารเชิงวัจนะ (Verbal Communication) หมายถึง การสื่อสารด้วยการใช้ภาษาพูด หรือเขียนเป็นคำพูดในการสื่อสาร

2. การสื่อสารเชิงอวัจนะ (Non-Verbal Communication) หมายถึง การสื่อสารโดยใช้รหัสสัญญาณอย่างอื่น เช่น ภาษาท่าทาง การแสดงออกทางใบหน้า สายตา ตลอดจนจนถึงน้ำเสียง ระดับเสียง ความเร็วในการพูด เป็นต้น

- จำแนกตามจำนวนผู้สื่อสาร

กิจกรรมต่าง ๆ ของบุคคลและสังคม ถือว่าเป็นผลมาจากการสื่อสารทั้งสิ้น ดังนั้น การสื่อสารจึงมีขอบข่ายครอบคลุมลักษณะการสื่อสารของมนุษย์ 3 ลักษณะคือ (panyar rk, 2555) (อ้างถึง อรุณีประภา หอมเศรษฐี, 2530: 49-90)

1. การสื่อสารส่วนบุคคล (Intrapersonal Communication)

2. การสื่อสารระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication)

3. การสื่อสารมวลชน (Mass Communication)

การสื่อสารส่วนบุคคล (Intrapersonal Communication) หมายถึง การคิด การตัดสินใจของบุคคลคนใดคนหนึ่งที่จะแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นอยู่เป็นประจำในตัวบุคคล ไม่ว่าจะโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ตาม การสื่อสารส่วนบุคคลเป็นพื้นฐานของการติดต่อกับผู้อื่น ทั้งนี้ การติดต่อสื่อสารกับบุคคลอื่นนั้น ในขั้นแรกจะต้องมีการเรียนรู้ หรือตัดสินใจในตนเองเสียก่อน และเมื่อใดที่มีการติดต่อสื่อสารกับคนอื่น คนเราก็จะต้องสื่อสารกับตัวเองไปด้วยในขณะเดียวกัน การสื่อสารส่วนบุคคลเกิดขึ้นทันที ทำให้มีการคิด ผลของการคิดนำไปสู่การตัดสินใจแสดงพฤติกรรมของคน การสื่อสารส่วนบุคคล จึงมีความสำคัญต่อการศึกษา ในเรื่องของการสื่อสาร ทั้งนี้เพราะเกี่ยวพันไปถึงความรู้สึกรู้สึกนึกคิด ค่านิยม ซึ่งย่อมมีผลสะท้อนต่อบุคคลอื่นและสังคมด้วย ลักษณะของการสื่อสารส่วนบุคคล อาจเป็นไปแบบของการปกปิด เช่น การคิด การพูด การเขียนที่ไม่มีเจตนาให้ผู้อื่นทราบ หรือเป็นแบบเปิดเผย แต่ไม่มีจุดประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับผู้อื่น มีบุคคลเพียงคนเดียวเท่านั้น ที่อยู่ในกระบวนการของการสื่อสาร จึงไม่อาจวัดหรือทราบความต้องการข่าวสารจากภายนอกได้

### 3.2 การรับสารในการสื่อสารส่วนบุคคล มีช่องทางการรับได้ 2 รูปแบบคือ

1. การรับสารเฉพาะตัว เช่น ความคิดคำนึง ความกลัวที่เกิดขึ้นภายในจิตใจตัวเอง ซึ่งแตกต่างกันไปตามประสบการณ์ และสภาพจิตใจของแต่ละบุคคล การรับสารจากภายนอก เป็นการรับรู้สิ่งที่อยู่รอบตัว บุคคลทั่วไปมีประสบการณ์เหมือนกัน เช่น ความหอมของดอกไม้ ความเจ็บปวด ฯลฯ แต่ปฏิกิริยาตอบสนองอาจจะไม่เหมือนกัน

2. การสื่อสารระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication) การสื่อสารระหว่างบุคคลเป็นการสื่อความหมายของบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป เช่น การพูดคุย อภิปราย โต้ว่าที่ การประชุมสัมมนา การเรียนการสอน การสั่งงาน ตลอดจนการติดต่อสื่อสารอื่นๆ ในชีวิตประจำวัน การสื่อสารลักษณะนี้ถือว่าการสื่อสารที่สมบูรณ์และมีโอกาสที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ได้ดี ผู้สื่อสาร



สามารถแสดงปฏิกิริยาตอบสนองต่อกัน ความหมายของการสื่อสารโดยทั่วไป หมายถึง การสื่อสารประเภทนี้

การสื่อสารส่วนบุคคลแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

1. การสื่อสารแบบสองต่อสองหรือเผชิญหน้า (Face to Face or Interpersonal Communication) เป็นการสื่อสารระหว่างบุคคลสองคน เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกัน ทั้งสองฝ่ายร่วมกันกระทำการสื่อสารตอบโต้กัน ผลัดกันเปลี่ยนบทบาทในการเป็นผู้ส่งและผู้รับกัน จนกระทั่งบรรลุความมุ่งหมายในการสื่อสาร ซึ่งจะสำเร็จได้ก็ต่อเมื่อทั้งสองเตรียมตนเองให้พร้อมที่จะส่งสาร นอกจากนั้นยังมีปัจจัยด้านความคิด ความเชื่อ เจตคติ ทักษะ สังคมและวัฒนธรรมเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

2. การสื่อสารระหว่างกลุ่มบุคคล (Group Communication) สามารถแยกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะแรก คือการสื่อสารกลุ่มย่อยเป็นการสื่อสารระหว่างบุคคล ตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ซึ่งร่วมกันกระทำกิจกรรมเดียวกัน และสามารถติดต่อกันได้ทั่วถึงในทันที และแต่ละคนพยายามที่จะสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นภายในตัวเองด้วย การสื่อสารลักษณะนี้มีความยุ่งยาก สลับซับซ้อนมากขึ้นกว่าการสื่อสารระหว่างบุคคล แบบสองต่อสอง และลักษณะที่สอง คือ การสื่อสารกลุ่มใหญ่เป็นการสื่อสารที่เพิ่มความยุ่งยากซับซ้อนขึ้น เช่น การสื่อสารภายในองค์กรหรือหน่วยงานต่าง ๆ และวิธีการสื่อสารจะต้องใช้สื่อต่าง ๆ เข้ามาช่วย มีลักษณะเป็นทางการมากขึ้น และอาจจะเป็นการสื่อสารทางเดียวมากขึ้น สมาชิกของกลุ่มไม่สามารถมีปฏิกริยาย้อนกลับและตอบโต้ทันที

3. การสื่อสารสาธารณะ (Public Communication) นักวิชาการสื่อสารบางคนจัดให้การสื่อสารประเภทนี้อยู่ในการสื่อสารแบบกลุ่มใหญ่ แต่มีลักษณะแตกต่างไปคือ ผู้รับสารประกอบด้วยบุคคลหลายประเภทและมีลักษณะที่แตกต่างกันไป แต่มารวมกันในการสื่อสารลักษณะนี้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น การปาฐกถา การกล่าวสุนทรพจน์ การปราศรัยหาเสียงเลือกตั้งของนักการเมือง เป็นต้น อาจมีการติดต่อสองทางเกิดขึ้นได้แต่ค่อนข้างจำกัด ทำให้ผู้ส่งไม่ทราบปฏิกิริยาย้อนกลับได้อย่างทันที ผู้ส่งสารจึงต้องใช้หลักการสังเกต การคาดคะเนจากปฏิกิริยาท่าทางของผู้รับสาร ซึ่งอาจตรงหรือไม่ตรงความจริงได้ แต่อย่างน้อยผู้ส่งสารยังพอมีโอกาสปรับการสื่อสารของตนได้

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้การสื่อสารระหว่างบุคคลประสบความสำเร็จที่สำคัญ

3 ประการคือ

1. การเปิดเผยตนเองและนำตนเองเข้าไปเกี่ยวข้อง ข้อนี้นับว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการสื่อสารระหว่างบุคคล คือ การแสดงอารมณ์ ความรู้สึก ความจริงใจต่อกันระหว่างผู้สื่อสาร และแสดงให้เห็นว่าตนเองมีความเกี่ยวข้อง เป็นส่วนหนึ่งของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น มีส่วนร่วมในผลที่เกิดจากเรื่องราวที่กำลังสื่อสารกันอยู่

2. การตั้งใจฟัง เนื่องจากการสื่อสารส่วนใหญ่ ใช้การพูดในการสื่อสาร ดังนั้น นอกจากความสามารถในการพูด การใช้ภาษาของผู้สื่อสารแล้ว ผู้ฟังมีส่วนสำคัญต่อความสำเร็จของการสื่อสารด้วย การฟังอย่างตั้งใจ หรือมีเจตนาที่จะรับฟังด้วยความหวังว่าจะได้ประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งจากผู้พูด ย่อมจะช่วยให้การสื่อสารได้ผลยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามแม้ว่าการฟังจะมีประโยชน์ต่อการสื่อสารอย่างมาก แต่ก็มีอุปสรรคที่ทำให้ฟังไม่ได้ผลเท่าที่ควร เช่น

1) การคิดล่วงหน้าว่าสิ่งที่จะได้รับฟังไม่น่าสนใจ มีอคติต่อเรื่องหรือต่อบุคคลที่พูด ทำให้เกิดความรู้สึกเบื่อหน่าย ฟังอย่างไม่ตั้งใจ บางครั้งอาจเสียโอกาสของการฟังที่ดี ๆ เลยก็ได้ ดังนั้น การฟังเพื่อให้ได้สาระจึงไม่ควรคาดการณ์ในแง่ลบไว้ล่วงหน้า

2) การวิจารณ์ผู้พูดในทางลบ ในสิ่งที่ไม่ใช่สาระของการสื่อสาร เช่น ไม่ฟังพอใจ คำพูดในบางคำ ขณะที่ฟังก็พูดวิจารณ์ไปด้วย นอกจากจะทำให้ไม่เกิดประโยชน์จากการฟังแล้วยังเป็นการเสียมารยาท ก่อให้เกิดความรำคาญแก่คนข้างเคียงอีกด้วย

3) การสรุปล่วงหน้า เช่น ฟังเรื่องราวไปได้เพียงเล็กน้อย ก็ตีความสรุปความไปเองว่าจะต้องเป็นอย่างนั้น เป็นอย่างนี้ ซึ่งอาจจะไม่เป็นความจริงเลย

4) การเลือกฟังเฉพาะบางส่วน เลือกฟังเฉพาะตอนที่ตนเองสนใจ โดยที่ไม่ทราบอย่างชัดเจนว่า ตอนอื่นมีสาระเป็นอย่างไร

5) สภาพร่างกายและสิ่งแวดล้อมไม่อำนวย เช่น อากาศร้อน เสียงดัง ปวดหัว ฯลฯ

3. การสื่อสารมวลชน (Mass Communication) เป็นการสื่อสารที่ถ่ายทอดความรู้ ข่าวสารโดยสื่อมวลชน (Mass media) ไปยังผู้รับหรือกลุ่มเป้าหมายที่ไม่แน่นอนและไม่จำกัดจำนวน เช่น การสื่อสารโดยวิทยุกระจายเสียง หนังสือพิมพ์ วิทยุโทรทัศน์ วารสาร นิตยสาร การสื่อสารประเภทนี้ ทำให้ปฏิริยาการโต้ตอบเกิดขึ้นได้ยากและระยะเวลาช้ากว่าการสื่อสารประเภทอื่นมาก แต่สามารถกล่าวได้ว่าการสื่อสารมวลชนเป็นผลผลิตของความก้าวหน้าในด้านเทคโนโลยี และวิวัฒนาการของการติดต่อสื่อสารของมนุษย์นั้น คือ ผลมาจากการคิดค้นคว้าเครื่องมือที่จะสามารถถ่ายทอดข่าวสารไปยังมวลชนจำนวนมาก สำหรับสังคมที่มีการขยายตัวและเกิดความซับซ้อนมากขึ้น

### 3.3 องค์ประกอบของการสื่อสาร

การสื่อสารเป็นพฤติกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ เช่นเดียวกับพฤติกรรมอย่างอื่น เช่น การกินอยู่หลับนอน การทำงาน การเล่นเกม และเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันของแต่ละคน ซึ่งอาจเกิดขึ้นทั้งการสื่อสารระหว่างมนุษย์ด้วยกันเอง สื่อสารกับสัตว์อื่น ตลอดจนถึงการสื่อสารกับเครื่องมือ โดยเฉพาะปัจจุบันได้มีการค้นพบและนำคอมพิวเตอร์มาใช้ในงานต่าง ๆ อย่างมาก จึงมีการสื่อสารรูปแบบใหม่เกิดขึ้น คือ การสื่อสารกับเครื่องมือ อย่างไรก็ตาม การสื่อสารระหว่างมนุษย์ด้วยกันเอง (Human Communication) ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญที่สุด และเป็นความหมายที่แท้จริงของการสื่อสาร การสื่อสารนั้นจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลหนึ่ง ต้องการถ่ายทอดหรือส่งข่าวสารไปยังบุคคลอีกคนหนึ่ง ดังนั้นกระบวนการสื่อสาร จึงมีองค์ประกอบ คือ ผู้ส่งสาร (Sender) สาร (Message) สื่อหรือช่องทาง (Channel) และผู้รับสาร (Receiver)

นักวิชาการด้านการสื่อสารได้วิเคราะห์ กำหนดองค์ประกอบ และอธิบายความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่าง ๆ ในกระบวนการของการสื่อสารไว้ดังนี้ คือ

1. ผู้ส่งสาร (Source) หมายถึง แหล่งกำเนิดสาร อาจเป็นบุคคล องค์กร สถาบัน หรือคณะบุคคลที่เป็นผู้กำหนดสาระ ความรู้ หรือความคิดที่จะส่งไปยังผู้รับสาร ดังนั้น การสื่อสารจะบรรลุผลหรือไม่ขึ้นขึ้นอยู่กับผู้ส่งสารและสารที่ส่งเป็นสิ่งสำคัญ

สาร (Message) หมายถึง เรื่องราว ความรู้หรือความคิดต่าง ๆ ที่ผู้ส่งมีความประสงค์จะให้ไปถึงผู้รับ และมีองค์ประกอบที่เป็นปัจจัยชี้ผลสำเร็จของการสื่อสาร 3 ประการ คือ

1) เนื้อหาของสาร

- 2) สัญลักษณ์หรือรหัสของสาร
  - 3) การเลือกและจัดลำดับข่าวสาร
2. ตัวเข้ารหัสสาร (Encoder) สารที่จะส่งไปยังผู้รับนั้น ปกติเป็นความรู้ความคิดที่ไม่อาจจะส่งออกไปได้

## ทฤษฎีกระบวนการกลุ่ม (Group Process)

ทฤษฎีกระบวนการกลุ่ม (Group Process) (SEEMALANON1212, 2555)

กระบวนการกลุ่มเป็นการศึกษาเกี่ยวกับกลุ่มคนเพื่อนำความรู้ไปใช้ในการปรับเปลี่ยนเจตคติและพฤติกรรมของคนในกลุ่ม ซึ่งจะนำไปสู่การเสริมสร้างความสัมพันธ์และการพัฒนาการทำงานของกลุ่มคนให้มีประสิทธิภาพ

### 4.1 ความหมายของกระบวนการกลุ่ม

ความรู้และหลักการต่าง ๆ ที่อธิบายถึงพฤติกรรมของกลุ่ม หรือเป็นศาสตร์หนึ่งที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของกลุ่ม วิชากระบวนการกลุ่มจะอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงภายในกลุ่มเป็นการศึกษาถึงพลังหรือสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มเป็นส่วนรวมรวมถึงพฤติกรรมของบุคคลในกลุ่มที่ถูกกล่อมเกลามาจากประสบการณ์ของกลุ่ม นอกจากนี้กระบวนการกลุ่มยังเกี่ยวข้องกับการให้เหตุผลที่ว่า เหตุการณ์ต่าง ๆ เกิดขึ้นในกลุ่มนั้น เพราะเหตุใดกลุ่มมีการแสดงพฤติกรรมเช่นนั้น บางกลุ่มได้รับความสำเร็จ บางกลุ่มได้รับความล้มเหลว ซึ่งช่วยทำให้เข้าใจถึงกระบวนการของการทำงานร่วมกันในกลุ่มตั้งแต่การเลือกเป้าหมาย การเสนอวิธีการแก้ปัญหา การวางโครงการของกลุ่ม ตลอดจนการดำเนินการตามโครงการ และการประเมินค่า

### 4.2 การทำงานเป็นกลุ่ม

การทำงานเป็นกลุ่ม มีความสำคัญในทุกองค์กร การทำงานเป็นทีมเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารงาน การทำงานเป็นกลุ่มทำให้มีบทบาทสำคัญนำไปสู่ความสำเร็จของงานที่ต้องอาศัยความร่วมมือของสมาชิกเป็นอย่างดี

### 4.3 ลักษณะของกลุ่ม

ความสัมพันธ์ของบุคคล 2 คนขึ้นไป มีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายร่วมกันลักษณะที่สำคัญของกลุ่ม 4 ประการ ได้แก่

1. การมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมของบุคคล หมายถึง การที่สมาชิกตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปมีความเกี่ยวข้องกันในกิจกรรมของกลุ่ม ตระหนักถึงความสำคัญต่อกันและกันภายในกลุ่ม การแสดงออกซึ่งการยอมรับและการให้เกียรติกัน สำหรับกลุ่มขนาดใหญ่มักจะมีปฏิสัมพันธ์กันในแบบเครือข่ายมากกว่าการติดต่อกันแบบตัวต่อตัว

2. การมีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายร่วมกัน หมายถึง การที่สมาชิกกลุ่มจะมีส่วนร่วมกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมร่วมกันของกลุ่ม โดยเฉพาะวัตถุประสงค์ของสมาชิกกลุ่มที่ต้องมีความสอดคล้องกับองค์การ ซึ่งจะทำให้ประสบความสำเร็จในการทำงานได้ดีขึ้น

3. การมีโครงสร้างของกลุ่ม หมายถึง ระบบพฤติกรรม ซึ่งเป็นแบบแผนเฉพาะกลุ่ม สมาชิกกลุ่มจะต้องดำเนินการปฏิบัติตามกฎหรือมติของกลุ่ม แบ่งได้เป็นกลุ่มแบบทางการ (Formal Group) หรือกลุ่มแบบไม่เป็นทางการ (Informal Group) และสมาชิกทุกคนของกลุ่มจะต้องยอมรับ

และปฏิบัติตามเป็นอย่างดี สมาชิกกลุ่มย่อยอาจจะมีกฎระเบียบแบบไม่เป็นทางการ มีความสนิทสนมกัน อย่างไม่ใกล้ชิดระหว่างสมาชิกด้วยกันมากกว่ากลุ่มแบบทางการ

4. สมาชิกของกลุ่มมีบทบาทและมีความรู้สึกที่ร่วมกัน การรักษาทบพาทสมาชิก กลุ่มที่มีความมั่นคงในแต่ละกลุ่มและมีความแตกต่างกันตามลักษณะของกลุ่ม รวมทั้งความรู้ ความสามารถของสมาชิก โดยมีการแบ่งบทบาทและหน้าที่ ความรับผิดชอบ กระจายงานกันตาม ความรู้ ความสามารถ และความถนัดของสมาชิกของกลุ่ม

#### 4.4 จุดมุ่งหมายของกลุ่ม

1. เพื่อแก้ไขปัญหา เพื่อการพักผ่อน เป็นต้น
2. สมาชิกแต่ละคนของกลุ่มต่างมีจุดมุ่งหมายของตนเองในการทำกิจกรรมในกลุ่ม จุดมุ่งหมายย่อยของสมาชิกจะมีความแตกต่างกัน แต่สมาชิกมีจุดมุ่งหมายใหญ่ เหมือนกัน การดำเนินงานของกลุ่มก็สามารถประสบความสำเร็จได้ ดังนั้น การที่กลุ่มมุ่งไปสู่เป้าหมาย ที่ตั้งไว้เป็นการช่วยเหลือให้สมาชิกแต่ละคนได้สามารถดำเนินการไปสู่จุดมุ่งหมายที่ตนตั้งไว้เช่นกัน

#### 4.5 ระดับของจุดมุ่งหมาย สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

1. ระดับที่รู้จักโดยทั่วไปของมหาชน (Non-Operational Goal) เป็นจุดมุ่งหมาย เกี่ยวกับสิ่งที่กลุ่มตั้งไว้เพื่อให้บุคคลภายนอกรับรู้ถึงการรวมกลุ่ม ซึ่งจุดมุ่งหมายระดับนี้จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง และมีความสำคัญกับการทำงานและประสิทธิภาพของกลุ่มโดยตรง
2. ระดับที่แท้จริง (Operational Goal) เป็นจุดมุ่งหมายซ่อนเร้น บุคคลอาจจะมีการ ตั้งจุดมุ่งหมายไว้อยู่ในใจ ฉะนั้น จุดมุ่งหมายระดับนี้สามารถเปลี่ยนแปลงและยืดหยุ่นได้อยู่เสมอ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงบ่อยๆ นี้ อาจจะทำให้การพยากรณ์พฤติกรรมของกลุ่มเป็นไปได้ยากมาก รวมถึงการ ควบคุมภายในกลุ่มยากด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ยังมีอิทธิพลต่อโครงสร้างของกลุ่มด้วย

#### 4.6 หลักของกระบวนการทำงานกลุ่ม ดังนี้

1. เลือกหัวหน้ากลุ่ม
2. กำหนดวัตถุประสงค์การทำงาน
3. การวางระเบียบในการทำงาน
4. การวางแผนงาน
5. การวางขั้นตอนในการทำงาน
6. ความสำคัญของการแบ่งงาน
7. หลักการแบ่งงานและมอบหมายงาน
8. การทำงานตามแบบ
9. การติดตามและปฏิบัติงาน
10. การตรวจสอบผลงานเป็นระยะ
11. การให้ข้อติชมในการทำงาน
12. การแก้ปัญหา
13. การประเมินผลงานและปรับปรุงงาน

กระบวนการทำงานกลุ่ม อาจมีหลายขั้นตอนแตกต่างกัน แต่ส่วนใหญ่ มักจะเริ่มจากการวางแผนไปสู่ขั้นการดำเนินการและลงมือปฏิบัติ และขั้นการประเมินผลการดำเนินงานต่าง ๆ

จะเป็นไปอย่างมีลำดับขั้นตอน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการทำงานกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางในการฝึกฝนการทำงานกลุ่ม ประกอบด้วยสิ่งสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. การเตรียมแผนงานทำงานของกลุ่ม
2. การมีส่วนร่วมในการอภิปราย
3. ความรับผิดชอบในหน้าที่
4. การมีส่วนร่วมในการทำงาน
5. การประเมินผล

การเตรียมงาน การมีส่วนร่วมและความรับผิดชอบในหน้าที่ในกลุ่ม จะต้องพิจารณาในแง่ต่าง ๆ ดังนี้

1. การเตรียมวางแผนและทำงานกลุ่ม ต้องดูสมาชิก ในกลุ่มว่ามีวิธีการทำงานอย่างไร ต่างคนต่างทำหรือช่วยกันทำงาน สมาชิกให้ความร่วมมือหรือช่วยเหลือกันหรือเปล่า และดูเวลาในการทำงานเสร็จเร็วหรือช้าอย่างไร

2. พฤติกรรมของสมาชิกในกลุ่มเป็นอย่างไร เช่น การไม่ยอมช่วยเหลือใคร หรือช่วยเหลือผู้อื่นเสนอแนะความเห็นหรือนิ่งเฉย ๆ

3. การแสดงความคิดเห็น ตลอดจนการแสดงให้เห็นผลว่า ในการทำงานกลุ่ม มีวิธีการทำงานอย่างไร รู้สึกต่อเพื่อน ต่องาน ความต้องการและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการทำงาน ความต้องการ และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเพื่อนสมาชิก มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่อย่างไร

#### 4.7 ปัจจัยกระบวนการเสริมสร้างและพัฒนาทีมที่ประสบผลสำเร็จ

การประเมินผลงานการทำงานเป็นกลุ่มนั้น ความสำเร็จของกลุ่มทั้งหมดไม่ใช่เพียงสมาชิกในกลุ่มคนใดคนหนึ่ง ความสำเร็จที่ดีต้องมาจากความร่วมมือของสมาชิกในกลุ่ม ซึ่งมีการประเมินผลในแง่ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ผลของงานว่าบรรลุจุดมุ่งหมายหรือไม่
2. สังเกตการแสดงพฤติกรรมในกลุ่ม ดูในแง่จริยธรรมของกลุ่ม
3. แสดงให้เห็นถึงความสามัคคี หรือความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกลุ่ม

#### เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบการมีส่วนร่วม

เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบการมีส่วนร่วม (สนพล เทียงคำ, 2557) (อ้างถึง ชีระพงษ์ แก้วทวงษ์, 2557)

##### หลักการและกระบวนการ AIC

กระบวนการ AIC ถือเป็นวิธีหรือกลไกที่เปิดโอกาสให้สมาชิกทุกระดับ ทุกคนในองค์กร หน่วยงาน กลุ่มสังคม คณะบุคคล ได้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ ก่อให้เกิดการเรียนรู้ ร่วมกันจากการทำงานร่วมกัน (Interactive learning through action) และเกิดการระดมสมอง เพื่อร่วมคิดร่วมวิเคราะห์แนวทางทางเลือกหรือหนทางปฏิบัติเพื่อที่จะนำมาใช้ในการแก้ปัญหาและพัฒนา นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความภาคภูมิใจ ความรู้สึกว่าเป็นเจ้าของในผลงานที่คนได้มีส่วนร่วม สดุดทำยังก่อให้เกิดความผูกพัน มีความรักและห่วงแหน คอยปกป้องรักษาให้เกิดความมั่นคงยั่งยืน ดังนั้น ผู้บริหารที่มีการแบ่งกลุ่มผู้นาองค์กรไว้อย่างชัดเจนหลายระดับ จึงควรมีการดำเนินการในกระบวนการ AIC ขึ้น ภายในองค์กรอย่างน้อย 3 ระดับหรือตามความเหมาะสม ดังต่อไปนี้

กระบวนการ AIC ระดับที่ 1 : สำหรับกลุ่มคณะบริหารขององค์กร(CEO)

กระบวนการ AIC ระดับที่ 2 : สำหรับกลุ่มผู้นำระดับกลาง(หัวหน้าแผนก)

กระบวนการ AIC ระดับที่ 3 : สำหรับกลุ่มผู้ปฏิบัติ(บุคลากรทุกคน)

กระบวนการ AIC ทั้ง 3 ระดับข้างต้นควรจะต้องมีขั้นตอนในการปฏิบัติที่มีความเหมาะสม เพื่อให้เกิดการผสมผสานหรือการจัดเก็บข้อมูล จึงจะสามารถให้การพัฒนาบรรลุเป้าหมายสูงสุดได้ หมายถึง เวทีที่จัดขึ้นจะต้องเป็นเวทีที่เปิดกว้างให้ความเป็นอิสระ และความเป็นเอกภาพในเชิงการแสดงความคิดเห็นที่หลากหลาย เพื่อให้เกิดการบูรณาการ ผลงานที่เกิดจากโครงการหรือกิจกรรมการพัฒนาที่ปรากฏจึงจะมีความยั่งยืน ในขณะที่เดียวกันก็ควรแบ่งขั้นตอนของการดำเนินการตามเทคนิคกระบวนการ AIC ในแต่ละระดับหรือกลุ่มนำไปปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกัน ซึ่งในกระบวนการที่เป็นหลักสากลนิยมได้กำหนดไว้มี 3 ขั้นตอนกระบวนการ ดังต่อไปนี้

ขั้นที่ 1 : กระบวนการสร้างความรู้สึก ชื่นชม หรือยอมรับผู้อื่น (Appreciation : A) เป็นขั้นตอนที่เปิดโอกาสให้บุคลากรหรือสมาชิกทุกคนในองค์กร ได้แสดงความคิดเห็นและรับฟังผู้อื่น เฉพาะในกลุ่มของตน พร้อมทั้งร่วมกันพิจารณาหาข้อสรุปว่าประเด็นไหนที่เป็นสาระสำคัญของกลุ่ม และกลุ่มเห็นว่าควรดำเนินการในเรื่องใดเป็นการเร่งด่วนก่อนหลัง จากที่ได้กล่าวนั้นก็เพื่อให้ทุกคนได้เกิดการยอมรับ และได้ชื่นชมผู้อื่นที่ได้นำเสนอในสิ่งที่เป็นสาระประโยชน์ต่อส่วนรวม ทั้งสามารถสะท้อนให้สมาชิกในกลุ่มหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบในผลประโยชน์ร่วม และเห็นถึงข้อดี ข้อเสีย ตลอดจนทั้งความเป็นไปได้สูง หากได้นำชุดความคิดในประเด็นหลักผ่านการตกลงของกลุ่มแล้วนำเสนอต่อผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ นำเสนอนั้นผู้บรรจุของกระบวนการ AIC ควรกำหนดกรอบไว้เพื่อให้ง่าย หรืออาจจะใช้การวาดภาพ หรือใช้คำพูด ตลอดจนทั้งการเขียนข้อความเป็นสื่อในการแสดงความคิดเห็น ทั้งนี้ให้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของบริษัทนั้น ๆ ในขั้นที่ 1 (A) ควรกำหนดประเด็นหลักไว้ดังนี้

A 1 : การวิเคราะห์สภาพการณ์ในปัจจุบันโดยรวมว่าเป็นอย่างไร

A 2 : การกำหนดอนาคตหรือวิสัยทัศน์ในการพัฒนาที่ควรจะเป็น

ขั้นที่ 2 : กระบวนการสร้างปฏิสัมพันธ์และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นหาแนวทางการพัฒนา (Influence : I)

เป็นขั้นตอนที่ร่วมกันคิดหาวิธีการสำคัญที่จะทำให้องค์กรสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ (ใน A2) โดยนำเอาผลสะท้อนอันเกิดจากการวิเคราะห์สภาพการณ์ในปัจจุบัน (ใน A 1) ผ่านกระบวนการตกลงของแต่ละกลุ่มมากำหนดกิจกรรมและจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรมหรือโครงการ โดยปกติจะแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

I 1 : การคิดหาวิธีการ - แนวทาง - การกำหนดกิจกรรมหรือโครงการฯ

I 1 : การการจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรมและโครงการฯ

ขั้นที่ 3 : กระบวนการยอมรับวิธีการสำคัญ และสร้างแนวทางปฏิบัติ (Control : C)

เป็นขั้นตอนของการยอมรับและการทำงานร่วมกัน โดยการนำเอาโครงการหรือกิจกรรมลงสู่การปฏิบัติมากำหนดให้เป็นแผนการปฏิบัติการ (Action plan) ซึ่งมีอยู่ 2 ลักษณะของกลุ่มงานคือ

C 1 : การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างเหมาะสม

C 2 : การตกลงในรายละเอียดการดำเนินงานที่ครอบคลุม

## กลุ่มงานวิจัย

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กนกวรรณพร ภัคมาน (2551) เรื่อง การศึกษาเพื่อเสนอแนะการอนุรักษ์และฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมเก่าชุมชนเมืองฉะเชิงเทราบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของประชาชน วัตถุประสงค์คือ การศึกษาทฤษฎีและแนวคิดในการอนุรักษ์และฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมเก่าชุมชนเมือง และความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ ผู้เชี่ยวชาญในส่วนของ การมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ เพื่อเป็นการเสนอแนะแนวทางการอนุรักษ์และฟื้นฟูชุมชน โดยวิธีการวิจัยแบบสำรวจความคิดเห็นและสัมภาษณ์ ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนพร้อมให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี และลักษณะกระบวนการกลุ่มย่อยเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจจึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมมากที่สุด (กนกวรรณพร ภัคมาน, 2551)

จารุวรรณ สายพิณ (2551) เรื่อง การพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวางผังเมือง/ชุมชน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา วัตถุประสงค์คือ การศึกษาการมีส่วนร่วมในกระบวนการวางผังเมืองรวมในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเป็นการเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมให้กับทางเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในด้านผังเมืองในจังหวัดและพื้นที่อื่น ๆ โดยวิธีการวิจัยแบบเชิงปริมาณ ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจและการประชาสัมพันธ์ในเรื่องของการวางผังเมืองรวม (จารุวรรณ สายพิณ, 2551)

ชวนชัย จรุงกิจสุวรรณ (2551) เรื่อง การศึกษาทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการนำร่องจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ จังหวัดน่าน วัตถุประสงค์คือ การศึกษาทัศนคติการมีส่วนร่วมในการจัดรูปที่ดิน พื้นที่โครงการนำร่องการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ จังหวัดน่าน และผลจากการศึกษานำมาเสนอแนะแนวทางการดำเนินงาน โดยดำเนินการวิจัยแบบสัมภาษณ์และสังเกตการณ์ ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนยังไม่เข้าใจในเรื่องของการจัดรูปที่ดิน และยังมีอุปสรรคปัญหาในเรื่องของการให้ข้อมูลสื่อสาร การประชาสัมพันธ์จากทางโครงการ และกลุ่มตัวอย่างจากการวิจัยต้องการที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน (ชวนชัย จรุงกิจสุวรรณ, 2551)

อุษณีย์ ศิริสุนทรไพบูลย์ (2538) เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของภาครัฐ : ศึกษาเฉพาะโครงการเขื่อนหรืออ่างเก็บน้ำ (2538) วัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษาถึงบริบทของโครงการเขื่อนหรืออ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ และศึกษาการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม รวมถึงศึกษาปัญหาการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการเขื่อนหรืออ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ของรัฐ ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อหาแนวทางการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมลำดับต่อไป โดยดำเนินการวิจัยจากการศึกษาข้อมูลจากเอกสารและการสัมภาษณ์บุคคล ผลการวิจัยพบว่า การเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมกับโครงการมีค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีส่วนร่วมในลักษณะได้รับผลกระทบจากโครงการปัญหาการมีส่วนร่วมที่ได้พบมีดังนี้ ปัญหาเรื่องข้อมูลข่าวสารปัญหาในการจัดประชาพิจารณ์ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่โครงการและหน่วยงานราชการปัญหาจากตัวชาวบ้านและปัญหาอื่น ๆ (อุษณีย์ ศิริสุนทรไพบูลย์, 2538)

จุฑาธิ์ กังวานภูมิ (2557) เรื่องความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมือง กรณีศึกษา พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกรมกลาวาส เป็นการศึกษาเหตุปัจจัยที่ทำให้

โครงการไม่สามารถดำเนินการต่อไป เพื่อให้ทราบถึงข้อบกพร่องในการดำเนินการโครงการ รวมทั้งเสนอแนะแนวทางปรับบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ผลการวิจัยพบว่า ทุกฝ่ายที่มีส่วนได้ส่วนเสียและมีส่วนเกี่ยวข้องจำเป็นต้องปรับบทบาทของตน โดยเจ้าของที่ดินควรมีความจริงใจในการแก้ปัญหาและการเข้ามามีส่วนร่วมในชุมชนหรือเป็นส่วนหนึ่งของคณะทำงานในพื้นที่และมีการรวมตัวอย่างมีเอกภาพ โดยที่คณะผู้ดำเนินการโครงการควรลดบทบาทลงเป็นเพียงผู้ให้ความรู้และฝ่ายสนับสนุนการปฏิบัติต่างๆ ของชุมชน อีกทั้งหาแนวทางในการพัฒนาที่ดินร่วมกัน จำเป็นต้องปรับกระบวนการทำงานให้มีตัวแทนครอบคลุมจากทุกฝ่ายให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาและเสนอแนะแนวทางแก้ไข รวมทั้งจัดทำประชาพิจารณ์เมื่อต้องหาข้อสรุปหรือรับรองผลการศึกษาในอนาคต (จุฑาทิ กังวานภูมิ, 2557)

ณัฐธยาน์ จงงค์ (2555) เรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม ชุมชนจอมทอง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม ศึกษาลักษณะทางกายภาพการผังเมืองของชุมชนจอมทอง ปัญหาอุปสรรค และแนวทางที่สำคัญเพื่อการพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการวิจัยจากการใช้แบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือในการนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ผลการวิจัยพบว่า การมีส่วนร่วมจากประชาชนมีค่อนข้างน้อย สาเหตุเนื่องจากการรับทราบข้อมูลข่าวสารที่ไม่ครอบคลุมและยังขาดความเข้าใจในเรื่องของการวางผังเมือง ประชาชนมองว่า เรื่องการวางผังเมืองเป็นเรื่องของเจ้าหน้าที่ผังเมือง และชุมชนบางส่วนเสียผลประโยชน์จากการวางผังเมือง โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองชุมชนจอมทองเกิดจาก 2 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยภายใน ได้แก่ ความรู้และความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม ปัจจัยทางสังคมและด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านการสื่อสาร ส่วนปัจจัยภายนอก ได้แก่ ปัจจัยด้านสังคมและการเมือง และปัจจัยด้านการวางผังเมืองจากส่วนกลางและกฎหมายผังเมืองและยังเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยให้ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญกับพื้นที่และให้ความรู้ด้านผังเมืองกับประชาชนอย่างทั่วถึง (ณัฐธยาน์ จงงค์, 2555)

### กลุ่มกรณีศึกษา

#### กรณีศึกษา

กรณีศึกษา (จุฑาทิ กังวานภูมิ, 2557)

7.1 โครงการ Participatory Chinatown เป็นโครงการพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อการพัฒนาย่านไชน่าทาวน์ ในเมืองบอสตัน มลรัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ด้วยวิธีการเสนอความรู้โดยใช้สื่อเพื่อสร้างความร่วมมือในชุมชน เริ่มต้นจากการจัดตั้งคณะทำงานประกอบด้วยนักวิชาการ ผู้นำท้องถิ่น และประชาชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นเยาวชนมาร่วมกันสำรวจข้อมูลด้านต่าง ๆ ของพื้นที่ รวมถึงข้อคิดเห็นในการพัฒนาย่านในอนาคตของประชาชน ด้วยวิธีการจัดสัมมนาและสร้างโลกเสมือนด้วยโปรแกรมทางคอมพิวเตอร์ เพื่อให้คณะทำงานและประชาชนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นทางอินเตอร์เน็ต





ภาพที่ 6 แผนภาพแสดงขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ Participatory Chinatown ในเมืองบอสตัน

ที่มา: จุฑาธิ์ กังวานภูมิ, “ความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาย่านเก่าของเมือง: กรณีศึกษา พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกรกมลาวาส,” วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง, 11, 1 (2557): 21-35.

7.2 โครงการ Chinatown Cultural Development Strategy เป็นโครงการแผนพัฒนาย่านไชน่าทาวน์ โดยการจัดตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและสมาคมพ่อค้าในย่าน และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการจัดทำกระบวนการที่ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การวางแผน ลงมือปฏิบัติ ติดตาม และประเมินโครงการร่วมกันผ่านโครงสร้างการประชุมติดตามผลที่เปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนเข้าร่วมรับฟังและเสนอข้อคิดเห็น(จุฑาทิ กังวานภูมิ, 2557)



ภาพที่ 7 แผนภาพแสดงขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ Chinatown Cultural Development Strategy ในกรุงวอชิงตัน ดี ซี ประเทศสหรัฐอเมริกา  
ที่มา : จุฑาทิ กังวานภูมิ, “ความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาย่านเก่าของเมือง: กรณีศึกษา พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดม้งกรมกลาวาส,” วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง, 11, 1 (2557): 21-35.

## สรุปท้ายบท

ในบทที่ 2 นี้ เป็นการศึกษาทฤษฎี งานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ประสบความสำเร็จแล้วในต่างประเทศ โดยแบ่งเป็นกลุ่มตามการศึกษา รายละเอียดเพื่อนำมาสนับสนุนสมมติฐานที่ 1 และ 2 เพื่อนำไปเป็นกรอบทฤษฎีแนวคิดในการวิจัยในบทที่ 3 ต่อไป

### กลุ่มทฤษฎี

การศึกษากการมีส่วนร่วมของประชาชน ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนของ อคิน ระพีพัฒน์ และ Cohen Uphoff กระบวนการกลุ่มซึ่งนำมาใช้ในการตั้งสมมติฐานในการวิจัยเรื่องรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอน ส่วนทฤษฎีแรงจูงใจ ทฤษฎีการสื่อสาร การรับรู้ เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบการมีส่วนร่วม ใช้สนับสนุนทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนและสมมติฐานของการวิจัย

### กลุ่มงานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนและกรณีศึกษา การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้ง 2 เมือง ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา ตามสมมติฐานของการวิจัยในเรื่องรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม กล่าวคือ คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร” เป็นรูปแบบที่ดำเนินการตามทฤษฎีกระบวนการกลุ่มย่อยและกรณีศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการพัฒนาชุมชนเมืองที่ประสบความสำเร็จแล้วในประเทศสหรัฐอเมริกา และขั้นตอนการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมคือ การจัดประชุมกลุ่มย่อยโดยมีภาครัฐและภาคประชาชน เพื่อเป็นการสร้างความรู้และความเข้าใจให้กับภาคประชาชนเบื้องต้นในเรื่องระดับเมืองขนาดใหญ่ก่อนที่จะดำเนินการพัฒนาสาธารณูปโภคต่อไป



### บทที่ 3 การออกแบบการวิจัย

การออกแบบการวิจัย เป็นการกำหนดแนวทางในการวิจัยและกำหนดกรอบแนวความคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชน งานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องนำมาเป็นกรอบทฤษฎีในการวิจัย และใช้ในการสนับสนุนสมมติฐานในการวิจัย ประกอบกับการใช้แบบสอบถามที่มีการออกแบบไว้ในกรอบแนวความคิดและเก็บข้อมูลในพื้นที่ของโครงการซึ่งเป็นพื้นที่ในการวิจัยในครั้งนี้ เพื่อศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ.2554 และประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการดังกล่าว และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน ซึ่งในบทที่ 3 นี้ ประกอบด้วยกรอบทฤษฎีและแนวคิดในการวิจัยกระบวนการวิจัย การออกแบบการวัดตัวแปร การออกแบบการสุ่มตัวอย่าง การออกแบบการวิเคราะห์ข้อมูล เป็นต้น

#### กรอบทฤษฎีและแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

จากทฤษฎี แนวคิดและกรณีศึกษาที่ได้ทำการศึกษาในบทที่ 2 มาแล้วนั้นเพื่อนำมา กำหนดตัวแปรและนิยาม รวมถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรขึ้น โดยทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่เกี่ยวข้องสอดคล้องกับการวิจัย และได้นำมาเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการวิจัย และวัตถุประสงค์ของการวิจัยในครั้งนี้ เพื่อศึกษาและประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ได้มีการดำเนินการแล้วในช่วง พ.ศ.2554 และเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ โดยการศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชน กระบวนการกลุ่ม เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบมีส่วนร่วม แบบ A I C ทฤษฎีแรงจูงใจและกรณีศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งตัวแปรในการวิจัยนี้เป็นตัวแปรอิสระและในการวัดตัวแปรในการวิจัยนี้ ใช้รูปแบบของแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ การกำหนดตัวแปรของการวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับสมมติฐาน ทั้งตัวแปรต้นและตัวแปรตาม ดังนี้

ในสมมติฐานการวิจัยที่ 1 ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ นี้ นำทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของ Cohen & Uphoff William Ervin and Arnstein กระบวนการกลุ่ม เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบมีส่วนร่วม แบบ A I C ทฤษฎีแรงจูงใจและกรณีศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนในประเทศสหรัฐอเมริกา นำมาใช้ในการสมมติฐานที่ 1 โดยมุ่งเน้นที่ขั้นตอนแรกที่ภาครัฐต้องสร้างความเข้าใจกับภาคประชาชนก่อนที่จะดำเนินการพัฒนาสาธารณูปโภคต่อไป

**สมมติฐานการวิจัยที่ 1** ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้อยู่ในระดับน้อย

- ตัวแปรต้น A คือ การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้ที่ผ่านมา

นิยามตัวแปร (A) คือ การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง- ราชวงศ์ ที่ได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554

- ตัวแปรตาม B คือ ผลระดับการประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนอยู่ในระดับน้อย  
 นิยามตัวแปร (B) คือ ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนจากการศึกษาข้อมูลในส่วนของเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดของโครงการ พบว่า โครงการนี้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ จึงมีความคิดที่จะศึกษาข้อมูลดังกล่าวและเกิดเป็นสมมติฐานการวิจัย คือ ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปี พ.ศ.2554 นั้นต่ำกว่าหลักการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม ขั้นตอนการดำเนินการไม่ตรงตามทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ทำให้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างต่อได้ ถึงแม้ว่าการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้วเสร็จไปช่วง พ.ศ.2554

สามารถเขียนเป็นสมมติฐานทางสถิติ ได้ดังนี้

$$H_0 : \rho_{AB} = 0$$

ตัวแปร A กับ B มีความสัมพันธ์กัน = 0 แสดงว่า ตัวแปร 2 ตัวนี้ ไม่มีความสัมพันธ์กัน

$$H_1 : \rho_{AB} \neq 0$$

ตัวแปร A กับ B มีความสัมพันธ์กัน  $\neq 0$  แสดงว่า ตัวแปร 2 ตัวนี้ มีความสัมพันธ์กัน

**สมมติฐานการวิจัยที่ 2** เรื่องรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในการพัฒนาสาธารณูปโภค โดยนำเอาหลักการกระบวนการกลุ่ม คือ การทำงานร่วมกันเป็นกลุ่ม หรือเป็นคณะทำงานที่เป็นทางการหรือไม่เป็นทางการ โดยมีทุกภาคส่วนเข้าร่วมไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชนหรือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อการดำเนินการมีส่วนร่วมเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันและเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่ายก่อนมีการดำเนินการโครงการ โดยมีการกำหนดกลุ่มย่อยเพื่อขยายไปสู่กลุ่มใหญ่ในลำดับต่อไป และขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชน Cohen&Uphoff William Ervin และ Arnstein มาเป็นแนวคิดการตั้งสมมติฐานเรื่องขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม โดยมีเทคนิคกระบวนการวางแผนแบบมีส่วนร่วม แบบ AIC ทฤษฎีแรงจูงใจและกรณีศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนในประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นข้อมูลสนับสนุนสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้

**สมมติฐานการวิจัยที่ 2.1** รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้เป็นรูปแบบเป็นลักษณะ “คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร”

- ตัวแปรต้น A คือ รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในโครงการนี้  
 นิยามตัวแปรต้น (A) คือ รูปแบบการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐจากการศึกษาทฤษฎีและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม

- ตัวแปรตาม B คือ คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร  
 นิยามตัวแปรตาม (B) คือ รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้เป็นรูปแบบของเป็นลักษณะ “**คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร**” เป็นการรวมกันของตัวแทนของหน่วยงานของภาครัฐ ตัวแทนเขต 50 เขต ในกรุงเทพฯ ตัวแทนแทนภาคประชาชนและตัวแทนองค์กรไม่แสวงหาผลกำไรทุกฝ่ายเข้ามาร่วมกันทำความเข้าใจในปัญหาที่ต้องการจะแก้ไขและพัฒนาชุมชนเพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนทุกภาคส่วนต้องเข้ามาร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยเริ่มต้นจากการเข้ามาแสดงความ

คิดเห็นร่วมกัน เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมและสามารถดำเนินการร่วมกันได้โดยรูปแบบคณะทำงานฯ นี้ มาจากการการศึกษาทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ทฤษฎีแรงจูงใจทฤษฎีการสื่อสาร การรับรู้ กระบวนการกลุ่มเทคนิคกระบวนการวางแผนแบบการมีส่วนร่วม นำมาประกอบเป็นรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้

สามารถเขียนเป็นสมมติฐานทางสถิติ ได้ดังนี้

$$H_0: \rho_{AB} = 0$$

ตัวแปร A กับ B มีความสัมพันธ์กัน = 0 แสดงว่า ตัวแปร 2 ตัวนี้ ไม่มีความสัมพันธ์กัน

$$H_1: \rho_{AB} \neq 0$$

ตัวแปร A กับ B มีความสัมพันธ์กัน  $\neq 0$  แสดงว่า ตัวแปร 2 ตัวนี้ มีความสัมพันธ์กัน

**สมมติฐานการวิจัยที่ 2.2** ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้มีทั้งหมด 5 ขั้นตอน

- ตัวแปรต้น A คือ ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม  
นิยามตัวแปรต้น (A) คือ ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม จากการศึกษาทฤษฎีและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม และกรณีศึกษาในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จแล้ว

- ตัวแปรตาม B คือ ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน 5 ขั้นตอน  
นิยามตัวแปรตาม (B) คือ ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน 5 ขั้นตอน ดังนี้

1) **ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ** เป็นขั้นตอนแรกที่ภาครัฐต้องดำเนินการชี้แจงถึงปัญหา วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งคณะทำงานนี้ขึ้นมากับทุกภาคส่วนที่เข้ามาร่วมกันดำเนินการภายใต้กลุ่มคณะทำงาน และร่วมกันเสนอปัญหาเพื่อที่จะหาข้อสรุปของคณะทำงานฯ ร่วมกันหาแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นต่อไป

2) **ขั้นตอนการวางแผนโครงการ** หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบต้องร่วมกับภาคประชาชนในการวางแผนการดำเนินการโครงการตามข้อสรุปที่ดำเนินการแล้วในขั้นตอนการริเริ่มโครงการ ซึ่งคณะทำงานฯ เป็นผู้ประสานงานโครงการกับทุกภาคส่วนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ โดยร่วมกันกำหนดวัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ ขั้นตอนการดำเนินการ

3) **ขั้นตอนการดำเนินงาน** หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบดำเนินการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชนโดยมีคณะทำงานฯ เป็นผู้ประสานงานโครงการทั้งหมด โดยเริ่มต้นจากคณะทำงานฯ เข้าร่วมเป็นผู้เข้าไปพูดคุยกับประชาชนในพื้นที่ เพื่อทำความเข้าใจปัญหาและร่วมกันแสดงความคิดเห็นเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปในแนวทางเดียวกันทุกฝ่าย

4) **ขั้นตอนการตัดสินใจร่วมกัน** : เป็นการประชุมร่วมกันของคณะทำงานฯ ทุกฝ่ายและนำเอาข้อคิดเห็นเพิ่มเติมจากทุกฝ่ายที่มีการดำเนินการแล้วในขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อสรุปการดำเนินการให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันและสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการเพื่อการพัฒนาสาธารณสุขภาคต่อไป

5) **ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินการ** : คณะทำงานฯ ประเมินผลการดำเนินการโครงการทั้งหมด ทั้งการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนและโครงการเพื่อการพัฒนา สาธารณูปโภคด้วย

สามารถเขียนเป็นสมมติฐานทางสถิติ ได้ดังนี้

$$H_0: \rho_{AB} = 0$$

ตัวแปร A กับ B มีความสัมพันธ์กัน = 0 แสดงว่า ตัวแปร 2 ตัวนี้ ไม่มีความสัมพันธ์กัน

$$H_1: \rho_{AB} \neq 0$$

ตัวแปร A กับ B มีความสัมพันธ์กัน  $\neq 0$  แสดงว่า ตัวแปร 2 ตัวนี้ มีความสัมพันธ์กัน

### การออกแบบการวัดตัวแปร

การออกแบบการวัดตัวแปรเป็นการกำหนดการรวบรวมข้อมูลที่จะใช้ในการวิจัย การกำหนดตัวแปรต้น ตัวแปรตาม คำนิยามของตัวแปร ความสัมพันธ์ สมมติฐานที่ใช้ในการวิจัย รวมถึงเครื่องมือที่ใช้ในวิจัย ดังนี้

#### 2.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยในครั้งนี้มีการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้

- ข้อมูลปฐมภูมิ คือ ข้อมูลที่ไม่มีการรวบรวมมาก่อน เช่น ทักษะคิดของประชาชน ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน การสำรวจพื้นที่โครงการ โดยการสังเกตการณ์ ใช้แบบสอบถามเพื่อให้ได้ข้อมูล และแบบการสัมภาษณ์

- ข้อมูลทุติยภูมิ คือ การรวบรวมข้อมูลจากรายงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ เอกสารข่าวที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยการวิธีค้นคว้าจากแหล่งต่าง ๆ เช่น ห้องสมุด อินเทอร์เน็ต เป็นต้น

#### 2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ เช่น กล้องถ่ายภาพ เทปบันทึกเสียง ฯลฯ
2. เครื่องมือทางสังคมศาสตร์ แบ่งออกเป็น

1) แบบสอบถามเพื่อใช้ในการสอบถามประชาชน ได้แก่

1.1) สอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.2) สอบถามข้อมูลด้านการประชุมสัมมนาของโครงการ

1.3) สอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบและขั้นตอน ที่เหมาะสมสำหรับ

โครงการสาธารณูปโภคภาครัฐในอนาคต

ลักษณะของแบบสอบถามเป็นคำถามแบบผสม (Mixed form) เป็นแบบที่มีทั้งข้อคำถามแบบปลายปิดและแบบปลายเปิด ซึ่งวัตถุประสงค์ของการจัดทำแบบสอบถามเพื่อเป็นการสอบถามข้อมูลของประชาชนในเรื่องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคตสำหรับโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ ของภาครัฐ โดยแบ่งเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคตตามรูปแบบคณะทำงานฯ

2) แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ด้านวิศวกรรมและด้านผังเมือง

ลักษณะคำถามแบบสัมภาษณ์เป็นคำถามปลายเปิดแบบไม่มีโครงสร้าง เป็นการแสดงความคิดเห็น ในเรื่องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบันและแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ

3) แบบสำรวจ ใช้ในการสำรวจพื้นที่โครงการ

### การออกแบบการสุ่มตัวอย่าง

#### 3.1 การกำหนดประชากรในการวิจัย

1) กลุ่มประชากรในพื้นที่ย่านโครงการแบ่งเป็น 2 ย่าน คือ (กรมการปกครอง, 2559) คือ

1.1) ประชากรย่านท่าดินแดง จำนวน 14,114 คน

1.2) ประชากรย่านราชวงศ์ จำนวน 9,669 คน

2) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรม ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และด้านผังเมือง จำนวน 11 ท่าน

#### 3.2 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

1) กลุ่มประชากรในพื้นที่ย่านโครงการที่มีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) โดยแบ่งเป็นย่านละ 100 ชุด และแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1.1) ประชากรย่านท่าดินแดง

1.2) ประชากรย่านราชวงศ์

2) ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ใช้การกำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ในครั้งนี้ใช้ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane ( ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % และความคลาดเคลื่อน  $\pm 10\%$  ซึ่งกลุ่มตัวอย่างการวิจัยในย่านท่าดินแดง จำนวน 99 คน และกลุ่มตัวอย่างการวิจัยในย่านราชวงศ์ จำนวน 99 คน สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนในพื้นที่ จำนวนย่านละ 100 คน เพื่อความสะดวกในการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม



ขนาด ประชากร	ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ขนาดความคลาดเคลื่อน (e)					
	± 1%	± 2%	± 3%	± 4%	± 5%	± 10%
500	*	*	*	*	222	83
1,000	*	*	*	385	286	91
1,500	*	*	638	441	316	94
2,000	*	*	714	476	333	95
2,500	*	1250	769	500	345	96
3,000	*	1364	811	517	353	97
3,500	*	1458	843	530	359	97
4,000	*	1538	870	541	364	98
4,500	*	1607	891	549	367	98
5,000	*	1667	909	556	370	98
6,000	*	1765	938	566	375	98
7,000	*	1842	959	574	378	99
8,000	*	1905	976	580	381	99
9,000	*	1957	989	584	383	99
10,000	5000	2000	1000	588	385	99
15,000	6000	2143	1034	600	390	99
20,000	6667	2222	1053	606	392	100
25,000	7143	2273	1064	610	394	100
50,000	8333	2381	1087	617	397	100
100,000	9091	2439	1099	621	398	100
∞	10000	2500	1111	625	400	100

ราชวงศ์

ทำดินแดง

ภาพที่ 8 ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane  
ที่มา: มารยาท โยทองยศ และผศ.ปราณี สวัสดิ์สุรพร, การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง  
เพื่อการวิจัย, เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <http://www.fsh.mi.th/km/wp-content/uploads/2014/04/resch.pdf> (มารยาท โยทองยศ)

### 3.3 การสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มจำนวนตัวอย่างในการวิจัย เป็นการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน Multi-stage Sampling โดยแบ่งเป็นย่านละ 100 ชุด ดังนี้ คือ การสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง และการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1. การสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster sampling) โดยแบ่งเป็นกลุ่มพื้นที่ในย่าน ดังนี้ ย่านทำดินแดง แบ่งเป็น 4 กลุ่มพื้นที่

1) ย่านตลาดทำดินแดง : ชุมชนซอยทำดินแดง 14 และ 16 และใกล้เคียงในถนนทำดินแดง ศาลเจ้าช่าโนเก็ง ทำน้ำข้ามฟากฝั่งทำดินแดง จำนวน 25 ชุด ซึ่งเป็นย่านที่อยู่ใกล้ตลาดทำดินแดงมากที่สุด มีประชาชนเข้ามาบริเวณนี้เพื่อจับจ่ายซื้อของ

2) ย่านถนนทำดินแดง : ชุมชนหลังโรงเรียนกุลสตรีเทคโนโลยีฯ สีแยกทำดินแดง และชุมชนชาวประชาทำดินแดง ระหว่างซอย 8 และ 10 จำนวน 25 ชุด เป็นย่านสถานศึกษาที่มีอาจารย์ นักเรียนและนักศึกษาสัญจรผ่านพื้นที่

- 3) ย่านวัดทองนพคุณและวัดทองธรรมชาติ จำนวน 25 ชุด
  - 4) ย่านวัดพิชัยญาติ ชุมชนซอยสารภี1 และวัดอนงค์าราม จำนวน 25 ชุด
- ย่านราชวงศ์** แบ่งเป็น 5 กลุ่มพื้นที่

1) ย่านถนนแปลงนาม : ชุมชนภูธรเรศร์ ตรอกกรมภูธรเรศร์ และชุมชนพิพากษา ซอยพิพากษา จำนวน 20 ชุด

2) ย่านถนนเจริญกรุง : ชุมชนโปลิศสภา ซอยวัดกุศลสามัคคี และชุมชนผู้ค้า อะไหล่เก่า ซอยวานิช 2 จำนวน 20 ชุด

3) ย่านถนนเยาวราช : ชุมชนมิตรชัยภูมิ ชุมชนริมคลองโอง่าง ตรอกสะพาน หันชุมชนเล่งบัวเอี้ยะ ซอยอิศรานภาพ ชุมชนมิตรตลาดเก่า ตรอกตลาดเก่า จำนวน 20 ชุด เป็นแหล่งการค้าขายที่สำคัญของย่านสัมพันธวงศ์

4) ย่านถนนทรงวาด : ชุมชนภิรมย์ ซอยภิรมย์ และชุมชนอิศรานภาพ ซอยอิศรานภาพ จำนวน 20 ชุด

5) ย่านถนนราชวงศ์ : ร้านค้าในถนนราชวงศ์จำนวน 20 ชุด

**2. การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling)** เป็นการกำหนดบริเวณที่จะแจกแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งเป็นบริเวณที่ประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ใช้ในการสัญจรเป็นหลัก ดังนี้

**ย่านท่าดินแดง**

- 1) ท่าเรือข้ามฟาก
- 2) บริเวณศาลเจ้าชำโนเก็ง
- 3) ร้านค้าและร้านอาหารโดยรอบในถนนท่าดินแดง
- 4) ตลาดท่าดินแดง
- 5) วัดทองนพคุณและวัดทองธรรมชาติ
- 6) วัดพิชัยญาติและวัดอนงค์าราม

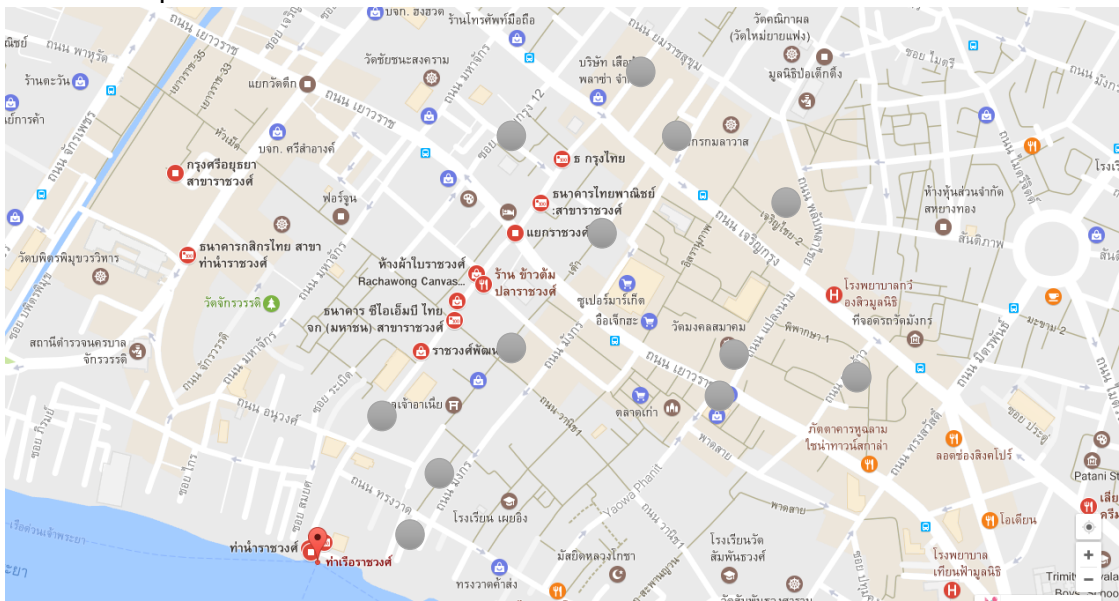
**ย่านราชวงศ์**

- 1) ร้านค้าย่านสำเพ็ง
- 2) ร้านค้าและร้านอาหารภายในถนนเยาวราช
- 3) วัดเล่งเน่ยยี่
- 4) บริเวณศาลเจ้าเล่งบัวเอี้ยะ
- 5) ร้านค้าขายปลีก-ส่ง ในถนนราชวงศ์

**3. การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)**

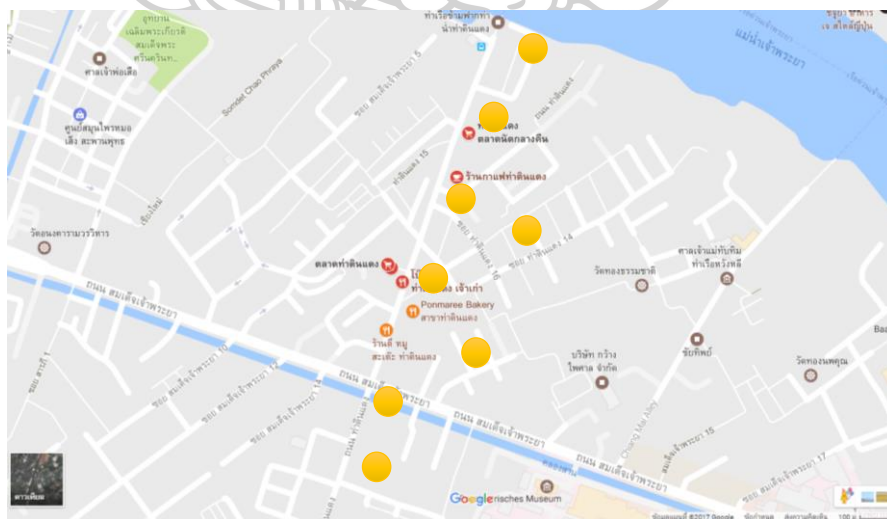
- ผู้ที่สัญจรด้วยเรือข้ามฟากทั้งสองฝั่ง
- แหล่งค้าขายย่านสำเพ็ง
- ผู้ที่สัญจรไปมาในถนนเยาวราช
- ผู้ที่สัญจรไปมาในถนนท่าดินแดง
- ผู้ที่สัญจรไปมาในถนนราชวงศ์

### จุดแจกแบบสอบถาม ย่านราชวงศ์



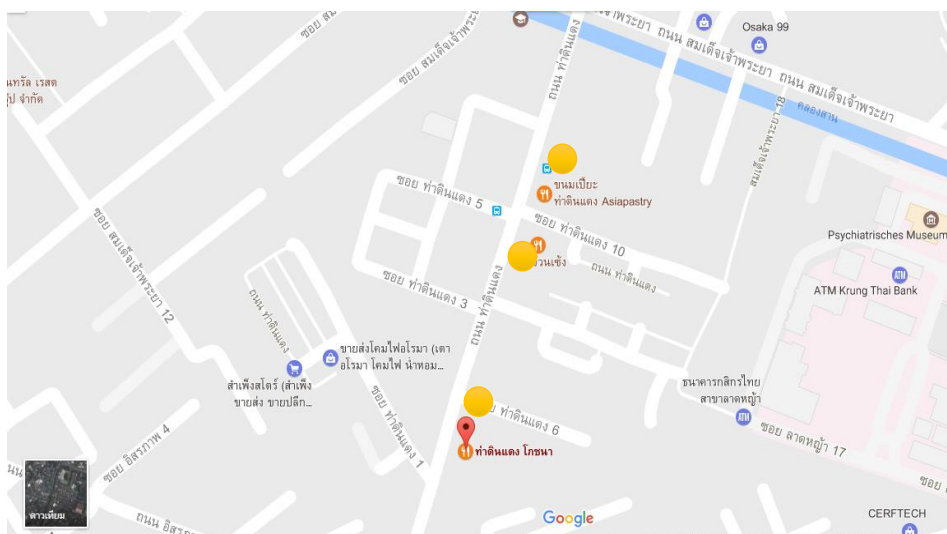
ภาพที่ 9 แผนที่แสดงย่านราชวงศ์และจุดแจกแบบสอบถามในพื้นที่  
ที่มา: ปรับปรุงจาก Google map, ย่านราชวงศ์, เข้าถึงเมื่อ 4 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://www.google.co.th/maps/place/ย่านราชวงศ์>

### จุดแจกแบบสอบถาม ย่านท่าดินแดง



ภาพที่ 10 แผนที่แสดงย่านท่าดินแดงและจุดแจกแบบสอบถามในพื้นที่  
ที่มา: ปรับปรุงจาก Google map, ย่านท่าดินแดง, เข้าถึงเมื่อ 4 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://www.google.co.th/maps/place/ย่านท่าดินแดง>

## จุดแจกแบบสอบถาม ย่านท่าดินแดง (เพิ่มเติม)



ภาพที่ 11 แผนที่แสดงย่านท่าดินแดง(เพิ่มเติม) และจุดแจกแบบสอบถามในพื้นที่  
ที่มา: ปรับปรุงจาก Google map, ย่านท่าดินแดง, เข้าถึงเมื่อ 4 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก  
<https://www.google.co.th/maps/place/ย่านท่าดินแดง>

2) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรม ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และด้านผังเมือง ใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) จำนวน 11 ท่าน ผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดนี้ เป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการฯและมีความเชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน เป็นอย่างยิ่ง

### การออกแบบการวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการศึกษาพื้นที่ทั้งในระดับกรุงเทพมหานครและย่าน รวมถึงพื้นที่โครงการ แบบสอบถามประชาชนและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน และการพิสูจน์สมมติฐาน คือ การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามประชาชนและการสัมภาษณ์ ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากศึกษาเอกสารโครงการ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องต่างๆ นำมาประมวลผลเพื่อสรุปแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐต่อไป เพื่อที่จะได้ใช้ในตอบปัญหาการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยทั้งหมดนี้ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

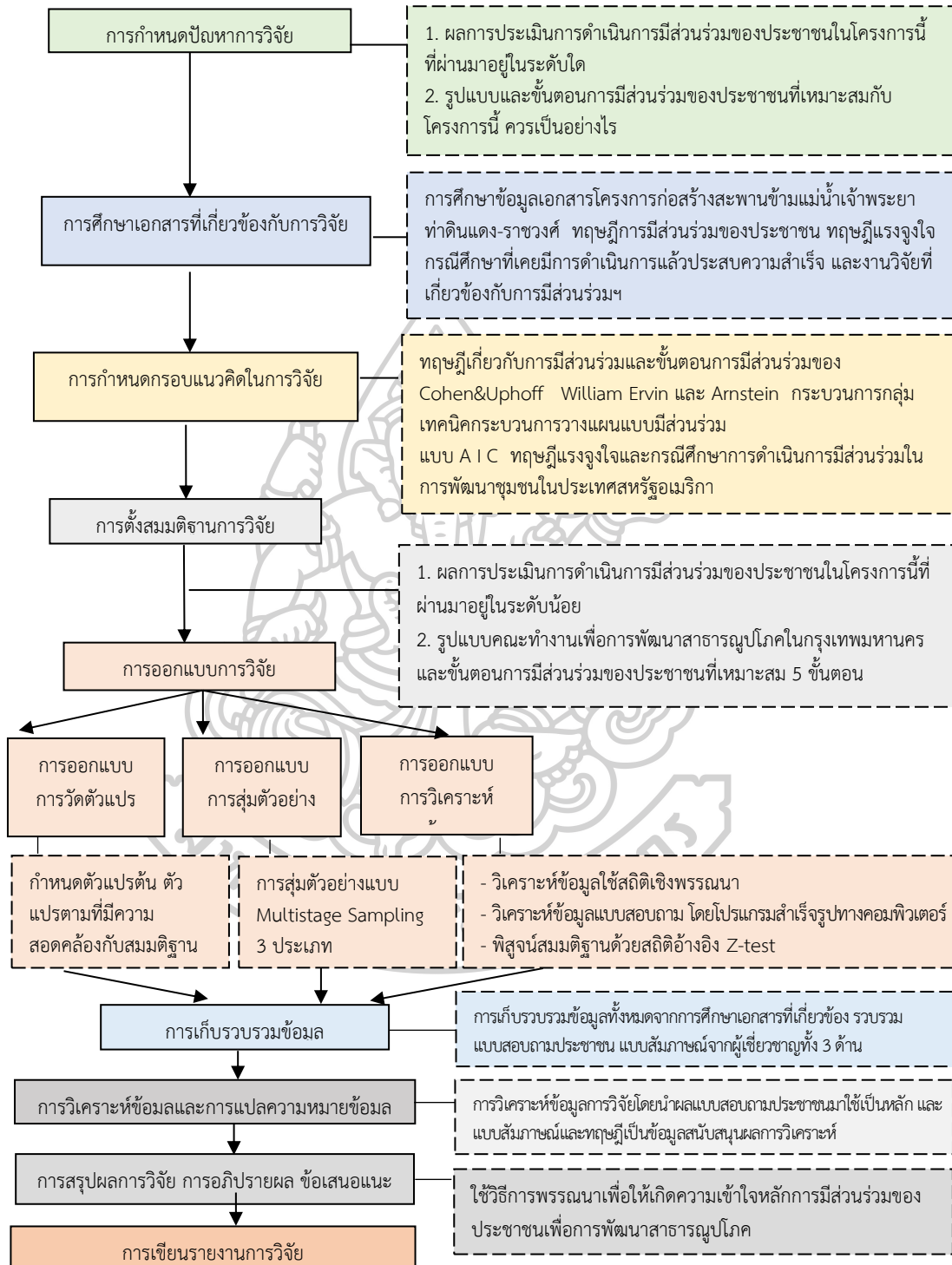
- วิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่โครงการ ใช้วิเคราะห์เนื้อหาโดยสถิติเชิงพรรณนา
- วิเคราะห์จากข้อมูลแบบสอบถาม ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ หาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
- วิเคราะห์จากแบบสัมภาษณ์ใช้วิเคราะห์เนื้อหาโดยสถิติเชิงพรรณนา
- วิเคราะห์เพื่อพิสูจน์สมมติฐานใช้วิธีการสถิติอ้างอิง (Inferential Statistics) ค่า Z-test

โดยใช้ผลการวิเคราะห์จากแบบสอบถามเป็นหลัก เมื่อได้ทดสอบสมมติฐานจากผลของแบบสอบถามแล้ว และพิจารณาผลการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์และสภาพทั่วไปของพื้นที่ รวมทั้งกระบวนการและวิธีการดำเนินการมีส่วนร่วมที่บริษัทที่ปรึกษาที่ได้มีการดำเนินแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554 และจะพิจารณาผลการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม



## กระบวนการวิจัย

สามารถเขียนเป็นแผนภูมิ ได้ดังนี้



ที่มา: พิเชิต ฤทธิจักรุญ, ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร: เข้าส์ออฟเคอร์มีส์, 2554): 24

### การเลือกพื้นที่ศึกษา

โครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์ เป็นโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 4 แห่ง ที่กรุงเทพมหานครได้มีโครงการที่จะดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่มีความหนาแน่นในเขตชุมชนเมือง และเพิ่มความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อทั้ง 2 ฝั่ง คือฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนคร และได้มีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554 รวมถึงมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการนี้ ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ สื่อวิทยุและสื่อโทรทัศน์ ฯลฯ ทำให้ผู้วิจัยได้รับข้อมูลต่างๆ ในขณะนั้น ซึ่งโครงการนี้เป็นโครงการที่ไม่ได้มีการเวนคืนพื้นที่แต่อย่างใดและใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อย แต่ยังไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ จึงเกิดความสนใจที่จะศึกษาและวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณย่านทำดินแดงและย่านราชวงศ์ดังกล่าว รวมทั้งเป็นพื้นที่ที่ผู้วิจัยสะดวกต่อการเดินทางในการเก็บข้อมูลในรูปแบบสอบถามประชาชนด้วย

### สรุปท้ายบท

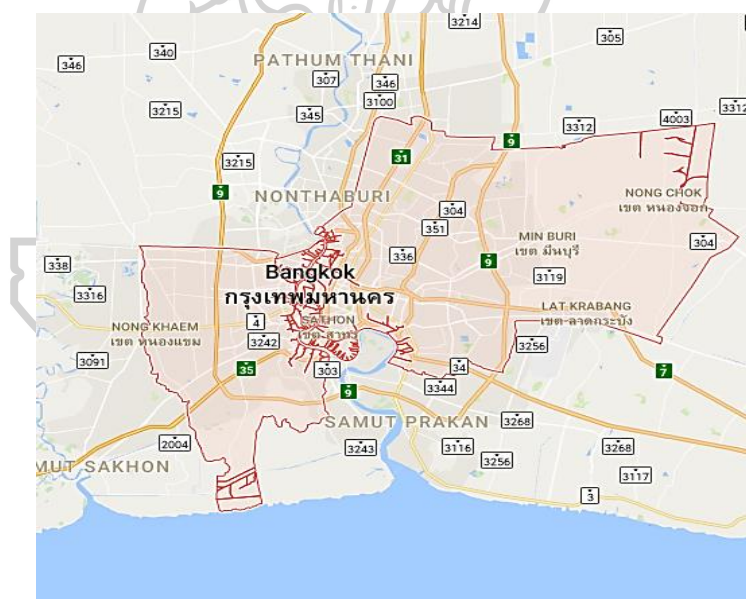
การออกแบบการวิจัยเป็นการกำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัย กำหนดกรอบแนวความคิดหลักและนำทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ในการสนับสนุนสมมุติฐานและพิสูจน์สมมุติฐาน รวมทั้งการออกแบบการวิจัย แบ่งเป็น การออกแบบการวัดตัวแปร การออกแบบการสุ่มตัวอย่าง และการออกแบบการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งในการดำเนินการวิจัยนั้นเป็นการดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชนและวิเคราะห์แบบสอบถามโดยโปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์ และมีมาตราวัดระดับประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ได้มีการดำเนินการแล้วในช่วงปี 2554 เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยใช้มาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับของลิเคิร์ต (Likert Scale) และแบบสัมภาษณ์ใช้การวิเคราะห์เนื้อหาโดยสถิติเชิงพรรณนา การวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปจะใช้การวิเคราะห์เนื้อหาโดยสถิติเชิงพรรณนาเช่นเดียวกัน ส่วนเรื่องการพิสูจน์สมมุติฐานนั้น ใช้การอ้างอิงกลุ่มตัวอย่างไปสู่ประชากรโดยวิธีวิเคราะห์สถิติอ้างอิง Z-test โดยใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก และพิจารณาผลการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์และสภาพทั่วไปของพื้นที่เพื่อเป็นการสนับสนุนผลจากแบบสอบถาม รวมถึงวิธีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่บริษัทที่ปรึกษาได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554 นำมาเป็นข้อสรุปในการวิจัยในลำดับต่อไป

## บทที่ 4

### การศึกษาสภาพทั่วไปของกรุงเทพมหานครและย่านภายในโครงการออกแบบสะพาน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำน้ำทำดินแดง – ทำน้ำราชวงศ์

การศึกษาพื้นที่ 2 ระดับ คือ ระดับเมือง คือ กรุงเทพมหานคร และระดับย่าน คือ ย่านทำดินแดงและย่านราชวงศ์ โดยการศึกษาในระดับเมืองจะเป็นการศึกษาพื้นที่อย่างคร่าวๆ ในเรื่องสภาพทั่วไป ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การคมนาคมขนส่ง สังคม เศรษฐกิจ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ฯลฯ เพื่อให้เข้าใจภาพรวมของเมืองและเน้นการศึกษาในเรื่องคมนาคมขนส่งเพื่อให้เข้าใจถึงเหตุผลที่จะต้องมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา การศึกษาในระดับย่านเป็นการศึกษาที่ละเอียดขึ้นทางด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ รูปแบบของสะพาน และโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2554 เพื่อทำความเข้าใจเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชน และการดำเนินการในโครงการนี้ นำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นและเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาต่อไป

#### กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 12 แผนที่กรุงเทพมหานคร

ที่มา: Google map, แผนที่กรุงเทพมหานคร, เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://www.google.co.th/maps/place/กรุงเทพมหานคร/>



### 1.1 สภาพทั่วไปของกรุงเทพมหานคร (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์ และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

กรุงเทพฯ เมืองหลวงของประเทศไทยและเป็นศูนย์กลางความเจริญทุกด้าน โดยมีแนวนโยบายการพัฒนาในระดับประเทศของภาครัฐ มุ่งเน้นขยายการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ไปยังเขตจังหวัดปริมณฑลใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และ นครปฐม เนื่องจากพื้นที่ของความเป็นเมืองหลวงและกิจกรรมต่างๆ มีความต่อเนื่องกันจนเรียกได้ว่าเป็นเมืองเดียวกันในทุกด้านมีประชาชนอาศัยอย่างหนาแน่น มีพื้นที่ 1,568.7 ตารางกิโลเมตร เป็นจังหวัดที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 68 ของไทยและมีแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งทอดตัวยาว 372 กิโลเมตร พาดผ่านกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงที่เป็นส่วนหนึ่งของที่ราบลุ่มภาคกลางตอนล่างของประเทศไทย ซึ่งเป็นพื้นที่อุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูก พื้นที่ส่วนมากในกรุงเทพมหานครเป็นที่ราบลุ่ม ตั้งอยู่บนพื้นที่บริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ ซึ่งเกิดจากตะกอนน้ำพา มีระดับความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 1.50-2 เมตร โดยมีความลาดเอียงจากทิศเหนือสู่อ่าวไทยทางทิศใต้ และเฉพาะลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างจะอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลไม่เกิน 1.50 เมตร ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้งในช่วงฤดูมรสุม



ภาพที่ 13 แผนที่แม่น้ำเจ้าพระยา

ที่มา: Wikipedia, เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา 2560, เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/แม่น้ำเจ้าพระยา> (wikipedia, 2560)

แม่น้ำเจ้าพระยา จุดเริ่มต้นของแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ที่จังหวัดนครสวรรค์ โดยการรวมของแม่น้ำปิงและแม่น้ำน่าน ที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยามีพื้นที่ 20,125 ตารางกิโลเมตร (ไม่รวมลุ่มน้ำปิง วัง ยม น่าน สะแกกรัง ป่าสัก และท่าจีนและมีความยาวถึง 372 กิโลเมตร โดยแยกออกเป็นแม่น้ำท่าจีนที่จังหวัดชัยนาท

โครงการออกแบบสะพานแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์ ต้องมีความจำเป็นต้องข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จากข้อมูลสภาพร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณพื้นที่โครงการจากการสำรวจโดยสำนักสำรวจและวิศวกรรม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม เมื่อปี พ.ศ. 2545 ซึ่งความลึกของท้องน้ำเจ้าพระยาบริเวณโครงการมีความลึกประมาณ 15-16 เมตร และมีความกว้าง 200 เมตร

## 1.2 ด้านสาธารณูปโภคและด้านสาธารณูปการ

### 1.2.1 การสาธารณูปโภค

1. การให้บริการน้ำประปา (การประปานครหลวง, 2559) การบริการน้ำประปาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดำเนินการโดยการประปานครหลวง ซึ่งมีขอบเขตการให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ และนนทบุรี รวมพื้นที่ 3 จังหวัด ประมาณ 3,192 ตารางกิโลเมตร และการศึกษาสถิติของการประปานครหลวง ณ ปี พ.ศ. 2556 พบว่าการประปานครหลวงสามารถให้บริการน้ำประปาในพื้นที่ประมาณ 2,519 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 99 ของพื้นที่รับผิดชอบโดยมีปริมาณการผลิต 1,804.5 ล้านลูกบาศก์เมตร ปริมาณการจำหน่ายน้ำประปาประมาณ 1,361 ล้านลูกบาศก์เมตร และมีผู้รับผิดชอบ 8 ล้านราย และปริมาณน้ำใช้เฉลี่ย 53.34 ลูกบาศก์เมตรต่อราย/ต่อเดือน

2. การให้บริการไฟฟ้า (การไฟฟ้านครหลวง, 2558) การบริการกระแสไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครอยู่ภายใต้การดำเนินงานของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งมีขอบเขตให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ และนนทบุรี สามารถให้บริการกระแสไฟฟ้าได้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบทั้งหมด 3,191.6 ตารางกิโลเมตรโดยจ่ายกระแสไฟฟ้าได้ 8,668.98 เมกะวัตต์ มีประชากรผู้ใช้บริการในปี พ.ศ.2557 จำนวน 3.4 ล้านคน และจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า 2.23 ล้านคน โดยผู้ใช้ไฟฟ้าส่วนใหญ่ คือ บ้านพักอาศัย แต่หากพิจารณาจากจำนวนหน่วยการใช้ไฟฟ้าแล้วนั้น ปรากฏว่าส่วนใหญ่ผู้ประกอบการกิจการขนาดต่างๆ เป็นผู้ใช้กระแสไฟฟ้าเป็นหลักมากกว่าบ้านพักอาศัย

3. การบริการโทรศัพท์ (บริษัท ทศท.คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน), 2559) บริษัท ทศท.คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานหลักในการให้บริการด้านโทรศัพท์แก่ประชาชน โดยแบ่งพื้นที่บริการเป็นเขตนครหลวงและภูมิภาค ในพื้นที่นครหลวงครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ ในปี 2558 พื้นที่เขตนครหลวง มีเลขหมายโทรศัพท์ทั้งหมดประมาณ 5 ล้านเลขหมาย แบ่งเป็นโทรศัพท์ธรรมดา 4.9 ล้านเลขหมาย และโทรศัพท์สาธารณะ 187,139 เลขหมาย นอกจากระบบโทรศัพท์พื้นฐานแล้ว ในปัจจุบันมีการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งมีประมาณ 5 ล้านเลขหมายในเขตนครหลวง

### 1.2.2 การสาธารณูปการ

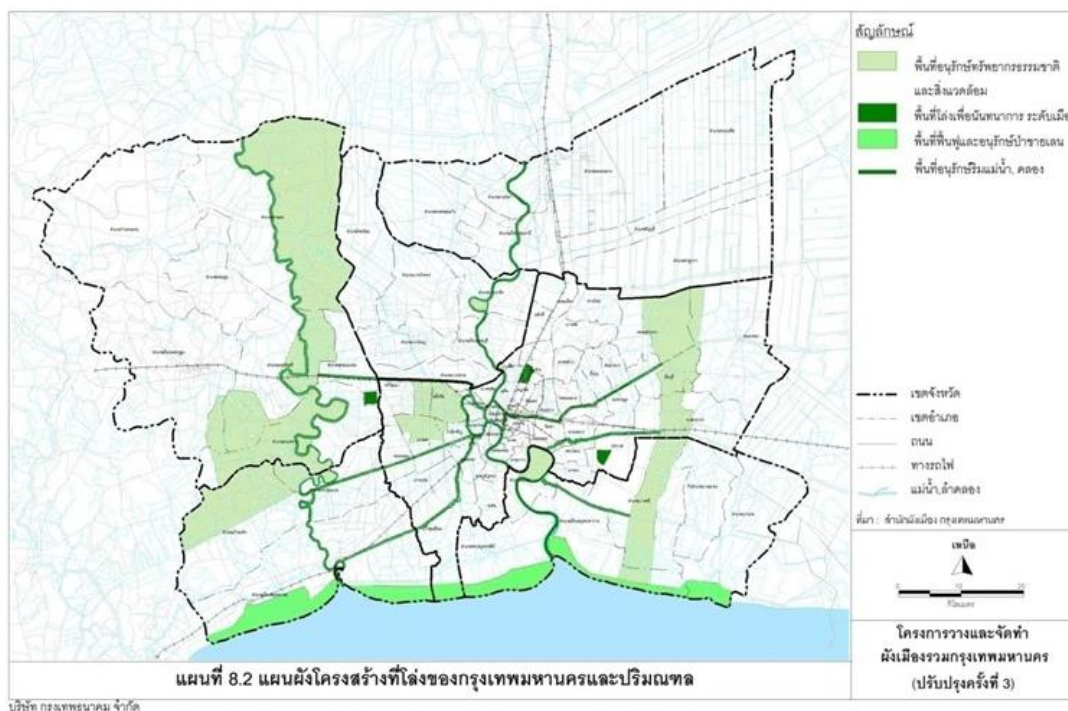
1. การให้บริการด้านการศึกษา (สำนักผังเมือง, 2554a) การบริการด้านการศึกษาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปีการศึกษา 2554 มีจำนวนสถานศึกษาในสังกัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 436 โรงเรียน โดยแบ่งเขตฯมีพื้นที่ ดังนี้

- ระดับประถมศึกษา เขตฯมีบริการ 1 กิโลเมตร พบว่าในเขตชั้นในการให้บริการของโรงเรียน ระดับประถมศึกษา สามารถให้บริการได้ทั่วถึง และค่อนข้างหนาแน่น ขณะที่เขตต่อเมืองบางบริเวณ และชานเมือง ยังมีพื้นที่อยู่ นอกเขตฯมีบริการ

- ระดับมัธยมศึกษา เขตฯมีบริการ 1.5 กิโลเมตร ซึ่งพิจารณาแล้วพบว่า ในเขตเมืองชั้นในการให้บริการ ของโรงเรียนมัธยมศึกษา สามารถให้บริการได้ทั่วถึงและค่อนข้างหนาแน่น ขณะที่พื้นที่เขตต่อเมืองบางบริเวณและเขตชานเมืองยังมีพื้นที่อยู่นอกเขตฯมีบริการ

2. การให้บริการด้านสาธารณสุข (กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, 2556) การบริการสาธารณสุขในกรุงเทพมหานครประกอบด้วยบริการขั้นพื้นฐาน ซึ่งเป็นบริการระดับล่างสุดของระบบบริการสาธารณสุขของรัฐ ได้แก่ ศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานีอนามัยบริการขั้นทุติยภูมิ ได้แก่ โรงพยาบาล ซึ่งมีแพทย์ประจำและเตียงผู้ป่วย และการบริการขั้นชำนาญเฉพาะ ซึ่งได้แก่ สถานพยาบาลและสถานบำบัดโรคเฉพาะทาง โดยในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนศูนย์บริการสาธารณสุขและสถานีอนามัย จำนวน 68 แห่ง โรงพยาบาลจำนวน 261 แห่ง นอกจากนี้ยังมีคลินิกเอกชนอยู่ประมาณ 4,000 แห่ง จำนวนเตียงผู้ป่วย 33,698 เตียง

3. สวนสาธารณะและที่โล่งเพื่อนันทนาการ (สำนักสวนสาธารณะ, 2558) ที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปี พ.ศ. 2545 จากข้อมูลสำนักสวัสดิการสังคม และสำนักงานเขตต่างๆ ประกอบกับการใช้แผนที่สารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อให้ทราบถึงจำนวนและขนาดพื้นที่ของที่โล่งประเภทต่างๆ ที่มีอยู่เป็นรายเขต โดยกรุงเทพมหานครมีสวนสาธารณะทั้งสิ้น 49 แห่ง โดยอัตราส่วนพื้นที่สีเขียวต่อจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ คำนวณเมื่อปี 2558 อยู่ที่ 5.97 ตารางเมตร/คน และสวนสาธารณะแห่งแรกของกรุงเทพมหานครและเป็นแห่งแรกของประเทศไทย) คือ สวนลุมพินี เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2468



ภาพที่ 14 แผนผังโครงสร้างที่โล่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมือง, โครงสร้างที่โล่ง 2555, เข้าถึงเมื่อ 15 พฤษภาคม 2560,  
เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Home/ViewNews.aspx?NewsID=9550000104047>

**1.3 การคมนาคมขนส่ง** (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

**1.3.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางบก** ระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันเป็นระบบที่ใช้ทางบกเป็นหลัก โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งตามเส้นทางถนน เนื่องจากเข้าถึงชุมชนได้สะดวกกว่าระบบอื่นๆ และเป็นการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งอัตราส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล มีถึงร้อยละ 53 และการใช้รถขนส่งมวลชนมีเพียงร้อยละ 47

โครงข่ายถนนและทางด่วน ในกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการข่ายหลักที่สำคัญของการคมนาคมขนส่ง โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีถนนสายสำคัญประมาณ 4,700 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมืองในทิศต่าง ๆ ดังนี้

1. ด้านทิศเหนือ ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนประชาชื่น ถนนงามวงศ์วาน ถนนรามอินทรา
2. ด้านทิศตะวันออก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนพระราม 9 ถนนพระรามที่ 4 ถนนศรีนครินทร์ ถนนอ่อนนุช
3. ด้านทิศตะวันตก ได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนบรมราชชนนี ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนพุทธมณฑล ถนนวงแหวนรอบนอก

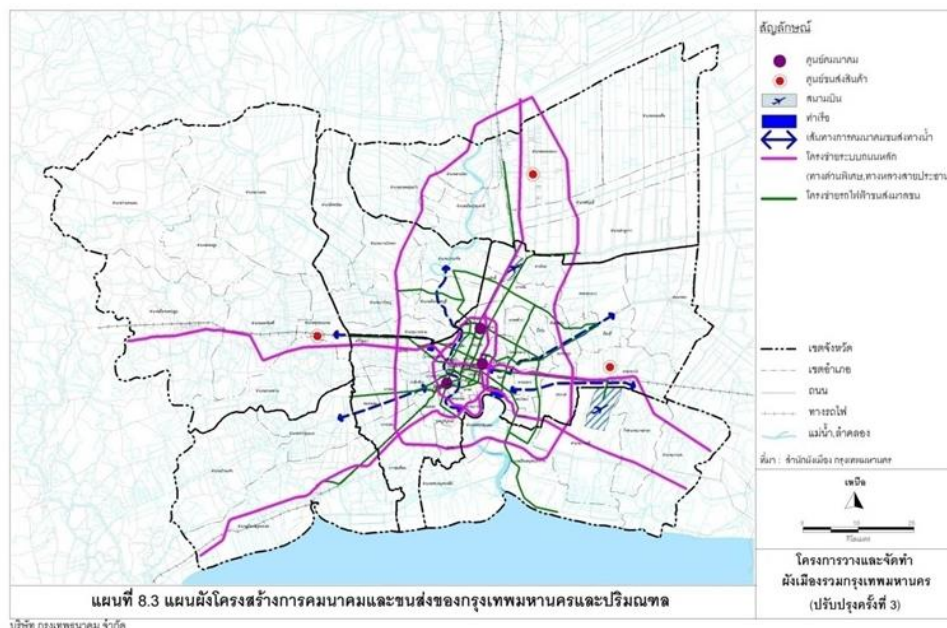
4. ด้านทิศใต้ ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 ถนนพระรามที่ 3 ถนนตากสิน ถนนเอกชัย กรุงเทพมหานครเป็นจุดเริ่มต้นของถนนหลักของประเทศไทย ได้แก่

1. ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 สายเหนือ) เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 โดยเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ที่กรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี ชัยนาท นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก ลำปาง และสุดปลายทางที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย รวมระยะทางประมาณ 1,005 กิโลเมตร (firstblueseas, 2554)

2. ถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 สายตะวันออก) เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร ผ่านจังหวัดสมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง และสุดปลายทางที่จังหวัดตราด รวมระยะทาง 400 กิโลเมตร (firstblueseas, 2554)

3. ถนนเพชรเกษม (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 สายใต้) (firstblueseas, 2554)

4. ถนนพระรามที่ 2 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35) เป็นถนนที่ตัดผ่านกรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดราชบุรี เป็นเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ภาคใต้ของประเทศไทย และยังเป็นหนึ่งในถนนพระรามทั้ง 7 สาย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ยกเว้นถนนพระรามที่ 2 ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ถนนพระรามที่ 2 และมีระยะทางรวม 84.041 กิโลเมตร (กระทรวงคมนาคม, 2560)



ภาพที่ 15 แผนผังโครงการคมนาคมและขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมือง, **โครงการคมนาคมและขนส่ง 2555**, เข้าถึงเมื่อ 15 พฤษภาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Home/ViewNews.aspx?NewsID=9550000104047>

ทั้งนี้ มีทางหลวงสายหลักที่ไม่ได้เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร เช่น ถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 สายตะวันออกเฉียงเหนือ) ที่เป็นถนนแยกจากถนนพหลโยธินที่จังหวัดสระบุรี ผ่านจังหวัดนครราชสีมา อำเภอพล อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น อุตรธานี และ

สุดปลายทางที่จังหวัดหนองคาย รวมระยะทางได้ประมาณ 615 กิโลเมตร แต่ในสะพานข้ามคลอง ยังคงนับหลักกิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร (firstblueseas, 2554)

ทางหลวงพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครมีทางหลวงพิเศษ 3 สาย ได้แก่

1. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 รวม 126 กิโลเมตร เปิดให้บริการครั้งแรก 79 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2541
2. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) เปิดให้บริการส่วนต่อขยาย ครั้งล่าสุด (ด่านใต้) เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550
3. ทางหลวงพิเศษหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี)

**ทางยกระดับ** (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

ทางยกระดับอุดรภิรมย์ มีระยะทางรวมประมาณ 28 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงการที่อยู่ในการบริหารจัดการโดยบริษัททางยกระดับดอนเมืองจำกัด (มหาชน) ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร จากดินแดงถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ (ทางยกระดับดอนเมือง) เปิดบริการเมื่อ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2537 และอยู่ในการบริหารจัดการของกรมทางหลวง ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร จากอนุสรณ์สถานแห่งชาติถึงรังสิต (ส่วนของกรมทางหลวง) เปิดบริการเมื่อ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2541

ทางคู่ขนานลอยฟ้าพระบรมราชชนนี จากทางแยกอรุณอมรินทร์ถึงทางแยกต่างระดับสีรินธร ระยะทาง 4.5 กิโลเมตร และจากทางแยกต่างระดับสีรินธรถึงจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณเลยจุดข้ามทางแยกต่างระดับพุทธมณฑล สาย 2 อีก 500 เมตร ระยะทาง 9.30 กิโลเมตร เปิดเมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2541

**ทางพิเศษ** (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

กรุงเทพมหานครมีทางพิเศษ (ทางด่วน) ทั้งหมด 9 เส้นทาง ทางเชื่อมพิเศษทั้งหมด 2 เส้นทาง แบ่งเป็นทางพิเศษ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 8 เส้นทางทางเชื่อมพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2 เส้นทางและทางหลวงพิเศษของกรมทางหลวง 1 เส้นทาง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัด โดยประชาชนต้องชำระเงินเพิ่มเติมเป็นกรณีพิเศษ

ทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แก่

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย
  - 1.1 สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2524
  - 1.2 สายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 17 มกราคม พ.ศ. 2526
  - 1.3 สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2530
  - 1.4 ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทางรวม 28.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน พ.ศ. 2536

2. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์) ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร ทางพิเศษฉลองรัชเปิดให้บริการตลอดทั้งสาย เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2539
3. ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี) ระยะทาง 55 กิโลเมตร เปิดให้บริการตลอดสายเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร ระยะที่ 1 ระยะทาง 22 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 ธันวาคม 2541 และระยะที่ 2 ระยะทาง 10 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542
5. ทางพิเศษสาย S1 ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ 6 ช่องจราจร เปิดให้บริการ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2548
6. ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อ 23 มีนาคม พ.ศ. 2552
7. ทางพิเศษสายสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ก่อสร้างเป็นทางขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550
8. ทางเชื่อมพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แก่
  - 8.1 ทางเชื่อมทางพิเศษ สายบางพลี-สุขสวัสดิ์ กับ ทางพิเศษบูรพาวิถี เปิดบริการ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552
  - 8.2 ทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม 2 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2554





ภาพที่ 16 แผนที่ระบบทางด่วนกรุงเทพมหานคร  
ที่มา: PN MAP, แผนที่ระบบทางด่วนกรุงเทพมหานคร, 2560

### 1.3.2 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

กรุงเทพมหานคร มีการบริการขนส่งมวลชนทางบก 4 ประเภท ได้แก่

- 1) รถโดยสารประจำทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ขสมก.) คือ หน่วยงานรับผิดชอบในการจัดการบริการเดินรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง มีทั้งหมด 459 เส้นทาง (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559) เป็นรถธรรมดา 1,562 คัน รถปรับอากาศ 1,095 คัน รถ PBC (รถเช่า) 177 คัน และมีรถของบริษัทเอกชนที่ร่วมวิ่งบริการกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศจำนวน 12,267 คัน รถธรรมดา 2,309 คัน รถปรับอากาศ 1,467 คัน รถมินิบัส 1,005 คัน รถในซอย 2,170 คัน รถตู้โดยสารปรับอากาศ 5,185 คัน และรถตู้ CNG 131 คัน โดยแบ่งประเภทของรถที่ให้บริการและอัตราค่าโดยสารให้บริการ ดังนี้ต่อไป (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร, 2559)



ตารางที่ 1 แสดงประเภทของรถที่ให้บริการและอัตราค่าโดยสาร

ประเภทรถ	สีของรถ	อัตราค่าโดยสาร	เวลาบริการ
รถธรรมดา	ครีม- แดง	6.50 บาท ตลอดสาย	05:00 - 23:00 น.
รถทางด่วน	ครีม - แดง	8.50 บาท ตลอดสาย	05:00 - 23:00 น.
รถบริการตลอดคืน	ครีม - แดง	8 บาท ตลอดสาย	23:00 - 05:00 น.
รถธรรมดา	ขาว - น้ำเงิน	7.50 บาท ตลอดสาย	05:00 - 23:00 น.
รถทางด่วน	ขาว - น้ำเงิน	9.50 บาท ตลอดสาย	05:00 - 23:00 น.
รถบริการตลอดคืน	ขาว - น้ำเงิน	9 บาท ตลอดสาย	23:00 - 05:00 น.
รถปรับอากาศ	ครีม-น้ำเงิน	10 12 14 16 18 บาท (ตามระยะทาง)	05:00 - 23:00 น.
รถปรับอากาศ(ยูโรทู)	เหลือง-ส้ม	11 13 15 17 19 21 23 บาท (ตามระยะทาง)	05:00 - 23:00 น.

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, ประเภทของรถที่ให้บริการและอัตราค่าโดยสาร, 2559

### 1.3.3 รถไฟชานเมือง (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

ปัจจุบันมีประชากรส่วนหนึ่งที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองและจังหวัดปริมณฑล ประชาชนเดินทางเข้ามาในกรุงเทพมหานครจำนวนมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้มีการบริการรถไฟชานเมืองขึ้นเพื่อขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นและให้เข้ามาในกรุงเทพมหานคร ได้มีความสะดวกและรวดเร็วต่อการเดินทางมากขึ้น เป็นเส้นทางสายสั้น ๆ ที่มีความถี่ในการให้บริการสูงในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าและเย็น เช่น

1. สายเหนือ - หัวลำโพง-บางซื่อ-ดอนเมือง-อยุธยา-บ้านภาชี
2. สายตะวันออก - หัวลำโพง-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา
3. สายใต้ - หัวลำโพง-บางซื่อ-นครปฐม
4. สายตะวันตก - สายแม่กลอง/วงเวียนใหญ่-มหาชัย

แม้จะช่วงขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมากก็ตาม แต่ส่งก็ยังคงส่งผลกระทบต่อกับบริเวณจุดตัดกับถนนในเมืองที่มีปริมาณค่อนข้างสูงในช่วงเวลาเดียวกัน



ภาพที่ 17 แผนที่รถไฟชานเมือง

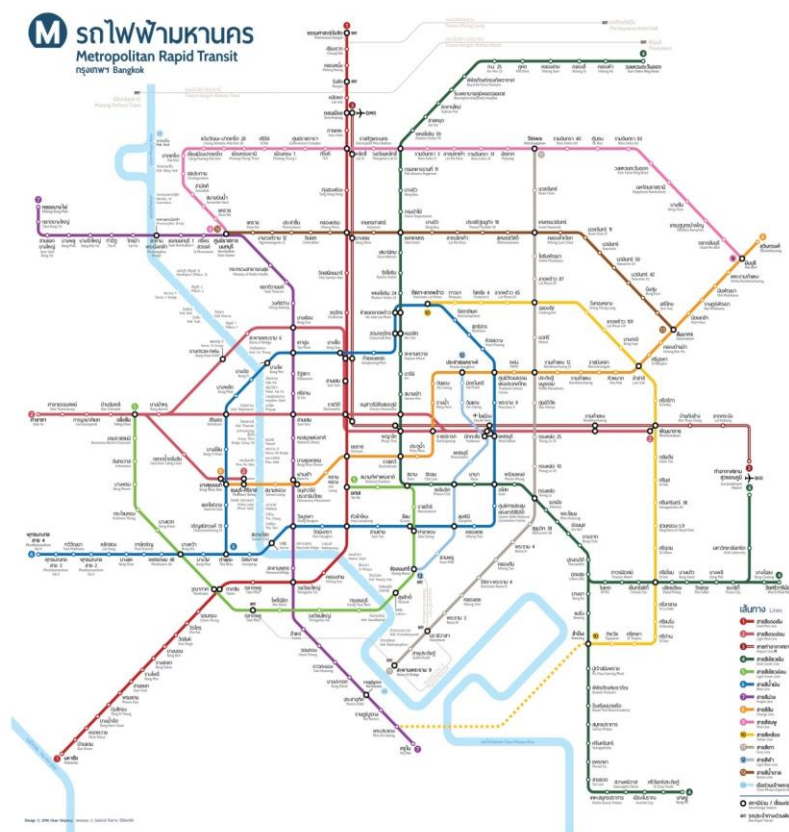
ที่มา: รถไฟไทย, แผนที่รถไฟชานเมือง 2558, เข้าถึงเมื่อ 14 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://blog.reviewthailand.net/%3Fp%3D2002+> (รถไฟไทย, 2557)

**1.3.4 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS) (ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2554)** กรุงเทพมหานคร มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายแรกในปลายปี พ.ศ. 2542 เป็นระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับให้บริการโดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท (จากสถานีอ่อนนุช-สถานีหมอชิต) ระยะทางรวม 16.8 กิโลเมตร และสายสีลม (จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ-สถานีสะพานตากสิน) มีระยะทาง 6.3 กิโลเมตร รวมเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน 23.1 กิโลเมตร และในอนาคตจะมีการต่อขยายเส้นทางให้บริการออกไปเขตชาน

เมืองเพิ่มขึ้น เช่น โครงการต่อขยายช่วงอ่อนนุช สำโรง โครงการต่อขยายช่วงสะพานตากสิน-ศูนย์  
คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้ ปัจจุบันมีส่วนต่อขยาย รวมระยะทาง 30.95 กิโลเมตร (19.23 ไมล์)

**1.3.5 รถไฟฟ้าใต้ดิน (รถไฟฟ้าใต้ดิน.com, 2550)** การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน  
แห่งประเทศไทย (MRTA) คือหน่วยงานรับผิดชอบจัดการเดินรถและให้บริการ ฯลฯ เปิดให้บริการ  
ในปี พ.ศ. 2547 ซึ่งในปีปัจจุบันได้เปิดเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรก คือ สายเฉลิมรัชมงคล  
จากหัวลำโพง-บางซื่อ ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มี 18 สถานี ซึ่งในอนาคตมีแผนงาน-โครงการ  
จะเปิดให้บริการในอีกหลายเส้นทาง เช่น ส่วนต่อขยายจากหัวลำโพง-บางหว้า-บางแค

ในขณะนี้ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS) และ การรถไฟฟ้าใต้ดิน สายเฉลิมรัชมงคล  
อยู่ในระหว่างการก่อสร้างส่วนต่อขยาย เส้นทางรถไฟฟ้าที่กำลังก่อสร้างใหม่ ได้แก่ รถไฟฟ้า  
มหานคร สายสีม่วงและรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรถไฟฟ้าใน  
โครงการอีก 10 สาย มีทั้งรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy rail) และรถไฟฟ้ารางเดี่ยวหรือรางเบา  
(Monorail) ซึ่งจะเร่งรัดให้เสร็จภายใน พ.ศ. 2572



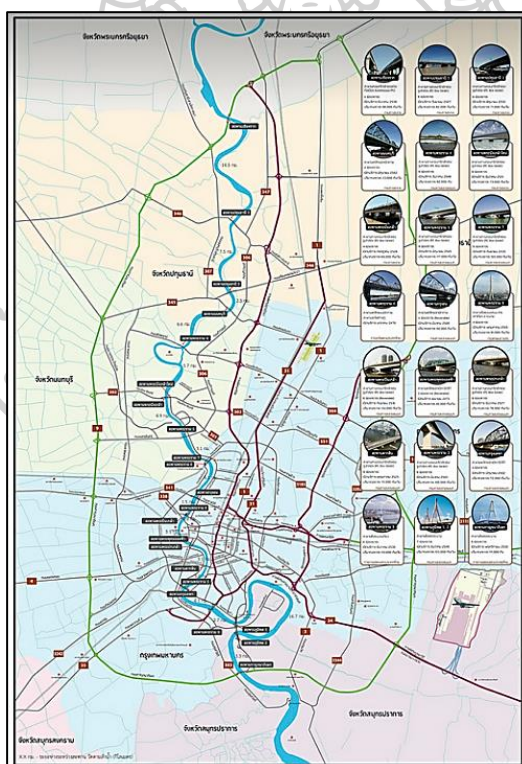
ภาพที่ 18 แผนผังแสดงที่ตั้งรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน

ที่มา: รถไฟฟ้ามหานคร, แผนผังแสดงที่ตั้งรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน, เข้าถึงเมื่อ 3 มิถุนายน  
2560, เข้าถึงได้จาก <https://news.mthai.com/pic-news/infographics/391147.html>

### 1.3.6 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบัน สะพานในกรุงเทพมหานครที่ใช้ในการสัญจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีทั้งหมด 12 สาย โดยเรียงลำดับจากต้นน้ำไปยังท้ายน้ำ ดังนี้

1. สะพานพระราม 7
2. สะพานพระราม 6
3. สะพานกรุงธน
4. สะพานพระราม 8
5. สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า
6. สะพานพระพุทธยอดฟ้า
7. สะพานพระปกเกล้า
8. สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน
9. สะพานพระราม 3
10. สะพานกรุงเทพ
11. สะพานพระราม 9
12. สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม



ภาพที่ 19 ตำแหน่งที่ตั้งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน  
 ที่มา: Oran Viriyincy, ตำแหน่งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน, เข้าถึงเมื่อ 3 มิถุนายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://www.flickr.com/photos/viriyincy/147115560773>  
 (Oran Viriyincy, 2557)

**สะพานพระราม 6** (สำนักข่าวเจ้าพระยา, 2558) เป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของประเทศไทย และเชื่อมระหว่างแขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ กับแขวงบางอ้อ เขตบางพลัด กรุงเทพมหานครซึ่งสะพานสร้างตามแบบ Cantilever ประกอบด้วยสะพานเหล็ก 5 ช่วง ส่วนหนึ่งเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กให้รถยนต์ทุกชนิดผ่าน อีกส่วนหนึ่งเป็นทางรถไฟ พร้อมทางเดินเท้า 2 ด้าน ตัวสะพานมีความยาว 442.08 เมตร กว้าง 10 เมตร สูงจากระดับน้ำทะเลถึง 10 เมตร ดังนั้นเรือขนาดธรรมดาสามารถลอดผ่านได้

ปัจจุบันสะพานพระราม 6 ปิดการจราจรส่วนที่เป็นถนน เมื่อมีการก่อสร้างสะพานพระราม 7 ขึ้นเป็นสะพานคู่ขนาน แล้วนำส่วนที่เคยเป็นถนนแปรสภาพเป็นทางรถไฟ ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของทางคู่ช่วง ชุมทางบางซื่อ - นครปฐม สำเร็จเมื่อปี พ.ศ. 2546 แม้กระนั้นก็ตามเวลาใช้งานจริงต้องให้รถไฟแล่นผ่านไปครั้งละขบวน เพื่อป้องกันไม่ให้สะพานทะลายลงมาเพราะรับน้ำหนักเกินพิกัด



ภาพที่ 20 สะพานพระราม 6

ที่มา: Wikipedia, **สะพานพระราม 6**, เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานพระราม\\_6](https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานพระราม_6)



ภาพที่ 21 สะพานพระราม 6

ที่มา: สำนักข่าวเจ้าพระยา, **สะพานพระราม 6**, เข้าถึงเมื่อ 21 มีนาคม 2560, เข้าถึงได้จาก

<http://chaoprayanews.com/blog/happyforever/2015/01/26/“สะพานพระราม-6”-สะพานข้าม/>

สะพานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่กำลังดำเนิน เป็นโครงการที่ต่อเนื่องมาจากโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่ง ณ ขณะนี้กำลังมีการก่อสร้าง วัตถุประสงค์เพื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณบางโพ-บางอ้อและย่านเกียกกายและเพื่อเป็นการพัฒนาย่านนี้ให้เป็นศูนย์กลางแห่งใหม่ในกรุงเทพมหานคร และมีการก่อสร้างอาคารรัฐสภาใหม่ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จไปช่วงปี พ.ศ.2559 นอกจากนี้ภาครัฐยังพัฒนาระบบคมนาคมบริเวณนี้ โดยนำเอาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาย่านเกียกกาย และโครงการสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วงขึ้นเพื่อรองรับการสัญจรไปมาที่เพิ่มมากยิ่งขึ้นตลอดจนการขยายตัวของเมืองที่ไปฝั่งธนบุรี เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อบริเวณท่าเรือพระนครและฝั่งธนบุรีด้วย (alepaint, 2559)



ภาพที่ 22 ย่านเกียกกาย

ที่มา: alepaint, สะพานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [http://www.alepaint.com/update\\_details.php?page=TWpRPQ==&cate=TWpFPQ==&file=ZFhCa1lYUmxMbkJvY0E9PQ==&chk=1502056312](http://www.alepaint.com/update_details.php?page=TWpRPQ==&cate=TWpFPQ==&file=ZFhCa1lYUmxMbkJvY0E9PQ==&chk=1502056312)

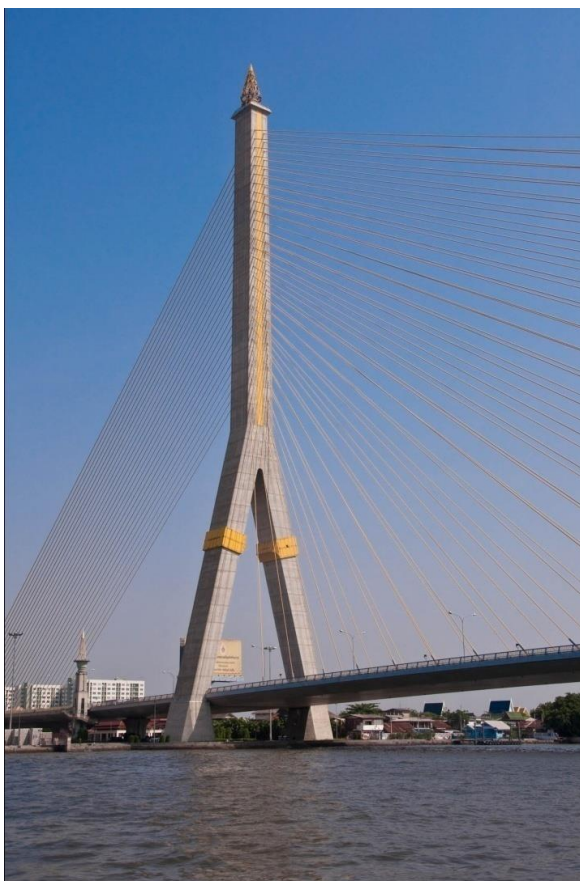


ภาพที่ 23 สะพานกรุงธน (สะพานช้างอิฐ)

ที่มา: Wikipedia, สะพานกรุงธน (สะพานช้างอิฐ), เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานกรุงธน>

**สะพานกรุงธน (สะพานช้างอิฐ)** เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณถนนราชวิถี เชื่อมระหว่างแขวงวชิรพยาบาล เขตดุสิต กับแขวงบางพลัดและแขวงบางยี่ขัน เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ในความดูแลของกรมทางหลวงชนบทสะพานกรุงธนประกอบด้วย

โครงสร้างสะพานเหล็กยาว 6 ช่วง เชิงสะพานทั้งสองฝั่งเป็นคอนกรีต มีทางเท้าทั้งขนาบสองข้าง ช่วงลวดกลาง สะพานสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 7.50 เมตร เป็นสะพานที่เปิดไม่ได้ สร้างเสร็จและเปิดการจราจรเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2500 (มติชนออนไลน์, 2555)

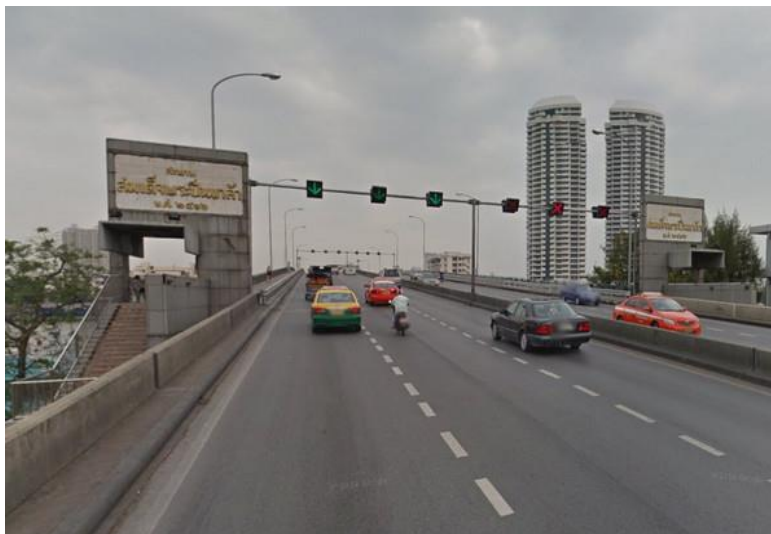


ภาพที่ 24 สะพานพระราม 8

ที่มา: Wikimedia.net, **สะพานพระราม 8**, เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://wikimedia.net/สะพานพระราม 8> (Wikimedia.net, 2556)

**สะพานพระราม 8** มีความยาวรวม 475 เมตร มีความสูงเท่าสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และความลาดชันไม่เกิน 3% เป็นสะพานหลักช่วงข้ามแม่น้ำ 300 เมตร สะพานยึดช่วงบนบก 100 เมตร และสะพานช่วงโครงสร้างยึดเสา 75 เมตร มีรูปแบบโดดเด่นสวยงามเพราะได้ออกแบบเป็นสะพานชิงแบบอสมาตร ซึ่งหมายถึงมีเสาสะพานหลักเสาเดียวบนฝั่งธนบุรี และมีเสารับน้ำหนัก 1 ต้นบนฝั่งพระนคร จึงไม่มีเสารับน้ำหนักตั้งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้ไม่มีปัญหาต่อการสัญจรทางน้ำ ช่วยป้องกันน้ำท่วมและระบบนิเวศวิทยาในน้ำ สะพานแห่งนี้สร้างขึ้นเพื่อบรรเทาการจราจรบนสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้ารองรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี และเป็นจุดเชื่อมต่อโครงการพระราชดำริตามแนวจตุรทิศ โดยเริ่มเปิดให้ใช้ตั้งแต่วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2545 (Sanook guru, 2556)





ภาพที่ 25 สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ที่มา: Bangkokvoice, สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า, เข้าถึงเมื่อ 3 มีนาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkokvoice.com/2015/01/20/bv-news-1659/>



ภาพที่ 26 สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ที่มา: Wikiwand, สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า, เข้าถึงเมื่อ 4 มีนาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://www.wikiwand.com/th/สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า>

สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้าระหว่างเขตพระนคร (ฝั่งพระนคร) กับเขตบางกอกน้อย (ฝั่งธนบุรี) กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท เป็นสะพานแบบคอนกรีตอัดแรงชนิดต่อเนื่อง มีจำนวนช่องทางรถวิ่ง 6 ช่องทางจราจร ความกว้างของสะพาน 26.60 เมตร ความยาว 622 เมตร สร้างขึ้นเพื่อระบายการจราจรที่หนาแน่นสะพานซึ่งแบบก่อสร้างเดิมยาวข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ 13 ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวสายทางเชื่อมต่อกับทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณโรงงานสุราบางยี่ขัน (สำนักงาน

คณะกรรมการพิเศษเพื่อประสานงานโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และมูลนิธิชัยพัฒนาในปัจจุบัน) เขตบางพลัด บรรจบกับปลายถนนวิสุทธิกษัตริย์ ใกล้กับธนาคารแห่งประเทศไทย เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร (Wikipedia, 2558)



ภาพที่ 27 สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ (สะพานพระพุทธยอดฟ้า)

ที่มา: wikipedia, สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ (สะพานพระพุทธยอดฟ้า), เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์>

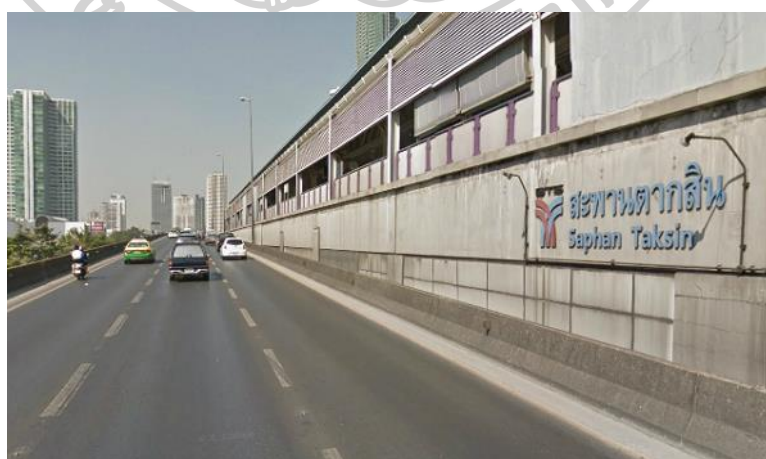
สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ หรือมีอีกชื่อคือ สะพานพระพุทธยอดฟ้าเป็น สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่เชื่อมการคมนาคมติดต่อระหว่างฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรีของ กรุงเทพมหานคร ที่ปลายถนนตรีเพชร แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กับปลายถนนประชาธิปไตย แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี ปัจจุบันสะพานแห่งนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (Wikipedia, 2558)



ภาพที่ 28 สะพานพระปกเกล้า

ที่มา: wikipedia, **สะพานพระปกเกล้า**, เข้าถึงเมื่อ 20 เมษายน 2560, เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานพระปกเกล้า>

**สะพานพระปกเกล้า** เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร เชื่อมระหว่างถนนจักรเพชร ในพื้นที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร (ฝั่งพระนคร) กับถนนประชาธิปไตย ในพื้นที่แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยา เขตคลองสาน ฝั่งธนบุรี เป็นสะพานคู่ขาไปและขากลับ สร้างเคียงข้างขนานกับสะพานพระพุทธยอดฟ้า เนื่องจากการจราจรบริเวณนั้นถึงจุดวิกฤติ รัฐบาลจึงเห็นว่าควรมีสะพานอีกแห่งหนึ่งเพื่อช่วยระบายการจราจร โดยได้เวนที่ช่วงกลางสะพานไว้สำหรับก่อสร้างรถไฟฟ้าลาวาลินด้วย ปัจจุบันสะพานแห่งนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (wikipedia, 2557)



ภาพที่ 29 สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน

ที่มา: Homenayoo, **สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน**, เข้าถึงเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2560, เข้าถึงได้จาก [www.homenayoo.com/rhythm-sathorn/](http://www.homenayoo.com/rhythm-sathorn/)

**สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน** หรือมีอีกชื่อหนึ่งคือ สะพานสาทร เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเชื่อมถนนสาทร (เขตสาทร-เขตบางรัก) กับถนนกรุงธนบุรี (เขตคลองสาน) เป็นสะพานคู่แยกขาเข้า-ขาออก และเว้นเนื้อที่ระหว่างสะพานไว้เพื่อจัดสร้างระบบขนส่งมวลชนอื่น โดยปัจจุบัน พื้นที่ระหว่างสะพานเป็นรางรถไฟฟ้า BTS สายสีลม และพื้นที่ในฝั่งพระนครยังเป็นที่ตั้งของสถานีสะพานตากสินอีกด้วย ซึ่งประสบปัญหาการจราจรอย่างหนัก โดยเฉพาะขาเข้าฝั่งพระนคร เนื่องจากปริมาณรถมาก และเชิงสะพานฝั่งพระนครมีสัญญาณไฟจราจร จึงเป็นการปิดกั้นกระแสรถจากฝั่งธนบุรีที่มีปริมาณมากให้ไหลได้ช้า โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วนที่มีปริมาณรถมากเป็นพิเศษ (สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2551)



ภาพที่ 30 สะพานกรุงเทพ

ที่มา: ThinkOfLiving.COM, **สะพานกรุงเทพ**, เข้าถึงเมื่อ 30 มีนาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://thinkofliving.com/2014/04/04/canapaya-residences-review/>



ภาพที่ 31 สะพานพระราม 3

ที่มา: ThinkOfLiving.COM, **สะพานพระราม 3**, เข้าถึงเมื่อ 30 มีนาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://thinkofliving.com/2014/04/04/canapaya-residences-review/>

**สะพานพระราม 3** เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกและถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เขตธนบุรี กับถนนเจริญกรุงและถนนพระรามที่ 3 เขตบางคอแหลม สร้างขนานกับสะพานกรุงเทพ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร เนื่องจากสะพานกรุงเทพยังคงต้องเปิด-ปิดสะพานอยู่ จึงต้องสร้างสะพานพระราม 3 ให้สูงขึ้น เพื่อให้เรือสินค้าสามารถแล่นผ่านได้ นอกจากนี้ สะพานพระราม 3 ยังเป็นสะพานแบบบอสมมาตรที่สูงเป็นอันดับ 5 ของโลกอีกด้วยและสะพานมีระดับสูงและช่วงทางลงยาวมาก จึงทำให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นประจำและทางลงด้านถนนเจริญกรุงมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นทางลาดชัน จึงเกิดเหตุรถพุ่งเข้าชนบ้านที่อยู่ตรงทางลงและทำให้ต้องมีการสร้างแผงปูนขึ้นกั้นบริเวณบ้านที่อยู่ทางลงด้านนี้ (ThinkOfLiving.COM, 2557)

**สะพานกรุงเทพ** เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ 3 ต่อมาจากสะพานพระราม 6 และสะพานพระพุทธยอดฟ้า ถือเป็นสะพานโยกเพียงแห่งเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ยังคงมีการเปิด-ปิดได้ เชื่อมระหว่างบริเวณสี่แยกถนนตก เขตบางคอแหลมฝั่งพระนคร กับบริเวณสี่แยกบุคคโลเขตธนบุรีฝั่งธนบุรี ใช้เป็นการคมนาคมทางบกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและเปิด-ปิด ให้เรือเข้าออก ลักษณะการก่อสร้างเป็นแบบคอนกรีตอัดแรง โดยวิธีการอิสระที่ยาวที่สุดในประเทศไทย มีช่องทางจราจร 4 ช่อง ความยาวสะพาน 350.80 เมตรและมีช่วงกลางน้ำยาว 226 เมตร เริ่มเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2502 ปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

ปัจจุบัน สะพานยังคงมีการเปิดและปิดเพื่อให้เรือสินค้าที่แล่นเข้าออกเป็นประจำผ่าน แต่เมื่อมีการเปิด-ปิดสะพานต้องมีการปิดการจราจร ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก อีกทั้งเป็นสะพานที่อายุกว่า 50 ปี ทำให้มีปัญหาด้านกลไกเปิด-ปิดสะพานอยู่บ่อยครั้ง รัฐบาลจึงทุ่มงบสร้างสะพานพระราม 3 ที่สูงเพียงพอให้เรือสินค้าแล่นผ่านเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรได้ (ThinkOfLiving.COM, 2557)



ภาพที่ 32 สะพานพระราม 9

ที่มา: wikipedia, **สะพานพระราม 9**, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานพระราม\\_9](https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานพระราม_9)

**สะพานพระราม 9** คือ สะพานเสาซึ่งระนาบเดี่ยวแห่งแรกของประเทศไทย พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชพระราชทานชื่อสะพานพระราม 9 เพื่อเป็นสิริมงคลเนื่องในวโรกาสทรงครองสิริราชสมบัติครบ 60 พรรษา ปี พ.ศ. 2530 และเป็นส่วนหนึ่งของทางด่วนเฉลิมมหานคร สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีลักษณะเป็นสะพานชนิด Single Plane Fan Type Cable-Stayed Bridge หรือสะพานซึ่งใช้สายเคเบิลขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นระนาบเดี่ยวไว้กับเสาสูงของสะพานเพื่อรับ น้ำหนักของสะพาน เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2527 เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2530 (wikipedia, 2557)



ภาพที่ 33 สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม

ที่มา: wikipedia, **สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม**, เข้าถึงเมื่อ 20 พฤษภาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม>

สะพานวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมระหว่าง ถนนพระรามที่ 3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย กับถนนสุขสวัสดิ์ รูปแบบเป็นแบบสะพานซิง ขนาด 7 ช่อง การจราจร มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2549 เพื่อรองรับการขนถ่ายและการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) และรองรับการลำเลียงสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในแถบจังหวัดสมุทรปราการรวมทั้งเพื่อเสริมโครงข่ายถนนและแบ่งเบาปริมาณการจราจร (Sanook Auto, 2553)

**1.3.7 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ** โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางน้ำของ กรุงเทพฯ- มหานคร มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.3 ของโครงข่ายการเดินทางทั้งหมด โดยมี 4 ประเภทที่สำคัญ (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556) ได้แก่

1. การเดินเรือโดยสารประจำทางในแม่น้ำเจ้าพระยา ดำเนินการโดย บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด เพียงบริษัทเดียว มีเส้นทางจากท่าบ้านท่าอิฐ จังหวัดนนทบุรี-ท่าเรือบึงกิ้ง เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร มีระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที ให้บริการตั้งแต่ 05.50-20.20 น. โดยบริการมีเรือ 3 ประเภท ได้แก่

1. เรือด่วนธรรมดา เส้นทางระหว่างท่าบ้านท่าอิฐ-ท่าวัดราชสิงขร มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร 31 ท่า

2. เรือด่วนธงสีแดง เส้นทางระหว่างท่าบ้านท่าอิฐ-ท่าสาทร มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร 12 ท่า

3. เรือด่วนธงเหลือง เส้นทางระหว่างท่าบ้านท่าอิฐ-ท่าวัดราชสิงขร มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร 10 ท่า

2. การเดินเรือยนต์โดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา บริษัท สุภัทรา จำกัด เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ ดำเนินการเดินเรือข้ามฟาก 8 ท่า และมีผู้ประกอบการ รายย่อยอื่นๆ อีกหลายราย ซึ่งจากการสำรวจในปี พ.ศ. 2556 โดยกรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม พบว่า จำนวนท่าเรือข้ามฟาก ในแม่น้ำเจ้าพระยาจากช่วงจังหวัดนนทบุรี-จังหวัดสมุทรปราการ มีจำนวนทั้งหมด 31 ท่า โดยยึดฝั่งพระนครเป็นหลัก (กรมเจ้าท่า, 2556)

3. การเดินเรือโดยสารประจำทางในคลอง การเดินเรือในปัจจุบันมี 2 คลอง คือ คลองแสนแสบและคลองพระโขนง โดยกองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมีการดำเนินการตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2537 ปัจจุบันมีผู้โดยสารประจำทางในคลองแสนแสบ ประมาณวันละ 39,687 คน และผู้โดยสารเรือ ประจำคลองพระโขนง ในวันราชการ มีผู้โดยสารประมาณวันละ 1,934 คน และในวันหยุดราชการ มีผู้โดยสารประมาณ วันละ 1,510 คน (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

4. การเดินเรือยนต์เฟลาใบจักรยาวในปัจจุบัน มีการเดินเรือยนต์เฟลาใบจักรยาวเพื่อเสริมเส้นทางเดินเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา (สายหลัก) เชื่อมตามคลองต่าง ๆ บริเวณ จังหวัดนนทบุรี-กรุงเทพมหานคร จำนวน 20 เส้นทาง ซึ่งจากการสำรวจโดยกรมเจ้าท่า เมื่อเดือนมิถุนายนปี พ.ศ. 2545 พบว่ามีผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเรือยนต์เฟลาใบจักรยาว เฉลี่ยประมาณ วันละ 16,180 คน โดยท่าเรือที่มีผู้โดยสารมากที่สุด คือ ท่าเรือสาธูประดิษฐ์-ท่าเรือพระ

ประแดง มีผู้โดยสารรวมวันละประมาณ 2,296 คน (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

**1.4 ด้านโครงสร้างสังคม** (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

กรุงเทพมหานคร มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม มีสาธารณูปโภคต่าง ๆ อย่างครบถ้วนและสมบูรณ์ การเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและการค้าและการบริการของกรุงเทพฯ อาจจะทำให้เกิดปัญหาการปรับตัวของแรงงานอพยพ โดยแรงงานที่อพยพเข้ามาทำงานทำใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้สร้างปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและชุมชนแออัด มีผู้อาศัยในแหล่งเสื่อมโทรม ประมาณ 2 ล้านคน รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาด้านคุณภาพชีวิต จึงจำเป็นต้องจัดให้มีมาตรการช่วยเหลือ ด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย การเพิ่มพูนทักษะความรู้ และความสามารถในการประกอบอาชีพ รวมทั้ง การขยายบริการพื้นฐานทางสังคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนยากจนในเขตชุมชนเมืองให้ดีขึ้น

#### 1.5 ประชากร

อัตราประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเพียงประมาณ ร้อยละ 1 และไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ตามข้อมูลในตารางสรุปจำนวนประชากร ดังนี้

ตารางที่ 2 แสดงประชากรกรุงเทพมหานคร

สถิติประชากรตามทะเบียนราษฎรกรุงเทพมหานคร	
ปี (พ.ศ.)	ประชากร
2550	5,716,248
2551	5,710,883
2552	5,702,595
2553	5,701,394
2554	5,674,843
2555	5,673,560
2556	5,686,252
2557	5,692,284
2558	5,696,409
2559	5,686,646

ที่มา: กรมการปกครอง, สถิติประชากร, 2559. (กรมการปกครอง, 2559)



## 1.6 เศรษฐกิจ (กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2556)

กรุงเทพฯ และปริมณฑลมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนเป็นฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศ ทั้งการเป็นศูนย์บริหารทางเศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม ตลอดจนการติดต่อกับนานาชาติมาโดยตลอด จนพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการค้า อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางการเงินนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้กรุงเทพฯ และปริมณฑลมีบทบาทหรือสัดส่วนในการผลิตถึงร้อยละ 51 ของผลผลิตรวมของประเทศ และในอนาคตจะเป็นศูนย์กลาง การส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าของประเทศให้สามารถเปิดเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจนานาชาติ ซึ่งมีรายได้หลักจากการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มโดยในอดีตที่ผ่านมารายได้นี้มีมากกว่าเงินที่รัฐบาลสนับสนุน

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของประเทศไทย ผลิตภัณท์มวลรวมในประเทศร้อยละ 25 มาจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งมาจากการค้าปลีกและค้าส่งมากที่สุด ร้อยละ 24.31 รองลงมา ได้แก่ อุตสาหกรรมโรงงาน ร้อยละ 21.23 อุตสาหกรรมขนส่งและอุตสาหกรรมสื่อสาร ร้อยละ 13.89 โรงแรมและภัตตาคาร ร้อยละ 9.04

กรุงเทพมหานครยังเป็นอีกเมืองหนึ่งที่กลุ่มทุนข้ามชาติต้องการเข้ามาทำธุรกิจใน กรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2529 บริษัทญี่ปุ่นต่าง ๆ ได้ดำเนินการอย่างจริงจังในการเคลื่อนไหวที่จะย้ายฐานการผลิตออกสู่ต่างประเทศ เป้าหมายหนึ่งคือ ที่กรุงเทพมหานคร

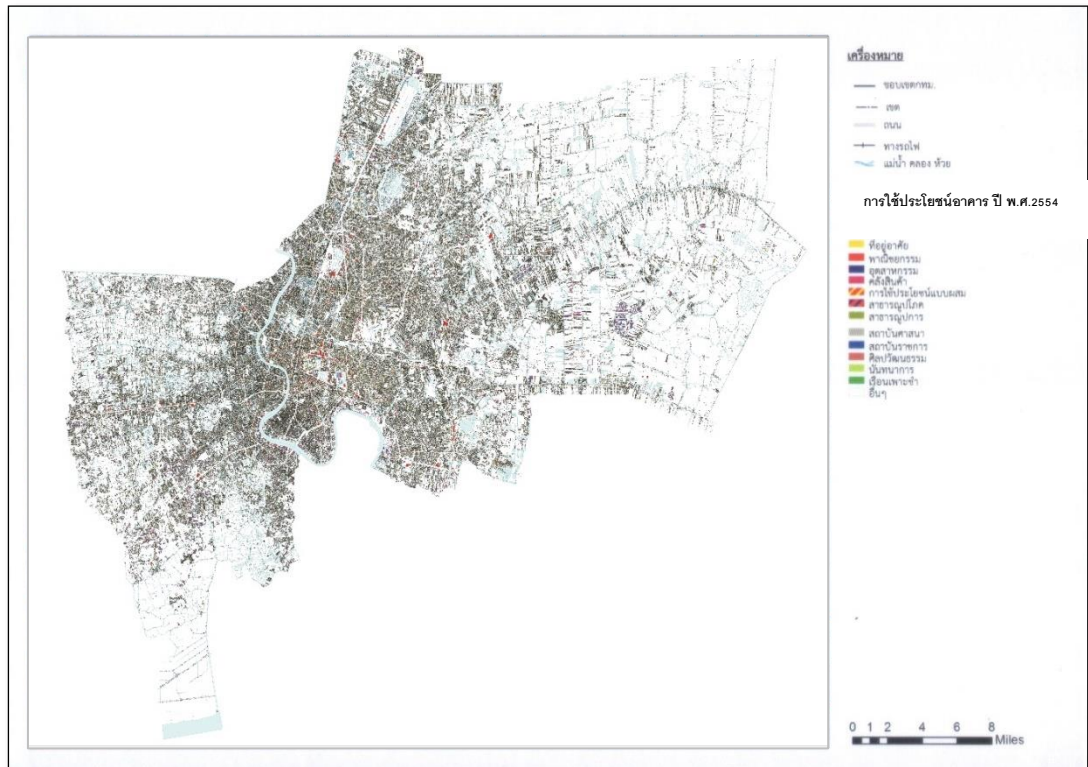
จากการขยายธุรกิจของต่างชาติส่งผลให้มีการจ้างแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานครจำนวนมากส่วนใหญ่มาจากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นตัวเร่งให้เกิดปัญหาความแออัดในกรุงเทพมหานครมากขึ้น แรงงานต่างด้าวเหล่านี้ถูกยกเป็นข้อสนับสนุนและเป็นหลักฐานว่า กรุงเทพมหานครกำลังเผชิญกับภาวะการขาดแคลนแรงงานเพราะโครงสร้างประชากรในวัยทำงานลดน้อยลง

การคมนาคมเข้าสู่กรุงเทพมหานครมีมากกว่าจังหวัดอื่น เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง รวมถึงถนนในกรุงเทพมหานครที่มีจำนวนกว่า 250 สาย กรุงเทพมหานครเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม 4 แห่ง ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง นิคมอุตสาหกรรมบางชัน นิคมอุตสาหกรรมอัญธานี โครงการ 2 และ นิคมอุตสาหกรรมอัญธานี

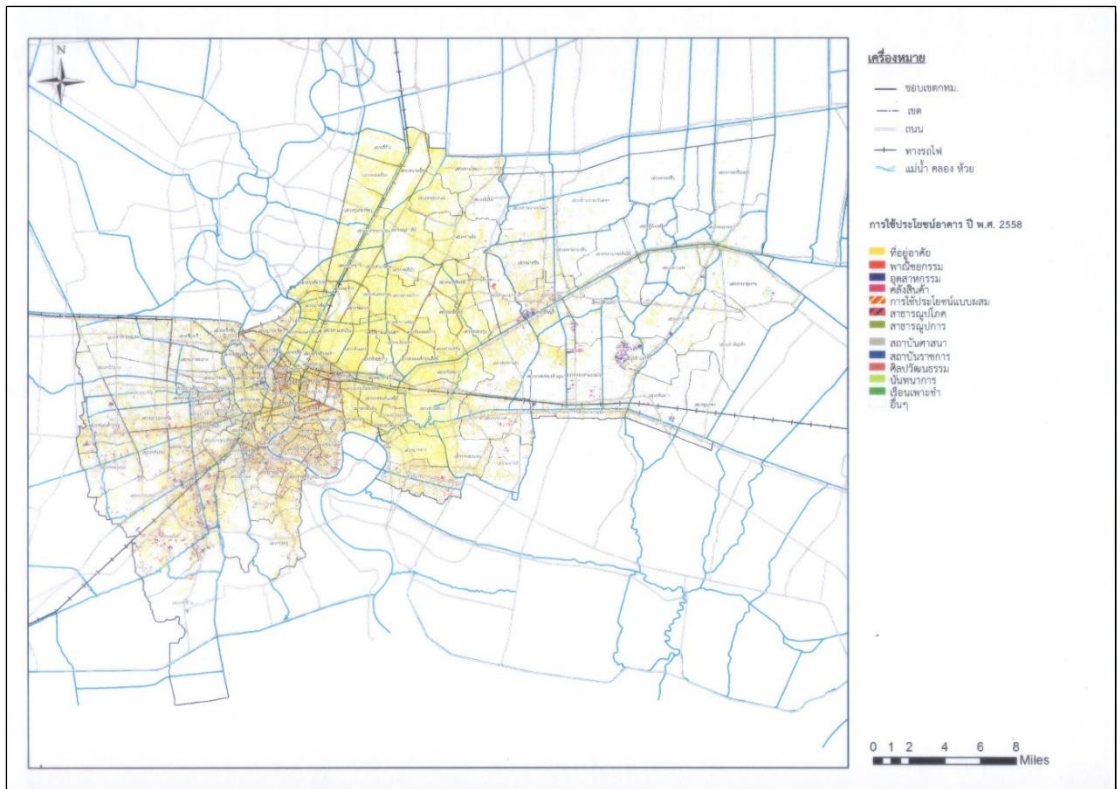
เมื่อปี พ.ศ. 2552 เป็นปีแรกในรอบ 5 ปี ซึ่งโครงสร้างเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครหดตัวลง ยกเว้นภาคธนาคาร และภาคบริหารของรัฐ และในปี พ.ศ. 2557 อีโคโนมิสต์ อินเทลลิเจนซ์ ยูนิต (อีไอยู) หน่วยงานวิจัยในเครือ อีโคโนมิสต์ กรุ๊ป รายงานการจัดอันดับ เมืองที่มีค่าครองชีพสูงที่สุดในโลก ประจำปี 2557 ผลปรากฏว่า กรุงเทพมหานครอยู่ในอันดับที่ 61

ในปี พ.ศ. 2559 รายงานการศึกษาตลาดอสังหาริมทรัพย์ประเภทศูนย์การค้าจากบริษัทที่ปรึกษาและบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ เจแอลแอล (โจนส์ แลง ลาซาลล์) เปิดเผยว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีแบรนด์ระหว่างประเทศสนใจเข้ามาเปิดร้านจำหน่ายสินค้ามากที่สุดเป็นอันดับที่ 18 ของโลก

### 1.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์ด้านอาคาร



ภาพที่ 34 การใช้ประโยชน์อาคารในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2554  
 ที่มา: สำนักผังเมือง, แผนที่การใช้ประโยชน์อาคาร พ.ศ. 2554, เข้าถึงเมื่อ 3 กรกฎาคม 2560,  
 เข้าถึงได้จาก [cpd.bangkok.go.th/](http://cpd.bangkok.go.th/)



ภาพที่ 35 การใช้ประโยชน์อาคารในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2558  
ที่มา: สำนักผังเมือง, แผนที่การใช้ประโยชน์อาคาร พ.ศ. 2558, เข้าถึงเมื่อ 3 กรกฎาคม 2560,  
เข้าถึงได้จาก [cpd.bangkok.go.th/](http://cpd.bangkok.go.th/)

การใช้ประโยชน์อาคาร ปี 2554 พื้นที่ภาพรวมของกรุงเทพมหานครนี้ แบ่งเป็นสัดส่วนส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัย และย่านพาณิชยกรรม โดยพื้นที่ย่านที่อยู่อาศัยจัดแบ่งออกเป็นกลุ่มคนชนชั้นกลาง และกลุ่มคนผู้มีรายได้น้อย แบ่งเป็นโซนพื้นที่และกระจายบริเวณรอบนอกชานเมือง ส่วนกลางใจเมือง เช่น ถนนสีลม ถนนสาทร ย่านสัมพันธวงศ์ สำเพ็ง เยาวราช เป็นต้น เน้นเป็นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมและพื้นที่ย่านที่อยู่อาศัยโดยรอบ ถัดมาเป็นบริเวณย่านเกษตรกรรมและย่านอุตสาหกรรม จากการใช้ประโยชน์อาคาร ปี พ.ศ. 2554 ต่อเนื่องมาปี พ.ศ. 2558 มีความคล้ายคลึงกันในเรื่องพื้นที่ เนื่องจากระยะเวลาห่างกันไม่มากนัก







## ระดับย่าน

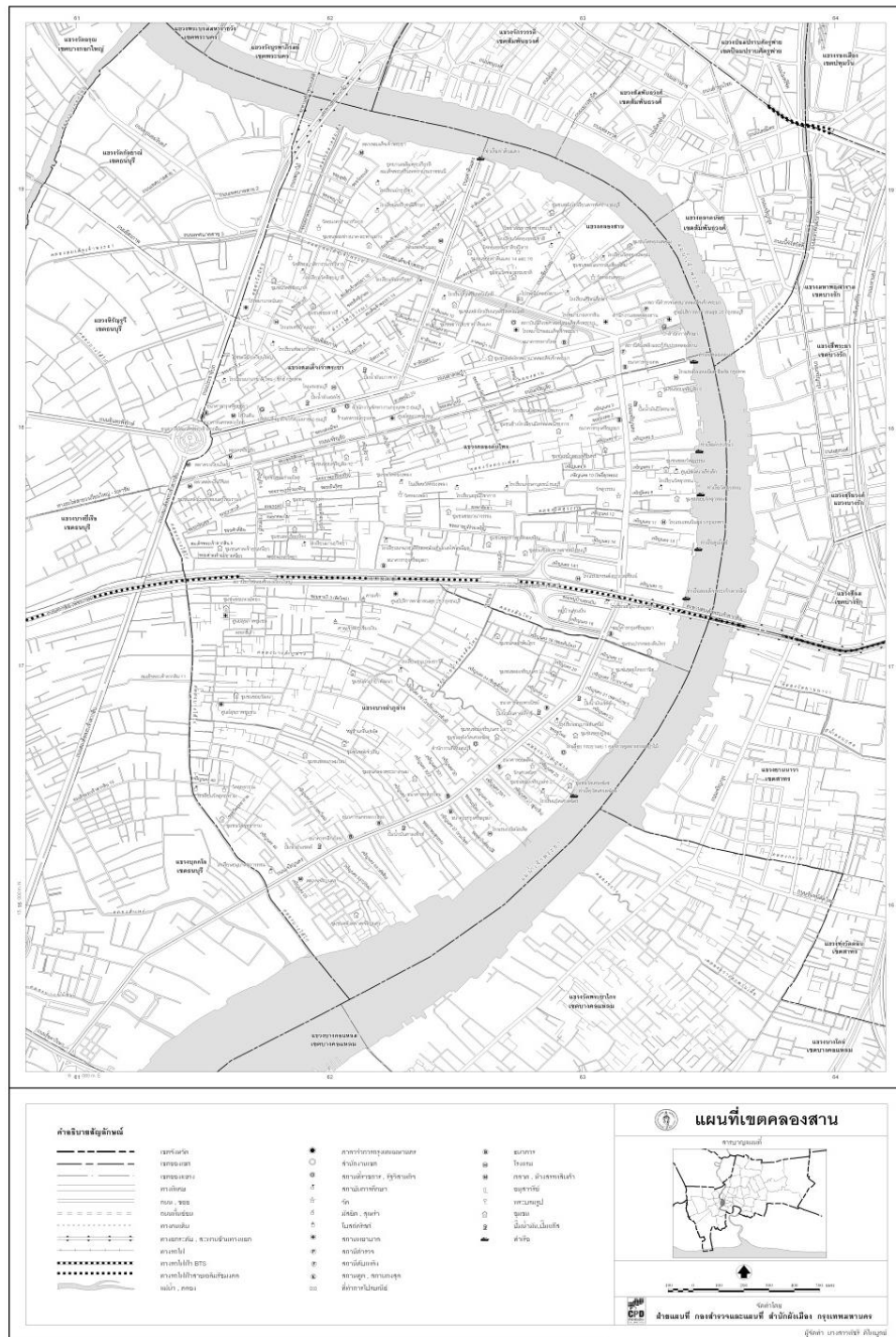
การศึกษาระดับย่านแบ่งเป็น 2 ย่าน คือ ย่านท่าดินแดง ฝั่งธนบุรี และย่านราชวงศ์ ฝั่งพระนคร

### ย่านท่าดินแดง

#### 2.1.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่

ย่านท่าดินแดงเป็นย่านเก่าแก่ในถนนท่าดินแดง เขตคลองสาน ฝั่งธนบุรี แต่เดิมนั้นมีการตั้งถิ่นฐานอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น ซึ่งเป็นจุดพักแวะของเรือสินค้าที่จะเดินทางจากปากแม่น้ำเข้าสู่กรุงศรีอยุธยาในยุคนั้นด้วยแม่น้ำมีลักษณะคดโค้ง ทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางมากกว่าย่านอื่นๆ ในช่วงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น พื้นที่ย่านนี้ก็ยังคงถือว่าเป็นแหล่งการค้าและการอุตสาหกรรม เนื่องจากพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ย่านท่าดินแดงถึงปากน้ำนั้น เป็นที่ตั้งของโรงสีข้าว โรงเลื่อย โกดังสินค้า หรืออู่ต่อเรือ และกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางน้ำ เนื่องมาจากทำเลที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในด้านการค้า มีชาวต่างชาติ ได้แก่ ชาวจีน ชาวมลายู และชาวมุสลิมที่มาจากมลายูที่เข้ามาค้าขายในย่านนี้ ต่อมาภายหลัง รัชกาลที่ 4 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเปิดการค้ากับชาวตะวันตก ส่งผลให้มีผู้คนหลากหลายเชื้อชาติเข้ามาทำการค้าและตั้งรกรากในย่านนี้มากยิ่งขึ้นในปัจจุบันยังเป็นย่านค้าขายที่สำคัญและเป็นจุดเชื่อมต่อจากเยาวราชที่เป็นชุมชนชาวจีนเก่าแก่อีกแห่งหนึ่งในย่านพระนคร และเชื่อมต่อกับสำเพ็งและย่านพาหุรัดที่เป็นย่านการค้าที่สำคัญ โดยมีท่าเรือท่าดินแดงเป็นท่าเรือเชื่อมต่อทั้งสองฝั่งและมีบริการเรือข้ามฟากระหว่างท่าเรือราชวงศ์-ท่าเรือท่าดินแดง (ไทยตำบล, 2558),





ภาพที่ 39 แผนที่เขตคลองสาน  
 ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมือง, แผนที่เขตคลองสาน, เข้าถึงเมื่อ 4 กุมภาพันธ์ 2560,  
 เข้าถึงได้จาก <http://cpd.bangkok.go.th/db/doc/keatmap150949/50-keat.htm>  
 (สำนักผังเมือง, 2554b)



## 2.1.2 โครงข่ายถนนในย่านท่าดินแดง



ภาพที่ 40 ถนนลาดหญ้า  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนลาดหญ้ามี 4 ช่องทางจราจร อยู่ในเขตคลองสาน ฝั่งธนบุรี โดยจุดเริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ ณ พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ผ่านจุดตัดถนนอิสรภาพแยกลาดหญ้าและถนนท่าดินแดง จุดตัดถนนสมเด็จพระเจ้าพระยาที่แยกคลองสาน และถนนเจริญนคร ไปสิ้นสุดที่บริเวณปากคลองสาน ที่ตั้งของที่ว่าการเขตคลองสานริมแม่น้ำเจ้าพระยา (สำนักงานโยธา, 2554)



ภาพที่ 41 ถนนสี่แยกท่าดินแดง – อิสรภาพ  
ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 42 สีแยกทำดินแดง  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา มี 4 ช่องทางจราจร แนวถนนเริ่มต้นจากวงเวียนเล็ก ถนนประชาธิปไตย จากนั้นตัดกับถนนทำดินแดงที่แยกทำดินแดง และตรงไปสิ้นสุดที่สี่แยกคลองสานที่เป็นจุดตัดกับถนนลาดหญ้าที่แยกคลองสาน (สำนักงานโยธา, 2554)



ภาพที่ 43 ถนนอิสรภาพ  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนอิสรภาพมี 4 ช่องทางจราจร แนวถนนเริ่มจากแยกจุดตัดถนนพรานนกที่แยกพรานนก และแนวถนนยังตัดผ่านถนนประชาธิปไตยที่แยกบ้านแขกและไปสิ้นสุดที่จุดตัดถนนลาดหญ้าที่แยกลาดหญ้า (สำนักงานโยธา, 2554)



ภาพที่ 44 ถนนท่าดินแดง  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนท่าดินแดง มี 4 ช่องทางจราจร เริ่มต้นจากแยกจุดตัดถนนอิสรภาพ จากนั้นตรงไปตัดถนนสมเด็จพระเจ้าพระยาที่แยกท่าดินแดงและไปสิ้นสุดที่ท่าเรือท่าดินแดง ที่เป็นจุดขึ้นลงของโครงการฯ และมีรถโดยสารประจำทางสาย 20 ผ่าน โดยจุดพักรถอยู่บริเวณท่าเรือท่าดินแดง (สำนักการโยธา, 2554)



ภาพที่ 45 ท่าเรือท่าดินแดง  
ที่มา: ผู้วิจัย

### 2.1.3 โครงสร้างสังคม

สังคมในย่านนี้ ส่วนใหญ่เป็นคนไทยเชื้อสายจีนอาศัยอยู่ในแถบนี้ เน้นการค้าขายเป็นหลัก และมีสิ่งศักดิ์สิทธิ์ให้สักการะในพื้นที่ 2 แห่ง



ภาพที่ 46 ศาลเจ้าปึงเถ่ากง ภายในตลาดท่าดินแดง  
ที่มา: ผู้จัดการออนไลน์, “ท่าดินแดง” ย่านการค้าเก่าแก่ แหล่งชุมชน คนหลากหลายเชื้อชาติ, เข้าถึงเมื่อ 5 กันยายน 2559, เข้าถึงได้จาก [www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986](http://www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986) (ผู้จัดการออนไลน์, 2557)



ภาพที่ 47 ศาลเจ้าชำโนเก็ง  
ที่มา: ผู้จัดการออนไลน์, “ท่าดินแดง” ย่านการค้าเก่าแก่ แหล่งชุมชน คนหลากหลายเชื้อชาติ, เข้าถึงเมื่อ 5 กันยายน 2559, เข้าถึงได้จาก [www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986](http://www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986) (ผู้จัดการออนไลน์, 2557)

### 2.1.4 เศรษฐกิจ



ภาพที่ 48 การค้าขาย ณ ถนนท่าดินแดง  
ที่มา: ผู้จัดการออนไลน์, “ท่าดินแดง” ย่านการค้าเก่าแก่ แหล่งชุมชน คนหลากหลายเชื้อชาติ, เข้าถึงเมื่อ 5 กันยายน 2559, เข้าถึงได้จาก [www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986](http://www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986) (ผู้จัดการออนไลน์, 2557)

เศรษฐกิจของย่านท่าดินแดงเป็นย่านค้าขายที่สำคัญในฝั่งธนบุรี ประกอบด้วยร้านอาหารไทย-จีน ร้านค้าส่ง/ร้านค้าปลีก อาหารสดจะอยู่ในตลาดสดท่าดินแดง และรอบถนนท่าดินแดง

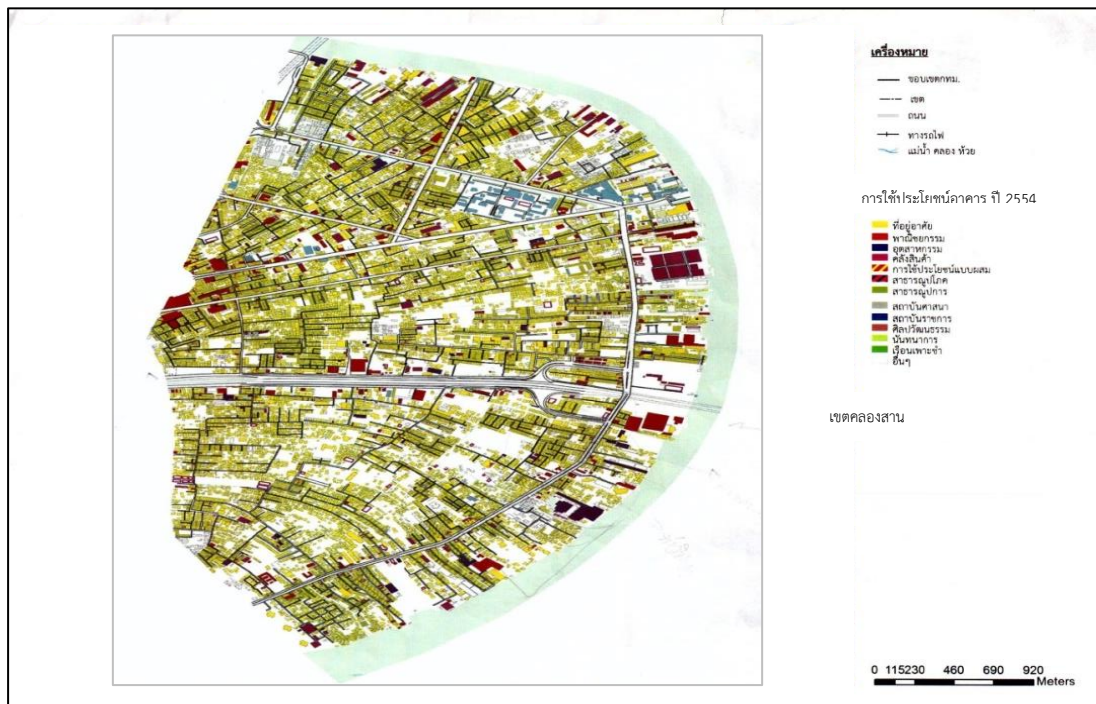
### 2.1.5 ประชากร

ตารางที่ 3 แสดงประชากรในย่านคลองสาน

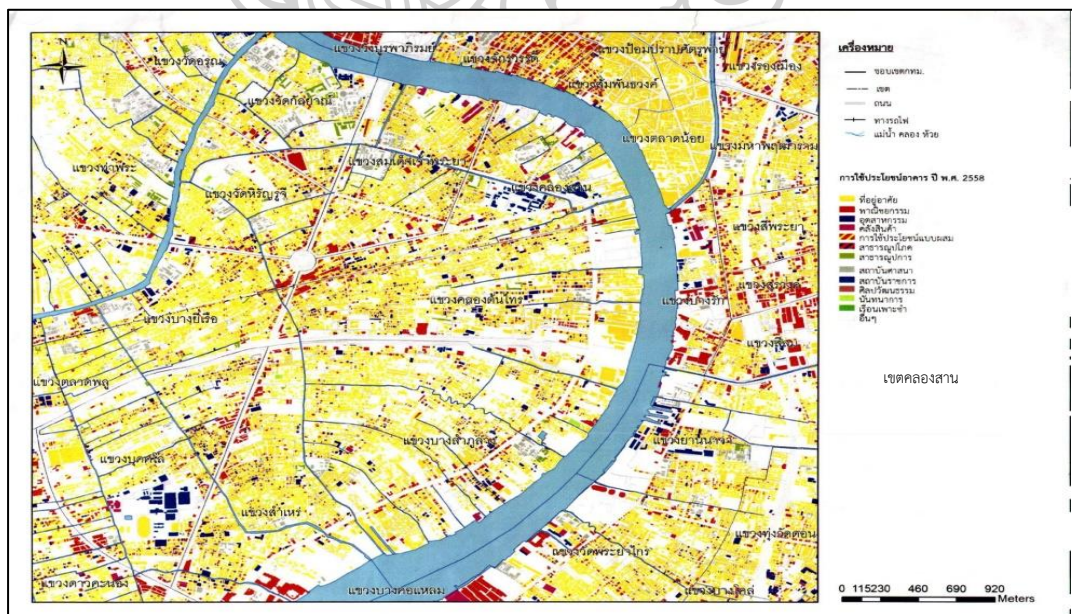
จำนวนประชากรในเขตคลองสาน ปี พ.ศ. 2558 (คน)	จำนวนประชากรในเขตคลองสาน ปี พ.ศ. 2559 (คน)
74,796	73,871
จำนวนประชากรในแขวงสมเด็จเจ้าพระยา ปี พ.ศ. 2558 (คน)	จำนวนประชากรในแขวงสมเด็จเจ้าพระยา ปี พ.ศ. 2559 (คน)
14,114	13,667

ที่มา: กรมการปกครอง, สถิติประชากร, 2559

## 2.1.6 การใช้ประโยชน์อาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านท่าดินแดง



ภาพที่ 49 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านท่าดินแดง เขตคลองสาน พ.ศ. 2554  
ที่มา: สำนักผังเมือง, การใช้ประโยชน์อาคารในย่านท่าดินแดง เขตคลองสาน พ.ศ. 2554, เข้าถึงเมื่อ 3 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [cpd.bangkok.go.th/](http://cpd.bangkok.go.th/)



ภาพที่ 50 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านท่าดินแดง เขตคลองสาน พ.ศ. 2558  
ที่มา: สำนักผังเมือง, การใช้ประโยชน์อาคารในย่านท่าดินแดง เขตคลองสาน พ.ศ. 2558, เข้าถึงเมื่อ 3 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [cpd.bangkok.go.th/](http://cpd.bangkok.go.th/)



## ย่านราชวงศ์

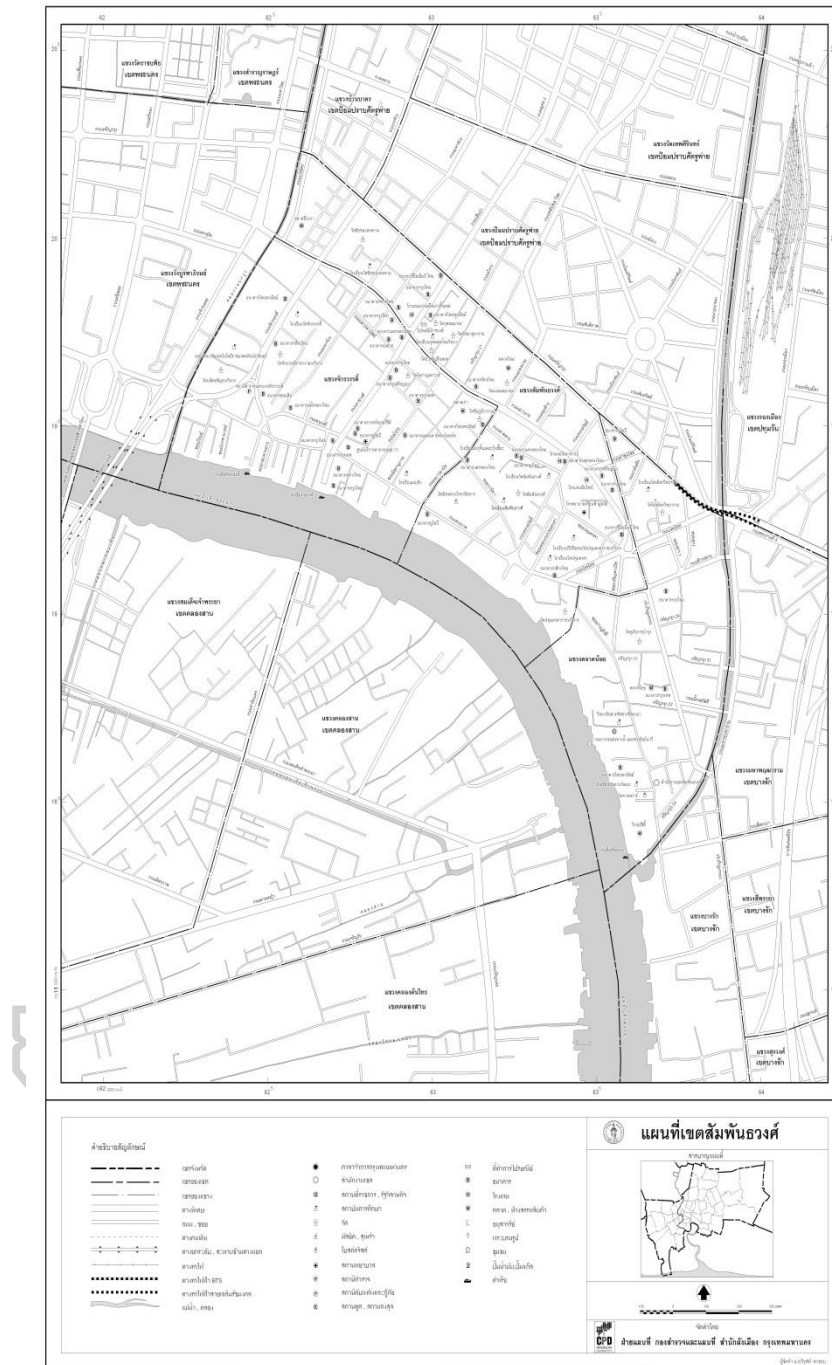
### 2.2.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่

ย่านราชวงศ์ ตั้งอยู่บนถนนเยาวราช เขตสัมพันธวงศ์ ฝั่งพระนครถือกำเนิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 และปัจจุบันยังเป็นชุมชนของคนเชื้อสายจีนอาศัยเป็นจำนวนมากและย่านการค้าและย่านธุรกิจที่สำคัญ มีความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร มีสถานที่สำคัญที่เปรียบเหมือนแหล่งท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานคร เช่น วงเวียนโอเดียนถนนเจริญกรุง ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของถนนเยาวราชตัดกับถนนทรงสวัสดิ์ (สี่แยกเฉลิมบุรี) ถนนราชวงศ์ (สี่แยกราชวงศ์) และถนนจักรวรรดิ (สี่แยกวัดตึก) ข้ามคลองรอบกรุง (สะพานภาณุพันธุ์) เข้าสู่ท้องที่แขวงวังบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร สิ้นสุดที่แยกถนนพระพงษ์ตัดกับถนนมหาไชยและถนนจักรเพชร

ถนนเยาวราชเป็นถนนที่สร้างขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ตามโครงการถนนอำเภอสำเพ็งซึ่งเป็นนโยบายสร้างถนนในท้องที่ที่เจริญแล้วเพื่อส่งเสริมการค้าขาย สำเพ็งเป็นย่านการค้าที่เจริญมากแห่งหนึ่งนอกเหนือจากบริเวณถนนเจริญกรุงแล้ว ทำให้มีพระราชดำริที่จะสร้างถนนให้มากขึ้น ถนนเยาวราชเป็น 1 ใน 18 ถนนที่สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ (ขณะดำรงพระอิสริยยศพระเจ้าไฉนงยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ) เสนอให้สร้าง เช่น ถนนจักรวรรดิ ถนนราชวงศ์ ถนนอนุวงศ์ เป็นต้น (สำนักการโยธา, 2554)







ภาพที่ 52 แผนที่เขตสัมพันธวงศ์  
 ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมือง, แผนที่เขตสัมพันธวงศ์, เข้าถึงเมื่อ 4 กุมภาพันธ์ 2560,  
 เข้าถึงได้จาก <http://cpd.bangkok.go.th/db/doc/keatmap150949/50-keat.htm>

## 2.2.2 โครงข่ายถนน



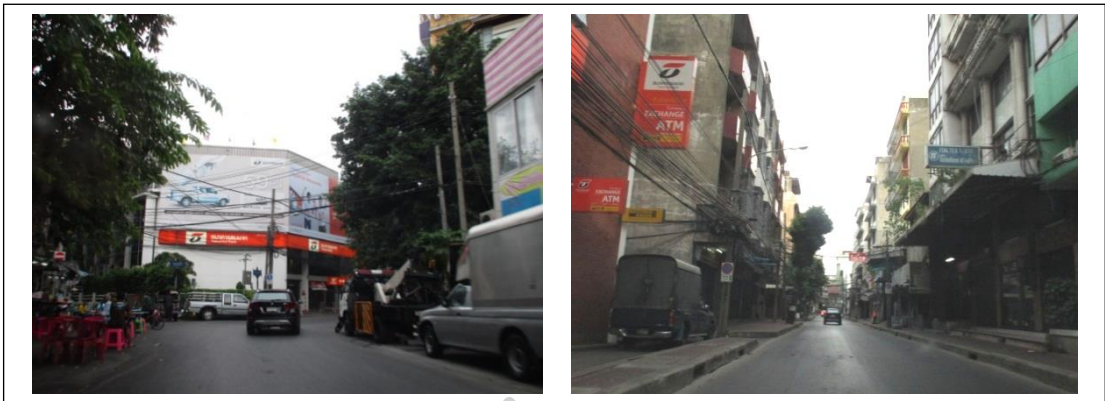
ภาพที่ 53 ถนนเจริญกรุง  
ที่มา : ผู้วิจัย

ถนนเจริญกรุงมี 4 ช่องทางจราจร แนวถนนเริ่มต้นจากจุดตัดแยกถนนสนามไชย และตัดผ่านถนนเฟื่องนคร ถนนตีทอง ถนนมหาไชย ถนนวรจักร ถนนเสือป่า ไปสิ้นสุดที่ถนนตก (สำนักการโยธา, 2554)



ภาพที่ 54 ถนนจักรวรรดิ  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนจักรวรรดิอยู่ในเขตสัมพันธวงศ์ โดยเริ่มตั้งแต่แยกจุดตัดถนนเจริญกรุง ที่ สีแยก เอส เอ บี และตัดผ่านถนนเยาวราชที่สี่แยกวัดตึก ไปสิ้นสุดที่จุดตัดแยกถนนจักรเพชร (สำนักการโยธา, 2554)



ภาพที่ 55 ถนนนวนวงศ์  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนนวนวงศ์เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนจักรวรรดิและถนนราชวงศ์ เริ่มต้นตั้งแต่แยกจุดตัดถนนจักรวรรดิ ถึงจุดตัดถนนราชวงศ์ (สำนักงานโยธา, 2554)



ภาพที่ 56 ท่าเรือราชวงศ์  
ที่มา: ผู้วิจัย

ท่าเรือราชวงศ์ เป็นท่าหน้าที่รับผู้โดยสารเรือข้ามฟากจากท่าเรือท่าดินแดง และเป็นจุดพักรถโดยสารประจำทาง สาย 204 ด้วย



ภาพที่ 57 ถนนทรงวาด  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนทรงวาดมี 2 ช่องทางจราจร แนวถนนเริ่มจากแยกจุดตัดถนนเจริญกรุง แนวถนนผ่านจุดตัดถนนเยาวพานิช และถนนมังกร ไปสิ้นสุดที่ถนนราชวงศ์



ภาพที่ 58 ถนนราชวงศ์  
ที่มา: ผู้วิจัย

ถนนราชวงศ์มี 4 ช่องจราจรเป็นถนนที่อยู่ฝั่งกรุงเทพมหานคร มีระยะทางต่อมาจากถนนเสือป่า โดยเริ่มต้นจากถนนเจริญกรุงที่สี่แยกเสือป่า ตัดถนนเยาวราชที่สี่แยกราชวงศ์ และสิ้นสุดที่ท่าเรือราชวงศ์ (สำนักการโยธา, 2554)



ภาพที่ 59 ย่านสำเพ็ง  
ที่มา: ผู้วิจัย



ภาพที่ 60 ย่านเยาวราช  
ที่มา: ผู้วิจัย

### 2.2.3 โครงสร้างสังคม

ย่านราชวงศ์มีเส้นทางการเดินทางหลากหลายเส้นทาง สังคมในย่านนี้เป็นย่านของคนไทยเชื้อสายจีนเข้ามาอาศัยเป็นส่วนมาก และมีชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวเป็นหลัก ถือได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งที่สร้างรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก

### 2.2.4 เศรษฐกิจในย่านราชวงศ์

ย่านราชวงศ์ที่ต่อเนื่องไปจนถึงย่านเยาวราช เป็นย่านธุรกิจการค้าหลากหลายชนิดและเป็นแหล่งร้านค้าส่ง/ร้านค้าปลีก สินค้าทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นของอุปโภค หรือบริโภค และสินค้านำเข้าจากเอเชีย คือ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศอื่น ๆ ในแถบอเมริกา เป็นต้น รวมถึงร้านอาหารขึ้นชื่อที่สร้างชื่อเสียงมากมาย ถือได้ว่าเป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดอีกแห่งในกรุงเทพมหานครโดยเริ่มต้นจาก ที่บริเวณชุมชนประตูลิမ်พระเกียรติ 60 พรรษา หรือบริเวณวงเวียนโอเดียน ต่อมาตามเส้นทางถนนจนมาถึงตลาดเก่าเยาวราช และสิ้นสุดที่ถนนพระพิรุณ (ถนนที่ตัดถนนมหาไชยและถนนจักรเพชร

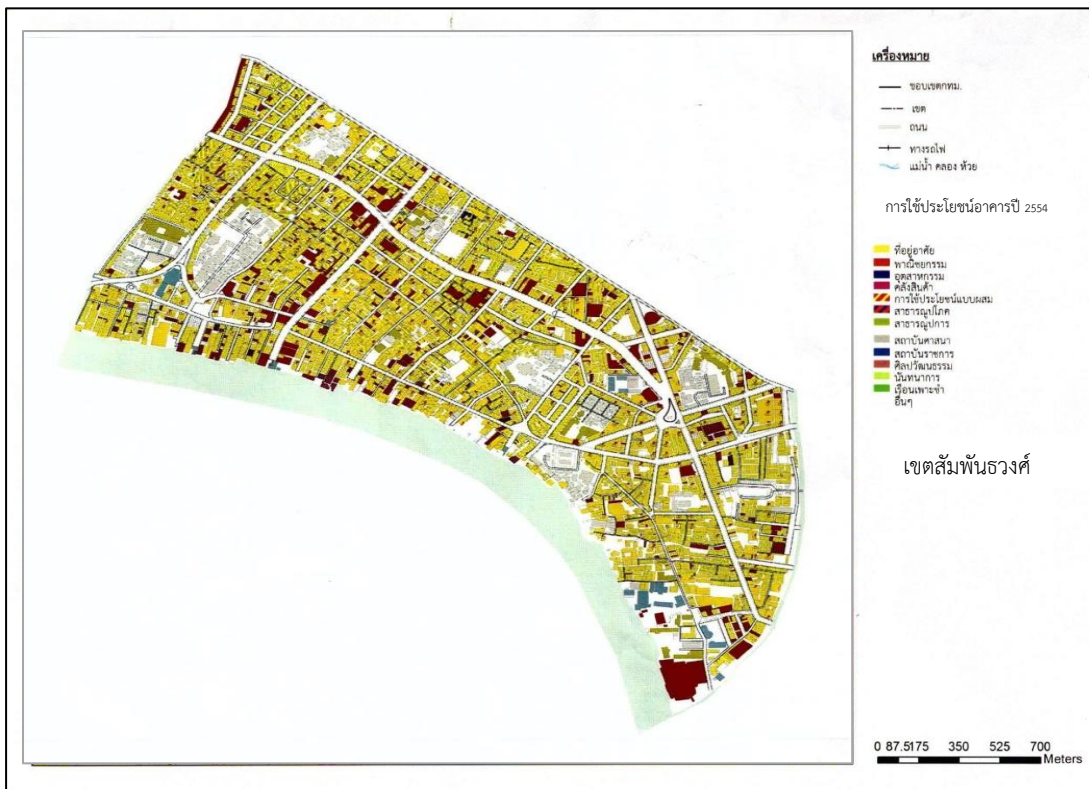
### 2.2.5 ประชากร

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนประชากรย่านราชวงศ์

จำนวนประชากรในเขตสัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ. 2558 (คน)	จำนวนประชากรในเขตสัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ. 2559 (คน)
25,694	24,785
จำนวนประชากรในแขวงสัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ. 2558 (คน)	จำนวนประชากรในแขวงสัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ. 2559 (คน)
9,669	9,201

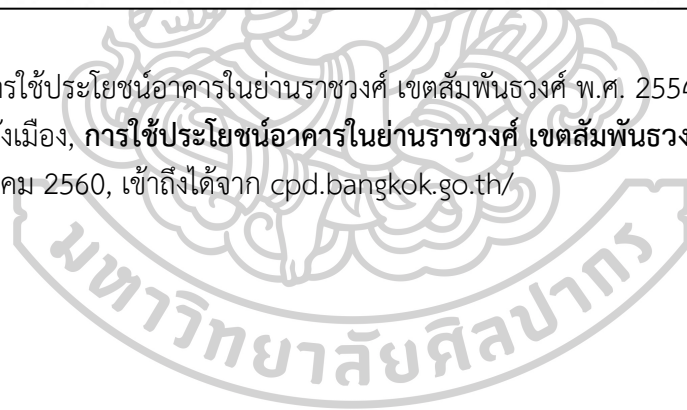
ที่มา : กรมการปกครอง, สถิติประชากร, 2559 (กรมการปกครอง, 2559)

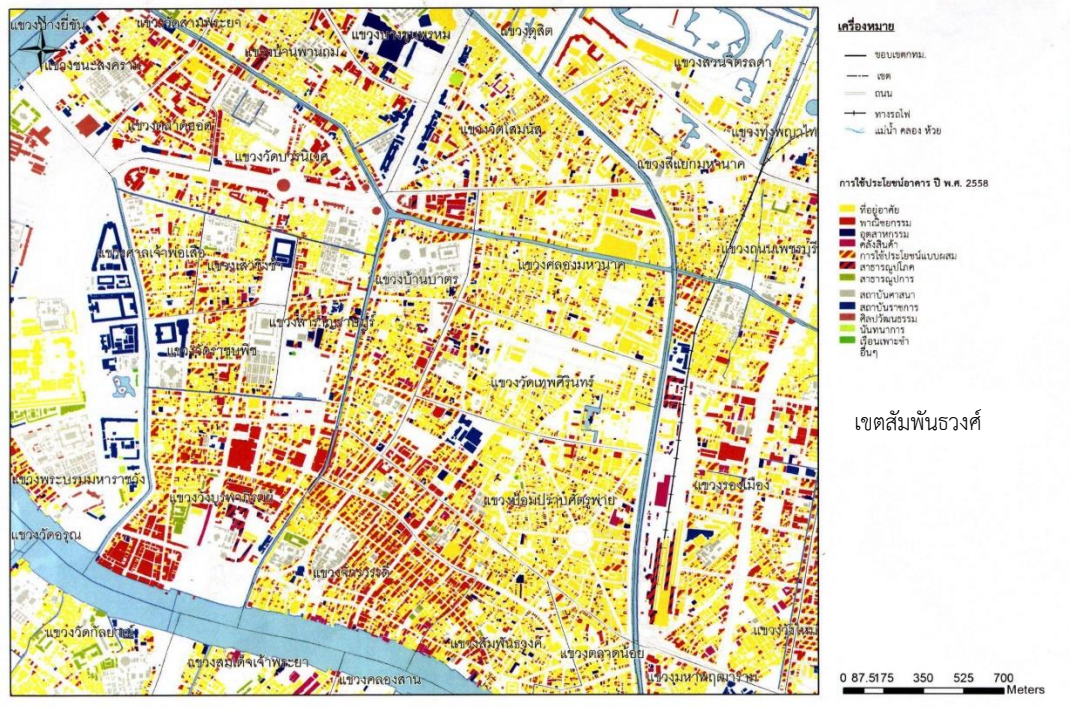
## 2.2.6 การใช้ประโยชน์อาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านราชวงศ์



ภาพที่ 61 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ. 2554

ที่มา: สำนักผังเมือง, การใช้ประโยชน์อาคารในย่านราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ. 2554, เข้าถึงเมื่อ 3 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [cpd.bangkok.go.th/](http://cpd.bangkok.go.th/)

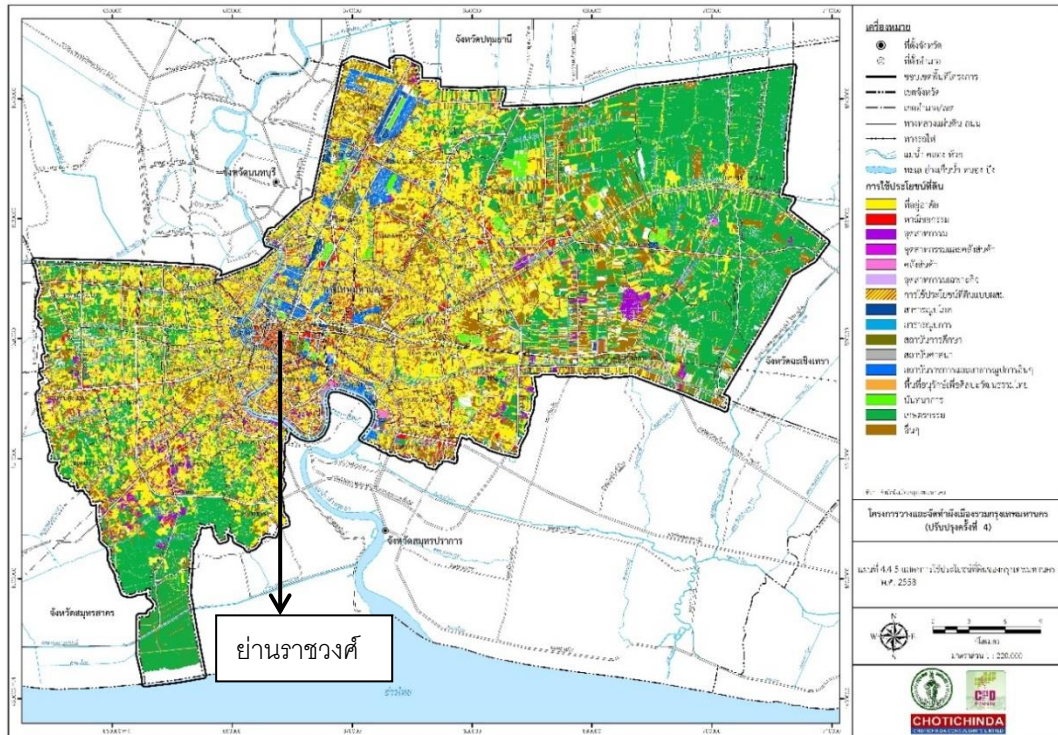




ภาพที่ 62 การใช้ประโยชน์อาคารในย่านราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ. 2558  
ที่มา: สำนักผังเมือง, การใช้ประโยชน์อาคารในย่านราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ. 2558, เข้าถึงเมื่อ 3 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [cpd.bangkok.go.th/](http://cpd.bangkok.go.th/)

การใช้ประโยชน์อาคาร ย่านราชวงศ์ สัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ.2554 พื้นที่โดยรอบเป็นย่านที่อยู่อาศัยของคนไทยเชื้อสายจีน ผังพระนครและย่านพาณิชย์กรรมที่บริเวณถนนเยาวราช สำเพ็ง ซึ่งเป็นแหล่งการค้าขายและแหล่งร้านอาหารที่สำคัญแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร จากผังการใช้ประโยชน์อาคาร ย่านราชวงศ์ สัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ.2554 ต่อเนื่องมาปี พ.ศ.2558 พื้นที่ที่มีความคล้ายคลึงกันเนื่องจากระยะเวลาห่างกันไม่มากนัก





ภาพที่ 63 การใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านราชวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ พ.ศ. 2558  
ที่มา: ปรับปรุงจาก สำนักผังเมือง, แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2558,  
เข้าถึงเมื่อ 3 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก [cpd.bangkok.go.th/](http://cpd.bangkok.go.th/)

การใช้ประโยชน์ที่ดิน ย่านราชวงศ์ สัมพันธวงศ์ ปี พ.ศ.2558 พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมและย่านที่อยู่อาศัยรวมกัน เป็นชุมชนเชื้อสายจีนที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร และมีเส้นทางการเชื่อมสัญจรมายังฝั่งธนบุรีทั้งทางบกและทางน้ำ

## โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทำดินแดง-ราชวงศ์

### 3.1 ความเป็นมาของโครงการ

การออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์นี้เป็นโครงการหนึ่งในโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมาจากมติของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 มีมติมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการสำรวจออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนี้

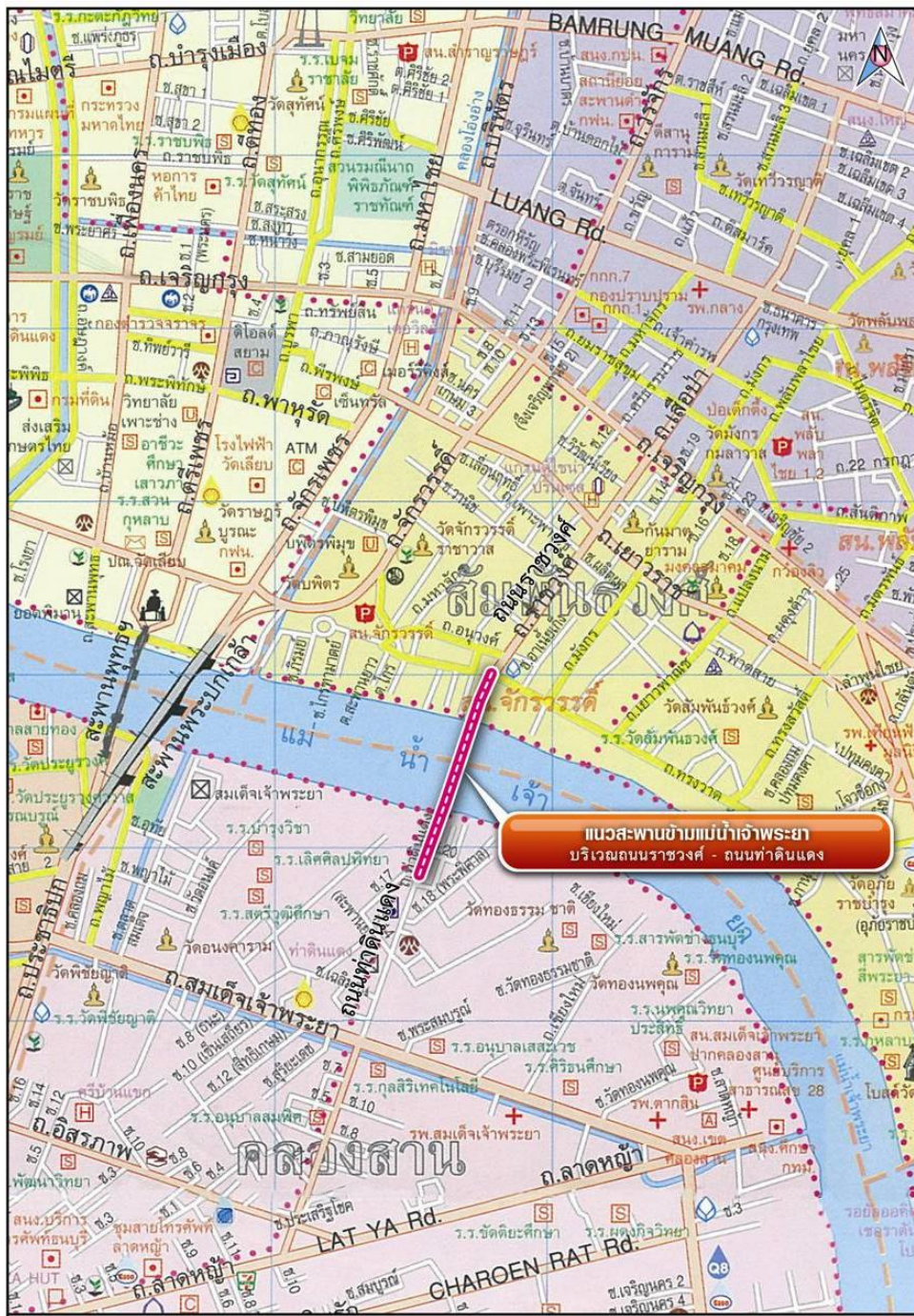
1. บริเวณแยกกกาย
2. บริเวณทำดินแดง - ราชวงศ์
3. บริเวณถนนลาดหญ้า - ถนนมหาพฤฒาราม
4. บริเวณถนนจันทร์ - ถนนเจริญนคร

ซึ่งเห็นว่าโครงการดังกล่าวมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมและเป็นโครงการที่จะช่วยอำนวยความสะดวก และระบายการจราจรในพื้นที่ได้ดี พร้อมทั้งส่งเสริมโครงข่ายถนนให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ต่อมาสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดให้มีการประชุมประสานการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและการจราจร ครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2549 ที่ประชุมได้มอบหมายให้กรุงเทพมหานคร ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 4 แห่ง โดยให้ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการฯ เพิ่มเติมจึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้องค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนได้ทราบถึงข้อมูลโครงการ คำชี้แจงและเหตุผลที่เกี่ยวข้องกับโครงการดังกล่าว

### 3.2 ขอบเขตพื้นที่

โครงการนี้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งสองฝั่งได้แก่ ฝั่งราชวงศ์ เยาวราช ในเขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร ที่มีชุมชนและย่านการค้าที่สำคัญ รวม 15 แห่ง และฝั่งทำดินแดง ในเขตคลองสาน รวม 37 ชุมชน



ภาพที่ 64 พื้นที่โครงการ

ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ทำดินแดง, กรุงเทพฯ.

### 3.3 การคมนาคมทางบกและทางน้ำ

#### การสำรวจข้อมูลด้านจราจรทางบก

การสำรวจข้อมูลด้านจราจร เป็นการสำรวจข้อมูลการเคลื่อนตัวของรถ โดยศึกษาจากถนนในบริเวณพื้นที่โครงการย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ และอ้างอิงข้อมูลจากภาครัฐที่บริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการนี้ ใช้ในการวิเคราะห์สภาพจราจรโดยรอบ และใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเปรียบเทียบแบบจำลองการขนส่งและจราจรในปัจจุบัน โดยทางภาครัฐ ได้ดำเนินการวิธีการนับปริมาณจราจรทุก 15 นาที และแยกนับตามทิศทาง และแบ่งประเภทของยานพาหนะเป็น 8 ประเภทและในการวิเคราะห์ปริมาณจราจร บริษัทที่ปรึกษาผู้ดำเนินการศึกษาโครงการใช้วิธีการสัมประสิทธิ์เพื่อแปลงค่าปริมาณของรถประเภทต่างๆ เป็นหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car Unit Equivalent Factor) ดังนี้

ตารางที่ 5 ตารางหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car Unit Equivalent Factor)

ประเภทยานพาหนะ	PCU Factor
รถจักรยานยนต์	0.25
รถสามล้อเครื่อง	0.75
รถยนต์นั่ง	1.00
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.00
รถบรรทุกขนาดเล็ก	1.00
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.50
รถบรรทุกขนาดกลาง	2.00
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (3 เพลาขึ้นไป)	2.50

ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง, กรุงเทพฯ.

ช่วงถนน	วันที่สำรวจ	ทิศทาง (เข้า-ออก กรุงเทพฯ)	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน			
			เร่งด่วนเช้า (7:00-9:00) (PCU/ชม.)	เร่งด่วนเย็น (16:00-19:00) (PCU/ชม.)	ทั้งวัน (คัน)	ทั้งวัน (PCU)
MB-01: สะพานพระปกเกล้า	เสาร์ 13/11/2553	ขาเข้า	2,683	1,572	46,069	36,367
		ขาออก	1,203	2,264	50,478	35,329
		รวม	3,886	3,836	96,547	71,696
	จันทร์ 15/11/2553	ขาเข้า	3,707	1,698	55,651	41,627
		ขาออก	1,096	2,769	48,003	33,422
		รวม	4,803	4,467	103,654	75,049
พุธ 17/11/2553	ขาเข้า	3,677	1,847	54,317	41,663	
	ขาออก	1,429	2,490	52,362	35,299	
	รวม	5,106	4,337	106,679	76,962	
MB-02: สะพานพระพุทธ ยอดฟ้า	เสาร์ 13/11/2553	ขาเข้า	1,214	1,228	31,266	23,607
		ขาออก	599	1,339	32,391	24,173
		รวม	1,813	2,567	63,657	47,780
	จันทร์ 15/11/2553	ขาเข้า	2,537	1,102	28,345	21,767
		ขาออก	163	1,602	26,288	17,315
		รวม	2,700	2,704	54,633	39,082
พุธ 17/11/2553	ขาเข้า	2,499	961	34,491	26,174	
	ขาออก	110	2,016	26,229	18,545	
	รวม	2,609	2,977	60,720	44,719	
MB-03: ถนนเจริญกรุง	เสาร์ 13/11/2553	ขาเข้า	1,708	1,641	41,136	33,468
	จันทร์ 15/11/2553	ขาเข้า	3,020	2,301	52,698	42,487
	พุธ 17/11/2553	ขาเข้า	2,820	2,203	52,359	41,704
MB-04: ถนนลาดหญ้า	เสาร์ 13/11/2553	ขาเข้า	965	862	19,453	17,041
		ขาออก	972	801	18,507	15,986
		รวม	1,937	1,663	37,960	33,027
	จันทร์ 15/11/2553	ขาเข้า	1,029	906	21,827	17,621
		ขาออก	1,153	974	18,309	16,334
		รวม	2,182	1,880	40,136	33,955
พุธ 17/11/2553	ขาเข้า	1,117	887	20,376	16,847	
	ขาออก	929	937	17,766	15,833	
	รวม	2,046	1,824	38,142	32,680	
MB-05: ถนนเยาวราช	เสาร์ 13/11/2553	ขาออก	1,875	2,117	49,632	39,822
	จันทร์ 15/11/2553	ขาออก	1,782	2,031	45,664	35,990
	พุธ 17/11/2553	ขาออก	1,800	2,122	50,248	39,268
MB-06: สะพานตากสิน	เสาร์ 18/12/2553	ขาเข้า	3,093	2,467	65,780	54,670
		ขาออก	2,907	5,396	91,504	75,486
		รวม	6,000	7,863	157,284	130,156
	จันทร์ 13/12/2553	ขาเข้า	2,669	1,977	68,533	46,645
		ขาออก	1,834	4,433	84,263	63,301
		รวม	4,503	6,410	152,796	109,946
พุธ 1/12/2553	ขาเข้า	2,794	1,593	62,869	43,587	
	ขาออก	2,027	5,540	92,789	66,374	
	รวม	4,821	7,133	155,658	109,961	

หมายเหตุ : \* ข้อมูลจากการสำรวจของโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ ถ.ลาดหญ้า-ถ.มหาพฤฒาราม

ภาพที่ 65 ตารางแสดงปริมาณจราจรบนถนน  
ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ทำดินแดง,  
กรุงเทพฯ

จากตารางการสำรวจพบว่า จุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ประมาณ 153,000 - 157,000 คัน (คิดเป็น 110,000 - 130,000 PCU ต่อวัน) สะพานพระปกเกล้า มีปริมาณจราจรระหว่าง 97,000 - 107,000 คัน ต่อวัน (คิดเป็น 72,000 - 77,000 PCU ต่อวัน) ส่วนสะพานพระพุทธยอดฟ้า มีปริมาณจราจรประมาณ 55,000 - 64,000 คัน ต่อวัน (คิดเป็น 39,000 - 48,000 PCU ต่อวัน) ถนนลาดหญ้า มีปริมาณจราจรน้อยที่สุดในจุดสำรวจทั้งหมด ประมาณ 38,000 - 40,000 คันต่อวัน (คิดเป็น 33,000 - 34,000 PCU ต่อวัน) ส่วนจุดสำรวจที่มีปริมาณจราจรสูงมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ได้แก่ สะพานพระปกเกล้า และสะพานสมเด็จพระ

พระเจ้าตากสิน มีปริมาณจราจรประมาณ 4,800 - 5,100 PCU ต่อชั่วโมง ในช่วงเช้า และในเวลา  
เร่งด่วนช่วงเย็น มีปริมาณจราจร ประมาณ 4,300-4,500 PCU ต่อชั่วโมง สะพานตากสินช่วงเร่งด่วน  
ช่วงเช้าเวลาเร่งด่วน คิดเป็น 4,500 - 4,800 PCU และช่วงเย็น 6,400 - 7,100 PCU ยานพาหนะส่วน  
ใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล มีสัดส่วนที่ 40-50 รองลงมาคือ จักรยานยนต์ สัดส่วนที่ร้อยละ 30

### ความเร็วในการเดินทาง (Travel Speed Survey)

ถนน	ทิศทาง	วันที่								
		เสาร์ 13 พ.ย. 53			จันทร์ 15 พ.ย. 53			พุธ 17 พ.ย. 53		
		AM Peak	PM Peak	Off- peak	AM Peak	PM Peak	Off- peak	AM Peak	PM Peak	Off- peak
เจริญกรุง	EB	16.65	12.11	15.22	12.65	8.11	11.22	10.65	10.11	13.22
เยาวราช	WB	18.29	9.43	12.21	14.29	7.43	10.21	14.29	5.43	10.21
ราชวงศ์	NB	15.65	9.11	16.22	11.65	7.11	12.22	12.65	5.11	13.22
	SB	14.29	8.43	14.21	12.29	6.43	10.21	13.29	6.43	11.21
วรจักร	NB	16.96	11.58	19.05	12.96	7.58	16.05	13.96	7.58	16.05
	SB	16.22	9.41	17.91	14.22	7.41	15.91	16.22	6.41	16.91
จักรวรรดิ	SB	15.22	10.41	17.16	13.22	8.41	15.16	13.22	7.41	17.16
จักรเพชร	NB	17.79	13.17	21.91	14.79	11.17	18.91	16.79	10.17	18.91
	SB	21.94	11.12	22.71	17.94	9.12	19.71	18.94	10.12	21.71
ประชาธิปไตย	NB	17.49	24.11	27.12	15.49	20.11	24.12	14.49	19.11	25.12
	SB	27.32	21.86	29.29	24.32	19.86	26.29	25.32	17.86	27.29
ลาดหญ้า	EB	19.49	25.11	34.12	16.49	21.11	30.12	14.49	21.11	31.12
	WB	30.32	24.86	34.29	27.32	22.86	32.29	27.32	23.86	30.29
เจริญนคร	NB	22.27	24.98	29.44	18.27	21.98	25.44	19.27	20.98	24.44
	SB	22.43	21.31	31.40	20.43	19.31	27.40	18.43	21.31	29.40
สมเด็จพระยา เจ้าพระยา	EB	24.27	26.98	31.44	21.27	24.98	28.44	20.27	23.98	27.44
	WB	26.43	26.31	32.40	23.43	23.31	30.40	24.43	22.31	29.40
ท่าดินแดง	NB	24.27	21.98	30.44	20.27	17.98	26.44	18.27	19.98	24.44
	SB	26.43	18.31	27.40	22.43	16.31	25.40	22.43	16.31	23.40
กรุงธนบุรี	EB	12.52	17.11	28.22	10.92	13.11	25.22	9.32	14.11	25.22
	WB	21.29	10.74	27.21	18.29	8.49	26.21	20.29	7.59	25.01
ตรีเพชร	NB	17.59	13.79	21.16	13.59	11.79	19.16	12.59	13.79	21.16
	SB	18.34	14.75	24.78	16.34	10.75	20.78	17.34	10.75	18.78

ภาพที่ 66 ตารางแสดงผลการสำรวจความเร็วในการเดินทาง

ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง,  
กรุงเทพฯ

กรณีวิเคราะห์	ช่วงเร่งด่วนเช้า			ช่วงเร่งด่วนเย็น		
	PCU-KM	PCU-Hr	ความเร็ว (กม./ชม.)	PCU-KM	PCU-Hr	ความเร็ว (กม./ชม.)
<b>พ.ศ. 2558</b>						
ไม่มีโครงการ	493,302	23,628	20.88	93,093	6,097	15.27
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถ 2 ทิศทาง	490,118	22,806	21.49	90,217	5,292	17.05
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถทางเดียว	489,399	21,892	22.36	91,736	5,257	17.45
มีสะพานทำดินแดง 4 ช่องจราจร	489,189	21,806	22.43	88,240	4,906	17.98
<b>พ.ศ. 2563</b>						
ไม่มีโครงการ	518,063	27,428	18.89	104,213	8,028	12.98
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถ 2 ทิศทาง	519,421	27,142	19.14	101,520	6,962	14.58
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถทางเดียว	512,935	24,920	20.58	101,178	6,468	15.64
มีสะพานทำดินแดง 4 ช่องจราจร	512,263	24,862	20.60	98,313	5,955	16.51
<b>พ.ศ. 2568</b>						
ไม่มีโครงการ	509,083	25,956	19.61	99,605	7,138	13.95
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถ 2 ทิศทาง	505,421	24,461	20.66	97,141	6,142	15.82
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถทางเดียว	503,700	23,605	21.34	97,776	5,952	16.43
มีสะพานทำดินแดง 4 ช่องจราจร	502,329	23,444	21.43	94,719	5,530	17.13
<b>พ.ศ. 2578</b>						
ไม่มีโครงการ	547,591	31,942	17.14	104,015	8,435	12.33
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถ 2 ทิศทาง	542,126	30,040	18.05	101,657	7,330	13.87
มีสะพานทำดินแดง 2 ช่องจราจรเดินรถทางเดียว	537,739	28,785	18.68	101,509	6,599	15.38
มีสะพานทำดินแดง 4 ช่องจราจร	536,430	28,552	18.79	98,798	6,153	16.06

ภาพที่ 67 ตารางแสดงผลการสำรวจความเร็วในการเดินทาง  
 ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
 สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ทำดินแดง,  
 กรุงเทพฯ

หากมีสะพานแล้ว การพัฒนาโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทำดินแดง-  
 ราชวงศ์ มี 4 ช่องทางจราจร จะเป็นผลดีต่อโครงข่ายคมนาคมมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นสะพานในรูปแบบ  
 ใดก็ตามจะส่งผลต่อการเพิ่มปริมาณจราจรบนถนนทำดินแดง ถนนลาดหญ้าและถนนราชวงศ์ จึงต้อง  
 มีข้อเสนอแนวทางในการจัดการจราจร เพื่อลดปัญหาและผลกระทบด้านจราจร

### การสำรวจข้อมูลด้านการสัญจรทางน้ำ

โครงการนี้เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับทำนน้ำข้ามฟาก 2 แห่ง คือ ทำนน้ำราชวงศ์ และ ทำนน้ำทำดินแดง

ตารางที่ 6 การสำรวจข้อมูลด้านการสัญจรทางน้ำ ทำนน้ำราชวงศ์ และทำนน้ำทำดินแดง

ปี พ.ศ.	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
จำนวน ผู้โดยสาร เฉลี่ยต่อวัน	12,160	13,288	11,849	11,477	10,751	11,225	11,147	10,963	10,830	10,971
จำนวน เที่ยวเรือ โดยสาร เฉลี่ยต่อวัน	158	145	137	133	125	138	135	130	122	114

ที่มา: (กรมเจ้าท่า, 2556)

### 3.4 ด้านวิศวกรรม (รูปแบบสะพานและองค์ประกอบ)

#### 3.4.1 รูปแบบสะพานผลการพิจารณารูปแบบสะพานที่เหมาะสม

แนวของสะพานที่ก่อสร้างใหม่ควรอยู่บนถนนทำดินแดงและถนนราชวงศ์ และโครงข่ายถนนที่รองรับสะพานแห่งใหม่ ผังราชวงศ์ที่เหมาะสมคือ ถนนราชวงศ์ เพื่อกระจายการสัญจรเข้าสู่ถนนเยาวราชและถนนเจริญกรุง ส่วนด้านถนนทำดินแดงนั้น สามารถเชื่อมต่อกับถนนสมเด็จพระยาได้ และกระจายการสัญจรเข้าสู่ถนนเจริญนคร ถนนอิสรภาพและถนนลาดหญ้า เพื่อความสะดวกสบายยิ่งขึ้น ลักษณะของสะพานเป็นสะพานขนาด 2 ช่องทางจราจร เป็นรูปแบบเพื่อให้รถยนต์และคนเดินข้ามสัญจรได้ โดยเริ่มต้นจากเส้นทางจากฝั่งราชวงศ์บริเวณปากซอยถนนทรงวาด มุ่งหน้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามายังปากซอยทำดินแดง 17

รูปแบบทางเลือกของรูปแบบเชิงหลักการนั้น ผู้จัดทำโครงการได้พิจารณารูปแบบสะพานที่มีการก่อสร้างมาแล้ว ภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีทั้งหมด 20 สะพาน โดยพบว่า แม่น้ำเจ้าพระยามีความกว้างประมาณ 20 เมตร โครงการนี้ต้องการส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมในบริเวณสะพาน เห็นควรเป็นสะพานของชุมชน เพื่อเชื่อมโยงทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งรูปแบบที่เหมาะสม มีจำนวน 5 รูปแบบ และรูปแบบลักษณะเป็นอุโมงค์อีก 1 แบบ ดังนี้

#### 1. สะพานคอนกรีต 2 รูปแบบ

##### 1.1 สะพานคอนกรีตแบบคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge)

เป็นรูปแบบสะพานที่นิยมสร้างข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถใช้ได้ดีกับช่วงความยาวคานตั้งแต่ 60-230 เมตร การก่อสร้างคานสะพานประเภทนี้ จะเริ่มโดยการหล่อคานบน



หัวเสาสะพานก่อนและทำการหล่อคานออกจากเสา โดยหล่อคานออกจากคานหัวเสา โดยค่อยๆ ก่อสร้างเพื่อให้คานทั้งสองยื่นออกไปอย่างสมดุลไปจนถึงส่วนกึ่งกลางของช่วงสะพานไปบรรจบกันกับ ส่วนยื่นที่ก่อสร้างออกมาจากเสาสะพานของอีกด้าน และเทคอนกรีตให้เชื่อมคานให้ติดกัน



ภาพที่ 68 รูปทั่วไปสะพานคอนกรีตแบบคานยื่นสมดุล  
ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง,  
กรุงเทพฯ

### 1.2 สะพานคอนกรีตแบบเดลต้าเฟรม (Delta Frame Bridge)

เป็นรูปแบบสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ลักษณะเด่นของ  
โครงสร้างรูปแบบนี้อยู่ที่โครงสร้างเสาที่ยื่นทแยงออกไปทั้งสองข้างทำให้สะพานมีความงดงามและ  
ทันสมัย แต่ส่วนของโครงสร้างเสาที่ยื่นออกไปอาจมีผลต่อพื้นที่การสัญจรไปมาของเรือลดลง และตัว  
สะพานต้องยกให้สูงเพื่อให้มีสัดส่วนระหว่างเสาและคานที่เหมาะสม และส่วนทางเดินเท้าสำหรับ  
สะพานเดลต้าเฟรม จะมีรูปแบบเหมือนกับสะพานคอนกรีตแบบคานยื่นสมดุล

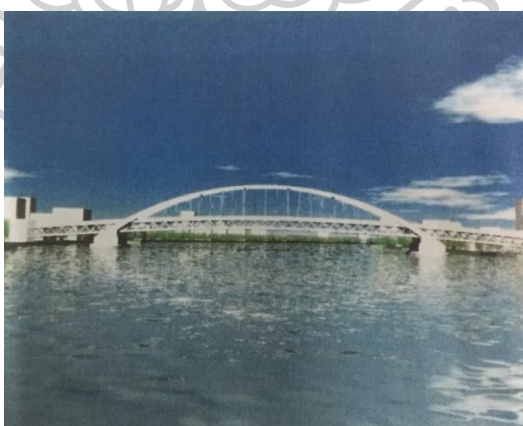


ภาพที่ 69 รูปทั่วไปสะพานคอนกรีตแบบเดลด้าเฟรม  
ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง,  
กรุงเทพฯ

## 2. สะพานเหล็ก 3 รูปแบบ

### 2.1 สะพานโครงเหล็กแบบโค้ง (Steel Arch Bridge)

เป็นรูปแบบสะพานที่ได้รับความนิยมในต่างประเทศ โดยนำมา  
ประยุกต์เป็นสะพาน 2 ชั้น โดยอาจจะเป็นสะพานสำหรับรถยนต์ทั้ง 2 ชั้น หรืออาจจะใช้งานร่วมกัน  
ทั้งรถยนต์หรือรถไฟ เป็นต้น



ภาพที่ 70 สะพานโครงเหล็กแบบโค้ง

ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง,  
กรุงเทพฯ

## 2.2 สะพานโครงเหล็กแบบหลายโค้ง



ภาพที่ 71 สะพานโครงเหล็กแบบหลายโค้ง  
ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง,  
กรุงเทพฯ

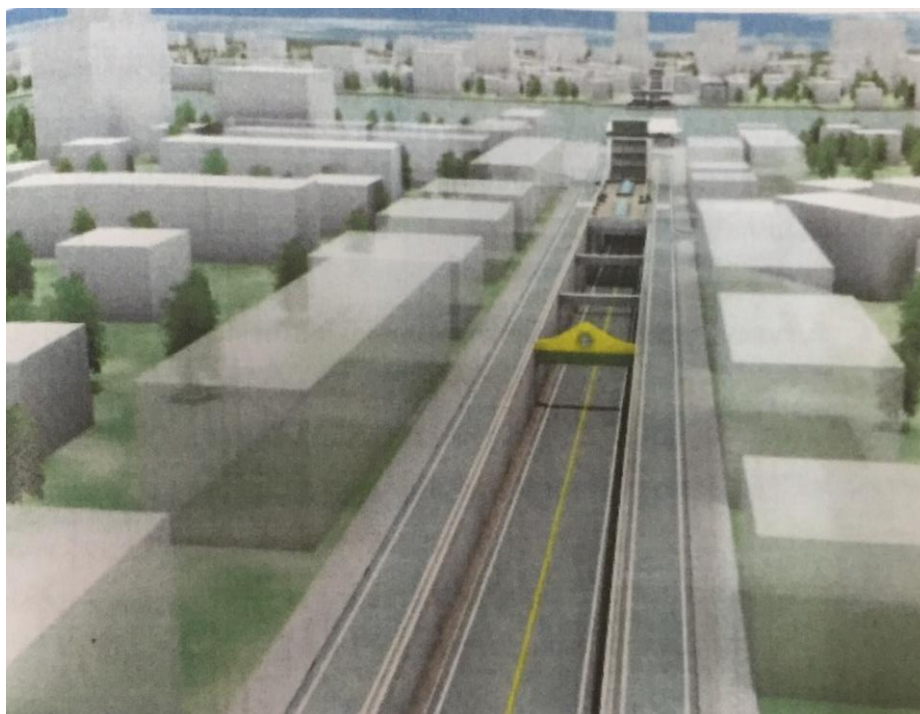
## 2.3 สะพานโครงเหล็กแบบถัก (Steel Truss Bridge)



ภาพที่ 72 สะพานโครงเหล็กแบบถัก  
ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อ  
สำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง,  
กรุงเทพฯ

### 3. อุโมงค์คอนกรีตลอดแม่น้ำ 1 รูปแบบ

ผลการพิจารณารูปแบบของสะพาน กล่าวคือ เลือก รูปแบบสะพานโครงเหล็กแบบโค้ง เพราะสามารถก่อสร้างเป็นสะพานของชุมชน และกำหนดทางเดินเท้าเพื่อเชื่อมทั้งสองฝั่งไว้ด้วยกัน ประมาณ 10 เมตร และช่วงกลางสะพานนั้น จะจัดเป็นแหล่งที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับประชาชนในชุมชน และยังก่อสร้างเพื่อปรับเข้ากับสภาพของชุมชนด้วย



ภาพที่ 73 อุโมงค์คอนกรีตลอดแม่น้ำ

ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ทำดินแดง, กรุงเทพฯ

จากการสรุปรูปแบบของสะพาน ในงานออกแบบ-ก่อสร้างสะพานแห่งนี้ คือ สะพาน 2 ชั้น เพื่อกำหนดให้ชั้นล่างของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นสะพานคนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาและเป็นลานคนเมืองของชุมชน ซึ่งลดผลกระทบในเรื่องของการเวนคืน และลดผลกระทบด้านการค้าขายและบดบังร้านค้า นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงท่าเรือใหม่และจัดพื้นที่พักผ่อนริมน้ำเพื่อให้ชุมชนได้มีพื้นที่กิจกรรมร่วมกัน



ภาพที่ 74 สะพาน 2 ชั้น

ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ทำดินแดง, กรุงเทพฯ

### 3.4 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

#### 3.4.1 ด้านกายภาพ

สภาพของพื้นที่โครงการทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้น มีความสูงเฉลี่ยจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 1.5 เมตร และมีเขื่อนป้องกันน้ำท่วม 2.5 เมตร ปัจจุบันเป็นอาคารตึกแถวตลอดทาง เป็นทั้งร้านค้า ที่อยู่อาศัยของผู้คนในพื้นที่ชุมชน ซึ่งในลักษณะการขยายตัวของอาคารมีข้อกำหนดในด้านกฎหมายก่อสร้างอาคารในเขตอนุรักษ์ชั้นนอกกรุงรัตนโกสินทร์และกรุงธนบุรี ซึ่งตามข้อกำหนดของผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 กำหนดให้ห้ามมิให้ก่อสร้างอาคารสูง (> 21 เมตร) ถนนราชวงศ์เป็นเขตพาณิชยกรรม (พ.3) และถนนทำดินแดงเป็นย่านที่อยู่อาศัย (ย.8)

### 3.4.2 ด้านสาธารณูปโภค

ตามแนวกถนนราชวงศ์ มีเส้นแนวสายไฟฟ้าใต้ดิน (12 V) ระหว่างถนนทรงวาดถึงแยกถนนเยาวราช ซึ่งถนนราชวงศ์มีท่อระบายน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 300 – 400 มิลลิเมตร ทั้งสองฝั่งถนน และริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณทำนักราชวงศ์จะมีเขื่อนกันตลิ่งแนวคั่นกันน้ำ และบ่อสูบน้ำที่ทำนักราชวงศ์และบ่อพักน้ำเสีย ณ แยกถนนทรงวาดกับถนนราชวงศ์

### 3.5 การมีส่วนร่วมของประชาชน

#### 3.5.1 ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม (TOR)

บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาที่ได้รับการว่าจ้างจากสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ ซึ่งจะต้องดำเนินการกำหนดทางเลือก วิธีแนวทางการแก้ไข และการป้องกันที่มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ จึงดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของทางเลือกทั้งหมด ควบคู่ไปกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดสัมมนา และกิจกรรมการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชน เพื่อที่จะรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ โดยให้ประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ระยะเริ่มต้นและระยะการดำเนินการศึกษาโครงการ บริษัทที่ปรึกษาจะสามารถรวบรวมข้อมูลและข้อคิดเห็นเพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม หากมีการก่อสร้างในลำดับต่อไป ระยะเวลาการดำเนินการตามขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษานี้ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2553-กันยายน 2554 (1 ปีงบประมาณ)

#### 3.5.2 วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน

วัตถุประสงค์ของการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบ และเสริมสร้างความเข้าใจที่ตรงกันของการดำเนินการของภาครัฐและลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน รวมถึงเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามาส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินการโครงการ

#### 3.5.3 รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง – ราชวงศ์

บริษัทที่ปรึกษาที่เป็นผู้ดำเนินการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชนนั้น ได้ดำเนินการในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

1. การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการดำเนินโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นเบื้องต้นที่มีต่อโครงการโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และผู้นำชุมชน จำนวน 1 ครั้ง (ช่วงการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน)

2. การจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ จัดประชุมสรุปความคืบหน้าโครงการ และจัดประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ เป็นการประชุมสัมมนาระดับหน่วยงานเพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและภาคประชาชนได้รับทราบข้อมูลและสามารถแสดงความคิดเห็นได้ จำนวน 3 ครั้ง

3. การประชุมระดับท้องถิ่น เพื่อให้ข้อมูลโครงการได้ลงไปถึงพื้นที่ที่จะดำเนินโครงการอย่างทั่วถึงและเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการจำนวน 2 ครั้ง

4. การประชุมเฉพาะกลุ่ม โดยผู้ดำเนินการโครงการใช้วิธีการประชุมกลุ่มย่อย เพื่อชี้แจงข้อมูลให้กับผู้ที่เข้าร่วมประชุมสามารถเผยแพร่ข้อมูลไปยังภาคประชาชนในวงกว้างได้จำนวน 3 ครั้ง

### 3.5.4 ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างบริษัทเทสโก้ จำกัด เพื่อศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาลงวันที่ 27 สิงหาคม 2553 โดยเริ่มดำเนินการ 11 ตุลาคม 2553–5 ตุลาคม 2554 งานศึกษาผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมงานประชาสัมพันธ์การมีส่วนร่วมของประชาชนงานศึกษาด้านจรรยาบรรณสำรวจออกแบบด้านวิศวกรรมและงานวิเคราะห์โครงการทางด้านเศรษฐศาสตร์



ภาพที่ 75 ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน  
ที่มา: กรุงเทพมหานคร, สำนักการโยธา, รายงานการศึกษาความเหมาะสมงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบ งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ทำดินแดง, กรุงเทพฯ

## ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ

**1. การทบทวนข้อมูลและผลิตสื่อประชาสัมพันธ์** อาทิ บอร์ดนิทรรศการ แผ่นพับโครงการ เว็บไซต์ เป็นต้น

ระยะเวลาดำเนินการ: ตามการดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

วัตถุประสงค์: เพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนในเรื่องของโครงการฯ  
มติที่ประชุม: รับทราบ

## 2. เข้าพบปรึกษาหารือและประสานงานกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

การดำเนินการ: พบสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (สส.) สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร (สก.) สมาชิกสภาเขตกรุงเทพมหานคร (สข.) ผู้อำนวยการเขตสัมพันธวงศ์ ผู้อำนวยการเขตคลองสาน ผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 74 คน เพื่อเสนอข้อมูล สอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของโครงการ รวมทั้งรวบรวมประเด็นปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

ระยะเวลาดำเนินการ: วันที่ 2 และ 8 พฤศจิกายน 2553 ที่สำนักงานเขต  
ทั้ง 2 เขต

วันที่ 5 มกราคม 2554 ณ โรงแรมแกรนด์ ไฮน่า ปรีนเซส

วันที่ 7 มกราคม 2554 ณ สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์

วันที่ 14 มกราคม 2554 ณ ชุมชนซอยช่างนาค- สะพานยาว เขตคลองสาน

วัตถุประสงค์: เพื่อพูดคุยสร้างความเข้าใจระหว่างหน่วยงานราชการกับ

เจ้าของโครงการ

มติที่ประชุม: รับทราบและได้รับคำแนะนำไปปรับปรุงเพิ่มเติม

## 3. การประชุมย่อยครั้งที่ 1

การดำเนินการ : ประชุมชี้แจงและนำเสนอความเป็นมาโครงการ 2 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมประชุมในรูปแบบการประชุมกลุ่มย่อยกึ่งทางการ ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (สส.) สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร (สก.) สมาชิกสภาเขตกรุงเทพมหานคร (สข.) ผู้อำนวยการเขต ประธานชุมชน กรรมการชุมชน และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องรวม 109 คน

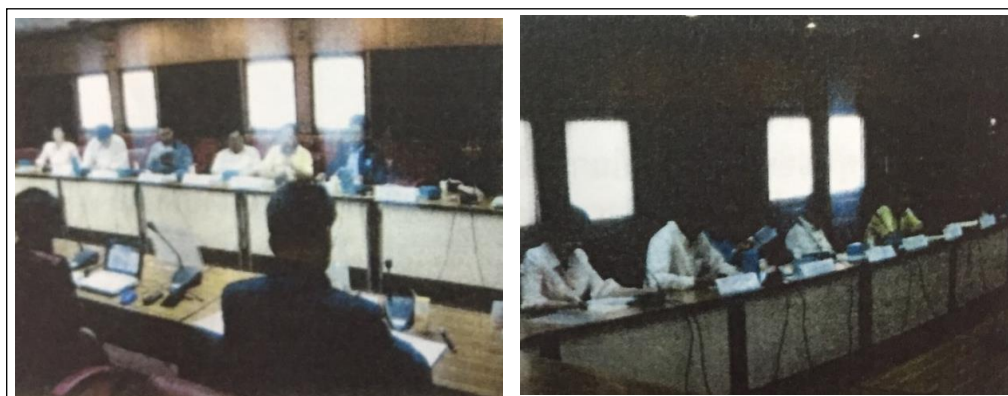
ระยะดำเนินการ: วันที่ 6 มกราคม 2554 ณ สำนักงานเขตคลองสาน

วันที่ 10 มกราคม 2554 ณ สำนักงานเขตสัมพันธวงศ์

วัตถุประสงค์: ผู้นำชุมชนผู้แทนหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องทราบข้อมูลรายละเอียดโครงการ และเสนอแนะแนวทางในการออกแบบปรับปรุงโครงการที่เหมาะสมกับพื้นที่

มติที่ประชุม: รับทราบและนำข้อมูลไปปรับปรุงต่อไป





ภาพที่ 76 การประชุมย่อยครั้งที่ 1

ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  
ท่าดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ. , 2554).

#### 4. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ

การดำเนินการ: จัดประชุมชี้แจงนำเสนอข้อมูลรายละเอียดความเป็นมา  
ขั้นตอนแนวทางการดำเนินงานโครงการ มีผู้เข้าประชุม 196 คน

ระยะดำเนินการ: วันที่ 29 เมษายน 2554 ณ โรงแรมมิลเลนเนียม ฮิลตัน  
ไฮเทล กรุงเทพฯ

วัตถุประสงค์: เพื่อชี้แจงในเรื่องของความเป็นมา และรายละเอียดสำคัญกับ  
ประชาชน ผู้นำชุมชน ผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทราบข้อมูลรายละเอียดโครงการและได้รับ  
ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อการออกแบบปรับปรุงโครงการที่เหมาะสมรวมทั้งเป็นแนวทางในการ  
ดำเนินกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการในระยะต่อไป

มติที่ประชุม: รับทราบ



ภาพที่ 77 การประชุมสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  
ท่าดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ. , 2554).

### 5. การประชุมชี้แจงโครงการในพื้นที่ย่านการค้าฝั่งราชวงศ์

การดำเนินการ: ประชุมชี้แจงโครงการระหว่างหน่วยงานของรัฐและประชาชนในพื้นที่

ระยะดำเนินการ: วันที่ 22 มิถุนายน 2554 ณ ริมนนราชวงศ์

วัตถุประสงค์: ผู้แทนสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร คณะที่ปรึกษา บริษัท เทสโก้ จำกัด ได้เข้าร่วมชี้แจงโครงการฯ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อความเป็นไปได้ของโครงการในเขตสัมพันธวงศ์และประชาชนที่อาศัยอยู่ในย่านนั้นได้รับข้อมูลรายละเอียดโครงการและได้รับข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะในการศึกษาโครงการต่อไป



ภาพที่ 78 การประชุมชี้แจงโครงการในพื้นที่ย่านการค้าฝั่งราชวงศ์  
ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  
ท่าดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ; , 2554).

### 6. ร่วมรายการสปริงนิวส์

การดำเนินการ: บริษัทที่ปรึกษาได้รับเชิญเข้าร่วมรายการสปริงนิวส์ คลายทุกซ์ เพื่อให้สัมภาษณ์ถึงแผนงานการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการตอบปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไขปัญหารวมทั้งชี้แจงรายละเอียดและผลการตอบรับของประชาชนซึ่งเป็นการสนทนาระหว่างผู้ดำเนินรายการกับบริษัทที่ปรึกษาและผู้แทนประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาที่เข้ามาในพื้นที่

ระยะเวลาดำเนินการ: วันที่ 22 กรกฎาคม 2554

วัตถุประสงค์: ร่วมพูดคุยถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่เพื่อนำไปแก้ไขต่อไป  
มติที่ประชุม: รับทราบ



ภาพที่ 79 ร่วมรายการสปริงนิวส์  
ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  
ท่าดินแดง-ราชวงศ์ กรุงเทพฯ. , 2554).

#### 7. ประชุมรอบเฉพาะกลุ่ม (ครั้งที่ 1)

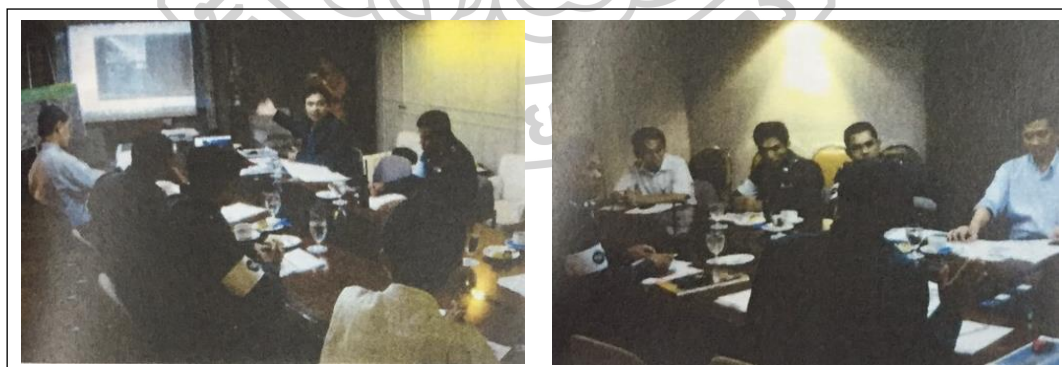
การดำเนินการ: มีผู้เข้าร่วมประชุม 8 คน

ระยะดำเนินการ: วันที่ 22 กรกฎาคม 2554 ณ โรงแรมแกรนด์ไฮน่า ปรีนเซส

วัตถุประสงค์: ผู้แทนสมาคมพ่อค้าทองคำ สมาคมพ่อค้าผ้า สถานีตำรวจ

ท้องที่ เจ้าของกิจการในพื้นที่โครงการเข้าร่วมแสดงความเห็น กรณีที่ไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมที่ผ่านมา  
บริษัทที่ปรึกษาชี้แจงข้อมูลเกี่ยวกับโครงการและความก้าวหน้าเบื้องต้นเพื่อทำความเข้าใจโครงการ  
ร่วมกันพร้อมทั้งรับข้อคิดเห็นเพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการ

มติที่ประชุม: รับทราบและนำข้อคิดเห็นไปปรับปรุงต่อไป



ภาพที่ 80 ประชุมรอบเฉพาะกลุ่ม (ครั้งที่ 1)

ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  
ท่าดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ. , 2554).

#### 8. การประชุมย่อยครั้งที่ 2 (นำเสนอผลการออกแบบเบื้องต้น)

การดำเนินการ: จัดประชุมชี้แจงระดับท้องถิ่นเพื่อนำเสนอผลการสำรวจ

การออกแบบเบื้องต้น พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบการปรับปรุงซึ่งแบ่งการจัดประชุม เป็น 3 เวที ผู้เข้าร่วมประชุมรวม 301 คน เป็นลักษณะการประชุมแบบกึ่งทางการ โดยช่วงแรกเป็นการ นำเสนอผลการศึกษาโครงการ และช่วงที่ 2 เป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้สอบถามและเสนอ ความคิดเห็นเพิ่มเติม

ระยะเวลาดำเนินการ: วันที่ 14 กรกฎาคม 2554 ณ โรงแรมแกรนด์  
ไฮน่า ปรีนเซส

วันที่ 23 กรกฎาคม 2554 ณ โรงเรียนวัดทองธรรมชาติ

วันที่ 24 กรกฎาคม 2554 ณ อุทยานสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี



ภาพที่ 81 การประชุมย่อยครั้งที่ 2 (นำเสนอผลการออกแบบเบื้องต้น)

ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  
ท่าดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ: , 2554).

### 9. การประชุมสัมมนาครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบเชิงหลักการ)

การดำเนินการ: เพื่อนำเสนอผลการสำรวจออกแบบเบื้องต้นและมาตรการ  
ป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบการปรับปรุง  
ผู้ร่วมเข้าประชุมทั้งสิ้น 239 คน

ระยะเวลาดำเนินการ: วันที่ 28 กรกฎาคม 2554 ณ โรงแรมเดอะทวิน  
ทาวเวอร์

วัตถุประสงค์: ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะในการปรับปรุง  
รูปแบบโครงการรวมถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมสอดคล้องกับวิถีชีวิตและสภาพปัญหา



ภาพที่ 82 การประชุมสัมมนาครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบเชิงหลักการ)  
 ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่า  
 ดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ: , 2554).

#### 10. ประชุมนอกรอบเฉพาะกลุ่ม (ครั้งที่ 2)

การดำเนินการ: มีผู้เข้าร่วมประชุมรวม 12 คนเป็นผู้แทนสมาคมพ่อค้า  
 ทองคำ สมาคมพ่อค้าผ้า สถานีตำรวจท้องที่ เจ้าของกิจการในพื้นที่โครงการ เพื่อเป็นการสรุปผล  
 การศึกษาโครงการด้านวิศวกรรมการจราจร ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การวิเคราะห์โครงการทาง  
 เศรษฐศาสตร์และทำความเข้าใจโครงการ รวมถึงรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนนำมาดำเนินการ  
 ศึกษาโครงการต่อไป

ระยะเวลาดำเนินการ : วันที่ 16 กันยายน 2554 ณ โรงแรมแกรนด์ไฮน่า  
 ปรีนเซส

วัตถุประสงค์: ได้นำความคิดเห็นไปปรับปรุง/พัฒนาต่อไป

มติที่ประชุม: รับทราบ



ภาพที่ 83 ประชุมนอกรอบเฉพาะกลุ่ม (ครั้งที่ 2)

ที่มา: บริษัท เทสโก้ จำกัด, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ: , 2554).

### 11. การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3

การดำเนินการ: สรุปผลการศึกษาโครงการจัดประชุมชี้แจงระดับท้องถิ่น พร้อมรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบการปรับปรุง โดยจัดเป็นการประชุม 2 เวที ผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 93 คน

ระยะเวลาดำเนินการ: วันที่ 25 กันยายน 2554 (ฝั่งราชวงศ์) ณ โรงแรมแกรนด์ไฮน่า ปรีนเซส

วันที่ 25 กันยายน 2554 (ฝั่งท่าดินแดง)

ณ โรงแรมแกรนด์ไฮน่า ปรีนเซส

มติที่ประชุม: รับทราบ

### 12. การประชุมสัมมนาครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

การดำเนินการ: เสนอผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการในด้านต่างๆ ผู้เข้าร่วมประชุม 167 คน

ระยะเวลาดำเนินการ: วันที่ 26 กันยายน 2554 ณ โรงแรมแกรนด์ไฮน่า ปรีนเซส

#### ความเห็นของประชาชน

1. ต้องรับรองได้ว่า ไม่มีการเวนคืนพื้นที่ที่ดินทั้งสองฝั่ง
2. หากมีการก่อสร้างแล้ว รูปแบบสะพานมีการเปลี่ยนแปลงจากที่นำเสนอ ในรูปแบบสะพาน 2 ชั้น หรือไม่
3. ขอคัดค้านการก่อสร้างสะพาน เพราะจะทำให้เกิดปัญหาจราจรเพิ่มมากขึ้น
4. การลดรูปแบบโครงสร้างสะพานลง ทำให้ประโยชน์ของสะพานน้อยลงจึงไม่มีความคุ้มค่าต่อการพัฒนา
5. ศึกษาเรื่องระบบจราจรเพิ่มเติม และระบบรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร

วัตถุประสงค์: การกลุ่มเป้าหมายได้รับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ  
มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและนำข้อเสนอแนะไปปรับปรุงโครงการ  
นำไปสู่การยอมรับและการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อโครงการ

มติที่ประชุม: รับทราบ

การคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ในปี พ.ศ. 2554 ระหว่างที่มีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้น ตามอาคาร  
บ้านเรือนทั้ง 2 ฝั่ง ได้มีการขึ้นป้ายคัดค้านตามอาคาร ดังนี้



ภาพที่ 84 การคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ที่มา: Laser, ทำดินแดง-ราชวงศ์ 2554, เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก

<http://topicstock.pantip.com/food/topicstock/2011/08/D10909031/D10909031.html>.

(Laser, 2554)



ภาพที่ 85 การคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

ที่มา: Laser, ทำดินแดง-ราชวงศ์ 2554, เข้าถึงเมื่อ 20 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก

<http://topicstock.pantip.com/food/topicstock/2011/08/D10909031/D10909031.html>.

(Laser, 2554)

การชุมนุมประท้วงเพื่อคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์ ตัวแทนพ่อค้าย่านสำเพ็ง-ราชวงศ์ และทำดินแดง ได้เดินขบวนประท้วงคัดค้านโครงการออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง ราชวงศ์ โดยเข้ายื่นหนังสือคัดค้านโครงการกับนายพรเทพ เตชะไพบูลย์ รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ในปี 2554 ซึ่งกรุงเทพมหานครได้พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า จะไม่มีการก่อสร้างสะพานราชวงศ์-ทำดินแดง เนื่องจากหากมีสะพานแล้ว จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจการค้าในพื้นที่และวิถีชีวิตของประชาชน





ภาพที่ 86 การชุมนุมประท้วงเพื่อคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์  
ที่มา: Mthainews, กทม. สังกัดเลิกสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ราชวงศ์ - ทำดินแดง, เข้าถึงเมื่อ  
14 กรกฎาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <https://news.mthai.com/general-news/130552.html>  
(Mthainews, 2554)

### สรุปท้ายบท

บทที่ 4 เป็นบทความศึกษาสภาพทั่วไปตั้งแต่ระดับเมือง คือ กรุงเทพมหานคร และระดับ  
ย่านคือ ย่านทำดินแดงและย่านราชวงศ์ รวมถึงระดับพื้นที่โครงการ เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย  
มากที่สุด ย่านทำดินแดงและย่านราชวงศ์มีลักษณะวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกัน คือ วัฒนธรรม  
เชื้อสายจีน โดยมีผู้คนเชื้อสายจีนเข้ามาอาศัยในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดวัฒนธรรมในพื้นที่  
ซึ่งย่านทำดินแดง เป็นถนนทำดินแดง ถนนสายอาหารหลากหลายชนิดของฝั่งธนบุรีและผู้คนส่วนใหญ่  
โดยสารไปยังฝั่งกรุงเทพมหานครด้วยเรือข้ามฟากไปยังย่านราชวงศ์ซึ่งมีสถานที่สำคัญในพื้นที่คือ เขาวราช  
และสำเพ็ง ซึ่งเป็นแหล่งการค้าสำคัญอีกแหล่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งในการดำเนินการมี  
ส่วนร่วมของประชาชนในครั้งนั้น ประชาชนในพื้นที่ก็มีส่วนร่วมสำคัญอย่างยิ่งในการดำเนินการมี  
ส่วนร่วมของประชาชน และนำข้อมูลจากการศึกษาพื้นที่นำไปสู่การดำเนินการวิจัยสรุปได้จากข้อมูล  
ในรายงานศึกษาความเหมาะสมที่บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการแล้ว ประชาชนไม่เห็นด้วยกับ  
การก่อสร้างสะพานดังกล่าว และมีการคัดค้านภายในการประชุมสัมมนาและภายนอกในรูปแบบติด  
ป้ายคัดค้าน ชุมนุมประท้วงในพื้นที่โครงการ เนื่องจากประชาชนเกรงว่า หากมีสะพานแล้วไม่สามารถ  
แก้ไขปัญหารถจราจรได้และส่งผลกระทบต่อธุรกิจการค้าในพื้นที่และวิถีชีวิตของชุมชนที่มีมาแต่เดิม  
จึงทำให้ไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้

## บทที่ 5 การดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัย ดำเนินการโดยการสำรวจพื้นที่ภาคสนามและใช้แบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ที่ได้มาจากการออกแบบกรอบแนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 200 ราย ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ด้านผังเมืองและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเป็นการศึกษาข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ ในช่วงปี พ.ศ.2554 และความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคตสำหรับโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ ของภาครัฐโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชน
2. การดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
3. สรุปท้ายบท

### การดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชน

การจัดทำแบบสอบถามประชาชนจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 200 คน ในบริเวณย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ในวันที่ 11 – 17 เมษายน 2559 ในวันธรรมดา ช่วงเวลา 16.00 น.- 18.00 น. และช่วงกลางวัน ในวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ ดังนี้

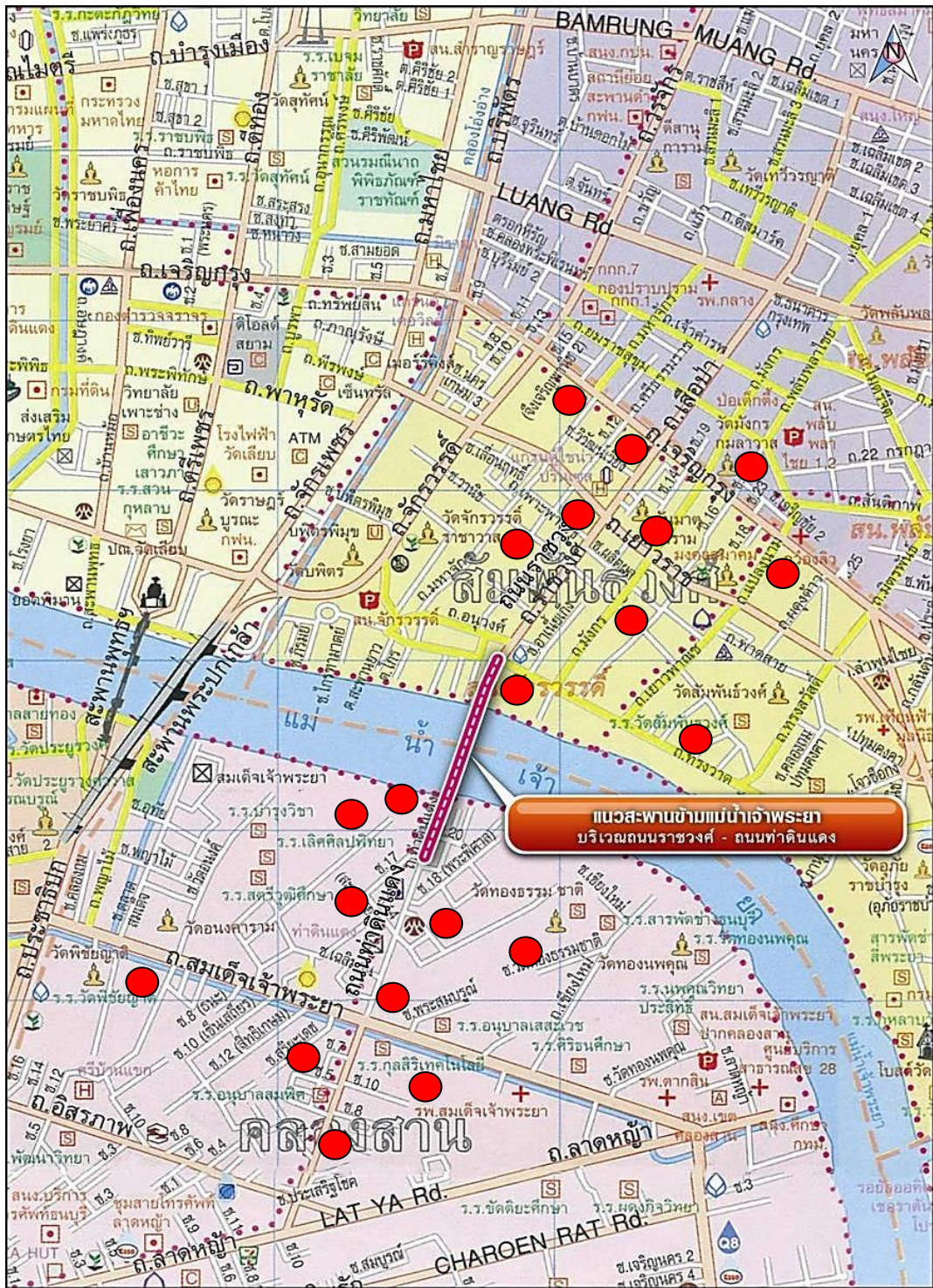
#### ย่านท่าดินแดง

- 1) ท่าเรือข้ามฟาก 20 ชุด
- 2) บริเวณศาลเจ้าชำโนเก็ง 5 ชุด
- 3) ร้านค้าและร้านอาหารโดยรอบในถนนท่าดินแดง 25 ชุด
- 4) ตลาดท่าดินแดง 20 ชุด
- 5) วัดทองนพคุณและวัดทองธรรมชาติ 10 ชุด
- 6) วัดพิชัยญาติและวัดอนงคาราม 10 ชุด
- 7) โรงเรียนกุลสตรีเทคโนโลยี 5 ชุด
- 8) ถนนท่าดินแดง (อีกฝั่ง) 5 ชุด

**ย่านราชวงศ์**

- 1) ถนนแปลงนาม จำนวน 20 ชุด
- 2) ถนนเจริญกรุง จำนวน 20 ชุด
- 3) ถนนเยาวราช จำนวน 20 ชุด
- 4) ถนนทรงวาด จำนวน 20 ชุด
- 5) ถนนราชวงศ์ จำนวน 20 ชุด





ภาพที่ 87 จุดที่แจกแบบสอบถามในพื้นที่ย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์  
ที่มา: สำนักงานโยธา, รายงานศึกษาความเหมาะสมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ (กรุงเทพฯ: , 2554).

## การดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

การดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญได้ดำเนินการหลังจากการจัดทำแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่โครงการแล้วเสร็จ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญที่ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์นั้น มี 3 ด้าน คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจำนวน 11 ท่าน กล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

รองศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ ผู้ทรงคุณวุฒิ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และผู้ทรงคุณวุฒิคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (17 พฤษภาคม 2559)

### ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน

โครงการที่ศึกษาวิจัยนี้ ต้องดูว่า เป็นโครงการที่ภาครัฐว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาในการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Studies) ซึ่งมีการวางแผนโครงการ และกำหนดงบประมาณในการดำเนินโครงการ เพื่อที่จะดำเนินการก่อสร้างเป็นที่แน่นอนแล้ว บริษัทที่ปรึกษาที่ถือว่าเป็นตัวแทนของภาครัฐได้ดำเนินการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชน และหากประชาชนคัดค้านโครงการทางภาครัฐไม่ได้มีการดำเนินการต่อ ประชาชนก็ไม่มีปัญหาตามมา และบริษัทที่ปรึกษาแจ้งเจ้าของโครงการต่อไป ซึ่งเมื่อประชาชนได้รับทราบข้อมูลโครงการและมีการคัดค้านนั้น ไม่ว่าจะดำเนินการมีส่วนร่วมในรูปแบบการมีส่วนร่วมแบบใดก็ตาม ประชาชนมีสิทธิที่จะคัดค้านอยู่แล้วตามกฎหมาย โดยต้องตั้งใจในเรื่องของการดำเนินการมีส่วนร่วมว่า เพราะเหตุใดประชาชนถึงปฏิเสธและไม่ไว้วางใจ public hearing ในปัจจุบัน อาจจะต้องศึกษาหาแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมอีกครั้ง ถ้าหากประชาชนส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว ทางภาครัฐและบริษัทที่ปรึกษาเองต้องนำข้อคิดเห็นของประชาชนกลับมาปรับแก้ไขเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงตามความต้องการของประชาชน และถ้าภาครัฐต้องการที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการต่อไป ต้องเข้ามาพูดคุยกับประชาชน ชี้แจงเหตุผลในการดำเนินการก่อสร้าง อยู่ในรูปแบบการประชุมร่วมกันเพื่อสร้างความเข้าใจทั้งสองฝ่าย ซึ่งถ้าหากมีการปรับแก้ไขตามที่ประชาชนต้องการแล้วเกิดการคัดค้านไม่เห็นด้วยอีก ภาครัฐควรมีมาตรการในการดำเนินการ Public policy หรือนโยบายสาธารณะเพื่อเป็นการเยียวยาให้กับประชาชน เช่น ชี้แจงความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานและผลกระทบที่ประชาชนจะได้รับ ซึ่งถ้าสามารถดำเนินการได้แล้วประชาชนเข้าใจ โครงการก็สามารถดำเนินต่อไปได้ การออกแบบและการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ นั้น ประชาชนมีสิทธิในการคัดค้าน โครงการต่าง ๆ ไม่ว่าจะภาครัฐหรือภาคเอกชนก็ตาม ซึ่งหากกล่าวได้ว่า ทำอย่างไรประชาชนถึงไม่คัดค้าน คงไม่สามารถเป็นไปได้อยู่แล้ว ให้ศึกษาข้อมูลการดำเนินการรูปแบบ EIA เพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนหัวข้อในส่วนของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กระชับลงกว่านี้เพราะกระบวนการนั้นเป็นข้อมูลที่กว้างมาก ต้องศึกษาข้อมูลทุกด้าน อาจจะต้องปรับเปลี่ยนเป็นการศึกษาปัจจัยความขัดแย้งที่มีผลกระทบการพัฒนาโครงการภาครัฐ

ดร.กรินทร์ ลิมาภรณ์วณิชย์ วิศวกรจราจร (19 พฤษภาคม 2559)

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

โครงการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในประเทศไทย ส่วนใหญ่ประชาชนมองว่าไม่ยากให้ดำเนินการเพราะไม่ได้ประโยชน์สำหรับประชาชนในพื้นที่เลย ซึ่งไม่แปลกใจที่ประชาชน

จะคัดค้านโครงการ และเหมือนจะเป็นปัญหาเช่นนี้ตลอดจนถึงปัจจุบัน โครงการที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ที่ต้องดำเนินการมีส่วนร่วมกับประชาชน ผู้พัฒนาโครงการนั้น ในปัจจุบันไม่สามารถทำให้ทุกฝ่ายเห็นถึงประโยชน์ ข้อดีและข้อเสียอย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สะพานนี้มีประโยชน์สำหรับใครบ้าง โครงการก่อสร้างเชื่อมก็เช่นเดียวกัน หากสังเกตหากไม่มีการก่อสร้างเชื่อมก็เก็บน้ำน้ำก็จะเกิดแล้งได้ ประชาชนไม่พอใจ หากมีการก่อสร้างเชื่อม ประชาชนก็เกิดการต่อต้าน หากการมีส่วนร่วมของประชาชนที่แท้จริงควรจัดทำพื้นฐานของการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยคำนึงถึงส่วนรวมของเมืองมิใช่แค่การมีส่วนร่วมของประชาชนในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียควรตระหนักถึงบทบาท สิ่งที่จะได้รับประโยชน์ และเสียประโยชน์อย่างไรบ้าง ในขณะเดียวกัน ทุกฝ่ายต้องมีบทบาท หน้าที่ในโครงการ เช่น ปัญหาลดติด จราจรติดขัด อย่างในพื้นที่ท่าดินแดง-ราชวงศ์นี้ ประชาชนคัดค้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องคำนึงว่า โครงการนี้ ใครจะได้รับประโยชน์บ้างและใครบ้างที่เสียประโยชน์กับโครงการนี้ ในทางกลับกัน ประชาชนในพื้นที่ที่ทางภาครัฐศึกษาความเหมาะสมอยู่นั้น ก็มีสิทธิที่จะคัดค้านอยู่แล้ว แสดงให้เห็นว่า ก่อนที่เข้าเรื่องรูปแบบการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมนั้น ต้องเข้าใจแต่ละฝ่ายในประเทศไทยว่า ยังขาดความเข้าใจอยู่อีกมาก ซึ่งต้องทำความเข้าใจกับบทบาทของตัวเองก่อนว่า ภาครัฐเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา หากประชาชนต้องการคัดค้าน ต้องเสนอแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมและดีกว่าทางภาครัฐเสนอ แต่ประชาชนบางส่วนยังดำเนินชีวิตแบบเดิม ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลง ก็ไม่สามารถเป็นการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมได้ ทุกฝ่ายต้องปรับเปลี่ยนบทบาทตนเอง ส่วนในเรื่องของรูปแบบที่เสนอมานั้น โครงการสาธารณูปโภคของภาครัฐนั้น ภาครัฐตั้งโครงการไว้อยู่แล้วว่าจะต้องดำเนินการก่อสร้างต่อไป เป็นหลักการของประเทศไทย ซึ่งคนส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจ เนื่องจากบุคคลแต่ละคนไม่เหมือนกัน ลักษณะการทำความเข้าใจก็จะมีแตกต่างกัน เช่น โครงการสวัสดิการภาครัฐเป็นหลักการที่ดี แต่นำไปปฏิบัติจริงนั้นอาจจะไม่ได้เกิดประโยชน์เต็มที่และดำเนินการผิดพลาดประสงค์ ซึ่งหลักการนี้ มีอยู่ในต่างประเทศแล้วเช่นกัน ควรสร้างความเข้าใจร่วมกันก่อน ไม่จำเป็นต้องเข้าใจไปในทางเดียวกัน แต่ควรแนะนำสิ่งที่ดำเนินการดีๆ ร่วมกันได้ สร้างคุณภาพชีวิตของคนให้ดีขึ้นแล้วค่อยปรับเปลี่ยนรูปแบบไปตามกาลเวลา ในปัจจุบันประเทศไทยใช้วิธีการดำเนินการแบบ Top down เช่น เชื้อเพลิงแก๊วก็ เริ่มมีการคัดค้านแบบอารยะ คือ มีการยกเหตุผลมาพูดคุยกัน และคนที่เห็นด้วยก็มีการแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะกรรมการประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

วิธีการดำเนินการแบบนี้เรียกว่า การดำเนินการแบบ Bottom up นั้น คือ เป็นการนำเอาชุมชนเป็นที่ตั้ง และร่วมกันกำหนดประโยชน์เพื่อส่วนรวม ทำให้ประชาชนในพื้นที่ชุมชน/โครงการนั้น เข้าใจถึงบทบาท หน้าที่และประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากโครงการ แต่อาจจะมองแค่ส่วนรวมของชุมชนที่ตนเองอาศัย ไม่ได้มองถึงภาพรวมของเมือง แต่หากเข้าใจพื้นที่โดยรอบแล้ว

จะสามารถกระจายความคิดเห็น เพื่อส่วนรวมและเป็นประโยชน์สูงสุด เป็นรูปแบบที่ดีและเข้าถึงประชาชนได้ดีที่สุดแต่ในปัจจุบันนั้น อาจดำเนินการยาก ด้วยเรื่องของหลักการและข้อจำกัดด้านงบประมาณ นอกจากนี้ยังมีเรื่องของคุณภาพชีวิตของประชาชน เจ้าของโครงการต้องนำเสนอผลประโยชน์ให้กับทางประชาชนและต้องเข้าถึงให้มากที่สุด รูปแบบการที่ทำให้ประชาชนมาร่วมกันประชุม ซึ่งในแต่ละโครงการมีข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกัน เจ้าของเองต้องสื่อสารให้ทุกฝ่ายเข้าใจให้เห็นได้ชัด และการนำเสนอเทคนิคของผู้นำเสนอด้วย รวมถึงการคำนึงถึงผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ

คุณสุรียา นิลพร้อม วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักการโยธา (24 พฤษภาคม 2559)

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

ช่วงปี พ.ศ. 2554 ได้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการในส่วนของตัวแทนภาครัฐ ที่ได้เข้าไปดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งในการดำเนินการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละครั้ง ประชาชนช่วงแรก ๆ ก็เข้ามาร่วมประชุมน้อย แต่พอได้ประชาสัมพันธ์โครงการออกไปแล้ว ประชาชนในพื้นที่ก็เข้ามาร่วมประชุมมากขึ้น แต่ก็ไม่เห็นด้วยกับโครงการที่จะดำเนินการก่อสร้างเลย ประชาชนพยายามต่อต้านทุกวิถีทางเพื่อที่จะไม่ให้โครงการนี้เกิดขึ้น ซึ่งภาครัฐเองก็พยายามที่จะประนีประนอมด้วยวิธีการต่างๆ แล้ว ซึ่งสาเหตุหลักของการที่ประชาชนคัดค้าน คือ หากมีสะพานแล้ว ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น วิถีชีวิตของคนในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะกรรมการประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

ส่วนหลักการที่เสนอว่า การจัดตั้งในรูปแบบคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภค นั้น มีความน่าสนใจแต่ต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะตามมาไม่ว่าจะเป็นเรื่องของงบประมาณ ข้อจำกัดในเรื่องของเวลา ทำให้ไม่สามารถดำเนินการตามรูปแบบหรือขั้นตอนตามในระยะเวลาที่ตั้งไว้ หรืออาจจะทำให้สูญเสียงบประมาณไปมาก

คุณศักดิ์สิริ สรรพสิริโสภณ ผู้ช่วยประธานกรรมการ งานวิศวกรรมขนส่งจราจร บริษัท เทสโก้ จำกัด ( 26 พฤษภาคม 2559)

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา นั้น ภาครัฐและบริษัทที่ปรึกษาเองได้ดำเนินการประชุมหารือกับภาคประชาชนค่อนข้างครบถ้วนแล้ว ซึ่งแนวทางรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เสนอมานั้น เป็นหลักการที่ดีและในบางโครงการมีการดำเนินการในลักษณะนี้อยู่แล้ว ทางบริษัทที่ปรึกษาจะตรวจสอบรายชื่อผู้ที่มีส่วนข้องทั้งหมดในพื้นที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด กลุ่มชุมชนในพื้นที่ทั้งหมด และกลุ่ม NGO ด้วย โดยส่วนใหญ่ในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

ในโครงการสาธารณูปโภคภาครัฐจะเป็นลักษณะนี้แล้ว ซึ่งอาจจะมีแค่เพียงบางกลุ่มที่เพิ่มเติมเสริมเข้ามาเท่านั้น และโดยปกติ ภาครัฐจะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมก่อนเป็นลำดับแรก โดยไม่มีการระบุพื้นที่ดำเนินการ เป็นการเสนอทางเลือกเพื่อให้ภาครัฐได้เลือกก่อน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งได้มีการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมแล้วทุกด้าน และหากการสรุปผลให้เป็นที่พึงพอใจทุกฝ่ายคงเป็นเรื่องยากเช่นเดียวกัน ประชาชนมีสิทธิที่จะคัดค้านและมีสิทธิที่จะรักษาผลประโยชน์ของตนเองเป็นหลัก ซึ่งพอมีการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมในขั้นแรกไปแล้วนั้น ภาครัฐจะนำไปพิจารณาและตัดสินใจถึงเรื่องความคุ้มค่าในการดำเนินการว่าจะเดินหน้าดำเนินการต่อไปหรือหยุดไว้ และเข้าสู่ส่วนที่สองที่ภาครัฐมอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาหลังจากที่ภาครัฐได้ตัดสินใจแล้ว นำมาศึกษาความเหมาะสมเฉพาะพื้นที่ต่อไป

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะทำงานประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

เรื่องของรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนแบบคณะทำงานฯ โดยการรวมตัวของภาครัฐและภาคประชาชนนั้น ทางบริษัทที่ปรึกษากำลังมีการดำเนินการแบบนี้อยู่แล้ว โดยเป็นการรวบรวมความคิดเห็นของทุกฝ่าย และได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง ทางภาครัฐเองจะนำความเห็นมาปรับแก้ไขเพิ่มเติม อาจจะปรับเปลี่ยนตำแหน่ง รูปแบบ เป็นต้น เพื่อให้ตรงกับความต้องการของประชาชนและชุมชนมากที่สุด โดยส่วนใหญ่ปรับแก้ไขแล้วประชาชนจะเห็นด้วยมากขึ้น เพราะบางเรื่องประชาชนมีความเข้าใจในเรื่องของพื้นที่มากกว่าเจ้าของโครงการ และบางจุดอาจจะนำเอาหลักวิทยาศาสตร์ในการดำเนินการชี้แจงแก่ภาคประชาชนด้วย เชื่อแต่เพียงภาคสังคมอย่างเดียวไม่ได้

คุณวินัย สีเที่ยงธรรม วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมโยธาธิการและผังเมือง (26 พฤษภาคม 2559)

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

โครงการสาธารณูปโภคภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นเขื่อน สะพาน ถนน ฯลฯ โดยปัจจุบันส่วนใหญ่ยังขาดการทำประชาพิจารณ์ ซึ่งมีความเห็นว่า การทำประชาพิจารณ์นั้น เป็นการมีส่วนร่วมที่ทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในภาคใหญ่ ส่วนท้องถิ่นนั้น ทางหน่วยงานส่วนท้องถิ่นทำหนังสือติดต่อมาที่หน่วยงานส่วนกลางเพื่อขอจัดสรรงบประมาณ ในบางโครงการนั้น สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในพื้นที่ก็มีส่วนสำคัญในการดำเนินการโครงการ คือ เป็นบุคคลที่สำคัญท่านหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อประชาชนในพื้นที่ ซึ่งประชาชนมีสิทธิในการค้านอยู่แล้ว เพราะไม่ได้เห็นประโยชน์ที่จะได้รับจริงๆ ก่อนที่จะดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนคือ การสร้างความเข้าใจถึงโครงการ โดยทางภาครัฐชี้แจงข้อมูลกับทางภาคประชาชนอย่างโปร่งใส และในการดำเนินการโครงการในแต่ละครั้ง บางโครงการใช้วิธีการเลือกว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเลย และให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของ



พื้นที่ควบคู่ไปกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นการข้ามขั้นตอนไปและไม่ถูกต้องและบางโครงการนั้น ทางหน่วยงานส่วนกลางได้จัดสรรงบประมาณและมอบหมายให้หน่วยงานท้องถิ่นรับผิดชอบดำเนินการเลย โดยไม่มีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงทำให้โครงการสาธารณูปโภคในบางจังหวัดดำเนินการได้ท่ามกลางการคัดค้านของประชาชนในพื้นที่ก็ตาม

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะกรรมการประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

แนวทางรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เสนอนั้น เป็นหลักการที่ดีและสามารถเข้าถึงประชาชนได้อย่างแท้จริง เพราะประชาชนเกิดความเข้าใจในพื้นที่และเข้าใจปัญหาเพื่อที่จะนำไปสู่การพัฒนาสาธารณูปโภคต่อไป แต่การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละครั้งนั้น จำเป็นต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณเพิ่มและอาจจะเพิ่มเวลาการดำเนินการ ทำให้การพัฒนาโครงการมีความล่าช้าออกไป และจะต้องหาวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในแต่ละแห่งด้วย

คุณสิริกุล เลียงอนันต์ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง (30 พฤษภาคม 2559)

หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะกรรมการประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบคณะกรรมการฯ นี้เป็นวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีความน่าสนใจ แต่ต้องกำหนดว่าในทุกฝ่ายนี้ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคประชาชน และ กลุ่ม NGO โดยต้องกำหนดหัวหน้านำว่า ฝ่ายใดเป็นฝ่ายใหญ่ที่สุดของคณะกรรมการ ที่สามารถควบคุมทั้งคณะกรรมการฯ นี้ได้ หรือทุกฝ่ายมีความเท่าเทียมกันหมด และคนที่ป็นหัวหน้านำหลักของคณะกรรมการนี้ ควรเป็นบุคคลที่ทุกคนให้ความเคารพและเชื่อถือมากที่สุด เช่น ช่วงปี พ.ศ. 2551 - 2552 พบปัญหานิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง โดยมีการประชุมคณะกรรมการ 4 ฝ่าย คือ ฝ่ายภาครัฐ (ราชการ) ฝ่ายภาคประชาชน ฝ่ายกลุ่ม NGO และฝ่ายกลุ่มคนโรงงาน โดยมีนายอนันท์ ปันยารชุน อดีตนายกรัฐมนตรี เป็นประธานคณะกรรมการ ซึ่งเป็นบุคคลที่ได้รับการยอมรับจากทุกฝ่าย หลักการในการทำงานของคณะกรรมการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐนี้ก็ควรดำเนินการในลักษณะนี้ ซึ่งต้องมากำหนดวิธีการทำงานที่เป็นระบบขั้นตอน กำหนดบทบาทของบุคคลที่อยู่ในคณะกรรมการนี้ว่า หากดำเนินการพัฒนาสาธารณูปโภคบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ต้องดูว่า ฝ่ายประชาชนหรือเขตใดที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดและรองลงมา ตามสัดส่วนพื้นที่ และวิธีการทำงานมีหลาย

ระดับเช่นเดียวกัน คณะทำงานอาจจะต้องแบ่งฝ่ายว่า เป็นฝ่ายพัฒนาสาธารณูปโภค ฝ่ายพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันอย่างไร หาก 2 ฝ่ายนี้ทำงานร่วมกันก็เหมือนเป็นคณะทำงานปกติ แต่หากว่ามีภาครัฐมาร่วมด้วยแล้ว ต้องทำให้มีผลกระทบต่อภาครัฐที่สามารถนำไปดำเนินการในภาคใหญ่ด้วย ภาครัฐจะต้องรับเรื่องจากความคิดเห็นของทางคณะทำงานฯ แล้วมอบหมายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป เช่น ด้านการผังเมือง มอบหมายให้กรมโยธาธิการและผังเมือง รับผิดชอบเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม มอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการต่อไป ซึ่งภายในคณะทำงานนี้ต้องกำหนดบทบาท หน้าที่ให้มีความชัดเจนว่าการดำเนินการร่วมกัน แยกออกจากกัน หน้าที่ซ้อนกันอยู่ หรือแค่เพียงสังเกตการณ์ ถ้ามอบหมายให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมากเกินไป อาจจะต้องตั้งเป็นองค์กรใหญ่ ซึ่งต้องใช้เวลาจำนวนมากขึ้นอีก

คุณณัฐยานี จอทองคำ นักผังเมืองชำนาญการ กรมโยธาธิการและผังเมือง (30 พฤษภาคม 2559)

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

จากประสบการณ์ที่เคยได้จัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชนนี้ การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนไม่ว่าจะเป็นโครงการใดๆ ก็มีความคล้ายคลึงกัน คือ มีการจัดประชุมประชาชน ทั้งมีการสัมมนา ประชุมนอกรอบ เป็นต้น แต่สิ่งที่ไม่ได้คำนึงคือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการของภาครัฐ ซึ่งในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ควรจะมีการเยียวยาในทุกฝ่าย เพราะในกลุ่มนี้มีหลากหลายฝ่าย ควรให้ความสำคัญเท่าเทียมกัน นอกจากนี้ ยังควรมีการสื่อสารกับทุกฝ่ายให้เข้าใจก่อนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยฝ่ายดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ณ ที่นี้หมายถึงภาครัฐ ควรศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก ปัจจัยภายในก็คือ บุคลากร ชุมชน การสื่อสาร การประชาสัมพันธ์ ฯลฯ ปัจจัยภายนอกก็อาจจะเป็นนโยบายภาครัฐ กฎระเบียบ กฎหมาย ฯลฯ

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะทำงาน เพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะทำงานประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเป็นคณะทำงานนั้น มีหลักดำเนินการที่ดีมาก หากทำได้จะเป็นผลดีสำหรับทุกฝ่าย ประชาชนถึงแม้ว่ามีสิทธิ์ในการคัดค้านโครงการจริง แต่ทางภาครัฐเองก็ต้องทำความเข้าใจกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนได้ แต่ภาครัฐควรต้องให้ความสำคัญกับเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนมากขึ้น เพิ่มงบประมาณในการดำเนินการในส่วนนี้มากขึ้น เพื่อให้โครงการก่อสร้างดำเนินการต่อไปได้หรืออาจจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับโครงการภาครัฐต่อไป

คุณมณีกานต์ ชุมคง วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมโยธาธิการและผังเมือง (30 พฤษภาคม 2559)

การมีส่วนร่วมของประชาชนไม่ว่าจะเป็นทั้งทางผังเมือง วิศวกรรม หรือด้านใด ๆ ก็ตามที่เกี่ยวข้องกับโครงการภาครัฐ เป็นส่วนสำคัญในการดำเนินการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับประชาชน เรื่องโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งนี้ ต้องทำความเข้าใจกับทางประชาชนว่า ประชาชนคัดค้านด้วยสาเหตุจรรยาจรติดขัด หากศึกษาทางวิศวกรรมถนนแล้ว ถนนที่จะก่อสร้างนั้น ทั้งสองฝั่งเป็นถนนสายเล็ก หากมีการก่อสร้างอาจจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในชุมชนค่อนข้างมาก ประชาชนจึงเกิดความกังวลในการก่อสร้างสะพานดังกล่าว ตามหลักของนโยบายรัฐรัฐบาลจะก่อสร้าง สาธารณูปโภคที่ได้ก็ตาม จะต้องมีการศึกษาลักษณะพื้นที่โดยรอบมาเป็นอย่างดีแล้ว แต่ยังคงขาดส่วน การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จึงเกิดการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนขึ้นมา และ แนวทางการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบของคณะกรรมการและขั้นตอนการดำเนินการ มีความน่าสนใจเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจจะทำให้ต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นมาอีก และเกิดความยุ่งยาก ในการดำเนินการเพิ่ม ซึ่งมีทั้งข้อดีและข้อเสียในการดำเนินการในรูปแบบและขั้นตอนดังกล่าว

คุณสาริยา ศรีเชื้อ นักผังเมืองชำนาญการ กรมโยธาธิการและผังเมือง (30 พฤษภาคม 2559)

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการ ดำเนินการที่เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

จากการทำงานด้านการผังเมือง การมีส่วนร่วมของประชาชนในด้านการผังเมืองนั้น อาจจะมีแตกต่างจากด้านสาธารณูปโภคเป็นบางขั้นตอน คือ อาจจะมีการประเมินโครงการและ นโยบายก่อนนำไปสู่การปฏิบัติจริง ซึ่งในการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานอื่นๆ จะมีน้อยหรือแทบ ไม่มีให้เห็นเลย ซึ่งการมีขั้นตอนส่วนนี้ทำให้เห็นถึงประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียว่า ฝ่ายใด ทำหน้าที่อะไรกันบ้าง และจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากโครงการ

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือ ระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่ม จากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะกรรมการประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและ ประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

หลักการที่เสนอนั้น คือ เป็นหลักการที่ควรนำมาปฏิบัติจริงได้ ทฤษฎีในหลักการนี้ เป็นเรื่องที่ดีและครอบคลุม แต่การนำไปปฏิบัติจริงนั้น ค่อนข้างจะยาก เพราะติดปัญหาที่การ ดำเนินการในส่วนของงบประมาณ ที่ต้องมีการดำเนินการภายใน 1 ปี ซึ่งในบางโครงการอาจจะต้อง ใช้เวลายาวนานกว่านั้น ทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้ รวมไปถึงเรื่องของบุคลากรที่มีจำกัด ต้องทำความเข้าใจในทุกฝ่ายด้วย เพราะจะมีหลายฝ่ายที่ยอมรับกับการตัดสินใจและหลายฝ่าย ที่ไม่ยอมรับด้วย

คุณปฐมมา หรุ่นรักวิทย์ สถาปนิกชุมชน (3 มิถุนายน 2559)

หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่มคณะทำงานประสานงานในทุกขั้นตอนจนถึงขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ทุกฝ่ายต้องร่วมกันในการดำเนินการและต้องมีข้อมูลที่ชัดเจน ถึงแม้จะมีการจัดการประชุมก็ตาม แต่ควรมีการจัดเวทีร่วมกับประชาชน เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ ยังต้องมีการศึกษาถึงเรื่องของการสัญจรมากขึ้น จำนวนปริมาณรถและจำนวนคนเดินทางในแต่ละวันต่อชั่วโมง เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงการดำเนินการก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภค ซึ่งหากได้มีการสอบถามความคิดเห็นของประชาชนมากขึ้น และมีการจัดกิจกรรม เช่น การจัดทำสื่อเพื่อประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ แจกประชาชนโดยทั่วกัน และบริษัทที่ปรึกษาเองต้องศึกษาลักษณะขอบข่ายงานในแต่ละครั้งและนำข้อมูลที่ได้มาจากประชาชนมาปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เข้ากับพื้นที่ โดยหลักการนี้ เป็นเรื่องที่น่าสนใจ การคัดเลือกคนอาจจะอยู่ในรูปแบบของการเลือกตั้ง และหากเป็นพื้นที่ขนาดเล็กก็มองเป็นที่กลุ่มคนที่มีผลกระทบต่อโครงการ ซึ่งทุกฝ่ายเองต้องทำความเข้าใจถึงบริบทพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐานของเมือง บริษัทที่ปรึกษาที่มองวิธีการที่ทำงานที่เข้าถึงชุมชนมากขึ้นและร่วมกันแก้ปัญหาที่ชุมชนอย่างรอบคอบและชัดเจน

คุณพิเศษ เสนาวงษ์ ผู้ช่วยประธานกรรมการ ผู้เชี่ยวชาญด้านงานภูมิศาสตร์ บริษัท เทสโก้ จำกัด (10 มิถุนายน 2559)

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง- ราชวงศ์ นี้ มีปัญหาค่อนข้างมาก ถนนราชวงศ์เป็นถนนที่จะก่อสร้างสะพาน จำนวน 4 เลน ซึ่งไม่มีการเวนคืนพื้นที่แต่อย่างใด ประชาชนบางส่วนในพื้นที่คิดว่า พื้นที่ราชวงศ์เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ หากมีการก่อสร้างสะพานแล้ว ทำให้เกิดปัญหาจราจรมากยิ่งขึ้น ในการประชุมครั้งแรก ประชาชนในพื้นที่ไม่ค่อยให้ความร่วมมือเท่าที่ควร พอมีการประชาสัมพันธ์มากขึ้นก็เข้ามาร่วมประชุมและมาคัดค้านด้วยสาเหตุที่ว่า สะพานแห่งนี้จะก่อให้เกิดปัญหาด้านจราจร ด้านวิถีชีวิตในการประกอบอาชีพของคนในพื้นที่เป็นต้น และมีความเชื่อเรื่องถนนมังกร ย่านเยาวราช ที่เป็นทำเลทองแห่งการค้าขาย ประชาชนกังวลว่าความอุดมสมบูรณ์ของพื้นที่จะหายไป ซึ่งทางบริษัทที่ปรึกษาที่เป็นตัวแทนของภาครัฐ ให้สิทธิในการแสดงความคิดเห็น ให้สิทธิในการคัดค้านค่อนข้างมากอยู่แล้ว

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่มโครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

และมีกลุ่มคณะทำงานประสานงานในทุกชั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ได้ทำไปแล้วนั้น เป็นเพียงระเบียบที่จะดำเนินการเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของคณะทำงานที่เสนอมา เป็นหลักการที่ได้มีโอกาสได้ดำเนินการอยู่แล้ว โดยคำนึงถึงผลกระทบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ซึ่งมีโอกาสเข้าไปทำความเข้าใจมากขึ้น ปรับเปลี่ยนตามความคิดเห็นของประชาชนมากขึ้น และมีเพียงบางกลุ่มเท่านั้นที่ยังไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างสะพานดังกล่าว การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้น ได้นำการปฏิรูปกลไกการมีส่วนร่วมของสภาผู้แทนราษฎรเข้ามาปรับใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์

การจัดทำแบบสอบถามประชาชนและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน กล่าวคือความคิดเห็นของประชาชนและความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญนั้น มีความสัมพันธ์สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันตามทฤษฎีการมีส่วนร่วม แนวคิด งานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ได้นำมาศึกษาเป็นสมมติฐานในการวิจัยในครั้งนี้ เรื่องรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้และโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐต่อไป

#### สรุปท้ายบท

บทที่ 5 เป็นการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ คือ การศึกษาข้อมูลโครงการ รวมถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัย และดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่โครงการ ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ด้านวิศวกรรม และด้านผังเมือง เพื่อขอคำแนะนำและความคิดเห็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาสาธารณูปโภคของภาครัฐ และนำข้อมูลจากแบบสอบถามประชาชนและแบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญไปวิเคราะห์ผลในการวิจัย ในบทที่ 6 ต่อไป

## บทที่ 6 การวิเคราะห์ผลดำเนินการวิจัย

การวิเคราะห์ผลดำเนินการวิจัย เป็นการดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ จำนวน 200 ตัวอย่าง ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร โดยการแบ่งกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ย่านท่าดินแดง 100 ตัวอย่าง และย่านราชวงศ์ 100 ตัวอย่างและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ด้านผังเมืองและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 11 ท่าน เพื่อเป็นการศึกษาข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ ในช่วงปี พ.ศ.2554 และศึกษาการตัดสินใจในพื้นที่ของประชาชนเกี่ยวกับรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต สำหรับโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ ของภาครัฐรวมถึงการอธิบายรายละเอียดและดำเนินการสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล เรื่องบริบทพื้นที่ วิเคราะห์แบบสอบถามประชาชนและแบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญตลอดจนเพื่อทดสอบสมมติฐาน โดยมีรายละเอียดการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์บริบทของพื้นที่และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
2. การวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามประชาชน
3. การวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์
4. การพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย
5. สรุปท้ายบท

### การวิเคราะห์บริบทของพื้นที่และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในด้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของอาคารสถานที่ทำการของภาครัฐ และภาคเอกชน รวมทั้งอาคารที่พักอาศัย และธุรกิจการค้าของประชาชนทั่วไป รวมถึงอัตราประชากรในกรุงเทพมหานครก็เพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน กรุงเทพมหานครแบ่งเป็น 2 ผัง ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยา คือ ผังพระนครและผังธนบุรี ในปัจจุบันสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานครที่เชื่อมต่อระหว่างผังพระนครและผังธนบุรีนั้นมีไม่เพียงพอ เนื่องจากอาจจะมีข้อจำกัดในพื้นที่เขตชุมชนเมือง และอัตราประชากรที่เพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาด้านจราจรที่มีความแออัดมากขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างสาธารณูปโภคเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมต่อทั้งสองผังและแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในเขตชุมชนเมืองด้วยพื้นที่โครงการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ อยู่บริเวณถนนท่าดินแดง ผังธนบุรี และย่านราชวงศ์ ผังพระนคร ซึ่งมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นตัวกั้นพื้นที่ทั้งสองผัง โดยส่วนมากประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณท่าดินแดงและราชวงศ์ รวมถึงผู้ที่ต้องการสัญจรเดินทางไปข้ามฝั่งจึงต้องเดินทางโดยเรือโดยสารข้ามฟากเป็นหลักและถนนท่าดินแดงและถนนราชวงศ์นั้นเป็นถนนที่มีเป็นเพียง 4 ช่องทางจราจร แต่เป็นถนนสายที่ทั้งสองผังตรงกัน นอกจากนี้ ถนนท่าดินแดงเป็นถนนสายหลักทางการค้าขายและร้านอาหาร และ ย่านราชวงศ์ที่เป็นย่านการค้าเชื่อมติดกับถนนเยาวราชและสำเพ็ง ทำให้เกิดการจราจรติดขัดในบางช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น สำนักการโยธา

กรุงเทพมหานครจึงมีนโยบายจะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 4 แห่ง ซึ่งสิ่งที่เป็นผลดี หากมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะช่วยทำให้การจราจรคล่องตัวทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีและในโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ปี พ.ศ.2554 นี้ ไม่มีการเวนคืนแต่อย่างใด ซึ่งส่งผลกระทบต่อด้านพื้นที่น้อย เพราะลักษณะรูปแบบเป็นสะพาน 2 ชั้น โดยชั้นบนออกแบบไว้สำหรับรถยนต์วิ่ง และชั้นล่างออกแบบสำหรับคนเดินและลานกิจกรรมชุมชน เพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและการจัดการจราจร และการค้าขายยังคงเช่นเดิม โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ แต่ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์นี้ มีการได้รับคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากประชาชนมองว่า สะพานไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด และยังเป็นการทำลาย วัฒนธรรมชุมชนเชื้อสายจีนของทั้งสองฝั่งที่มีมาแต่เดิม การค้าขายในพื้นที่ได้รับผลกระทบมากขึ้น เนื่องจากหากมีการค้าขายต้องมีสถานที่ในการจอดรถยนต์เพื่อขนส่งสินค้า

ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรนั้น มีความเห็นเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ ซึ่งมีทั้งผลดีและผลเสีย เนื่องจากสะพานแห่งนี้ หากมีการดำเนินการก่อสร้างจะอยู่ใกล้เคียงกับสะพานพุทธและสะพานพระปกเกล้ามาก แต่ควรมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ยังมีจำนวนน้อยในเขตชุมชนเมือง ทั้งนี้หากมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมแล้วยังต้องดูเรื่องของพื้นที่เชิงสะพานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการพื้นที่โดยรอบด้วย นอกจากนี้ยังควรส่งเสริม สาธารณูปโภคอื่น ๆ ควบคู่ไปกับการพัฒนาชุมชนเมืองด้วย และในความเห็นของผู้วิจัยจากการศึกษาข้อมูลโครงการและสำรวจพื้นที่โดยรอบโครงการแล้ว มีความคิดเห็นว่า ปัจจุบันกรุงเทพมหานครแบ่งเป็นฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ซึ่งเกิดข้อจำกัดในเขตพื้นที่เมืองและประสบปัญหาจราจรหนาแน่น จึงควรที่จะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมเพื่อรองรับการจราจรที่หนาแน่น ซึ่งอาจจะไม่ได้อยู่ในรูปแบบของสะพานและควรดำเนินการจัดทำกรมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน ก่อนที่จะดำเนินการออกแบบสาธารณูปโภคเพื่อการพัฒนาชุมชนเมืองต่อไป

จากการศึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2549 มีแผนโครงการก่อสร้างถนน จำนวน 25 สายและโครงการที่เกี่ยวข้องกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คือ ถนนสาย ฉ 3 ถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ คือ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทางยกระดับ และเชิงลาด เพื่อใช้เป็นการสัญจรระหว่าง 2 ฝั่งกรุงเทพมหานครให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ถึงแม้ว่าการก่อสร้างสาธารณูปโภคนั้น จะศึกษาความเหมาะสมให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมก็ตาม แต่เมื่อโครงการก่อสร้างอยู่ในเขตชุมชนเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง จึงควรมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนด้วย

การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554 ในรูปแบบการจัดประชุมสัมมนา โครงการ จำนวน 3 ครั้ง การประชุมย่อย จำนวน 3 ครั้ง การประชุมนอกรอบ จำนวน

2 ครั้งและ การประชาสัมพันธ์โครงการ 1 ครั้ง นอกจากนี้มีการให้สัมภาษณ์สื่อโทรทัศน์ 1 ครั้ง จากการศึกษา การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้วนั้น บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ส่วนที่ 10 มาตรา 57 ว่าด้วยสิทธิของประชาชน เกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้ ณ ขณะนั้น ได้ดำเนินการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการก่อนและเข้าประสานงานกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และจึงจัดประชุมสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ กล่าวได้ว่า การดำเนินการในขั้นตอนแรกนั้น ควรจะจัดประชุมกลุ่มย่อย ตามทฤษฎีกระบวนการกลุ่ม โดยภาครัฐ และภาคประชาชน รวมถึงภาคส่วนอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ เข้ามาสร้างความเข้าใจในปัญหาและร่วมกันหาแนวทางการแก้ไขเบื้องต้นก่อน เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันทุกฝ่าย ตามทฤษฎีการมีส่วนร่วมของ William Erwin ที่ว่า กระบวนการมีส่วนร่วมนี้ต้องให้บุคคลเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการพัฒนา ร่วมคิด ตัดสินใจ แก้ปัญหาด้วยตนเอง เพื่อการพัฒนาเมืองอย่างสร้างสรรค์ต่อไป และขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ของ Cohen Uphoff (1977) ที่เริ่มขั้นตอนแรกคือการดำเนินการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) นอกจากนี้ในกรณีศึกษาที่ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ประสบความสำเร็จในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยการจัดตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วยนักวิชาการ หน่วยงานภาครัฐ ผู้นำชุมชนและภาคประชาชน เข้ามาร่วมกันสำรวจและศึกษาพื้นที่ที่จะพัฒนา รวมถึงข้อคิดเห็นในการพัฒนาพื้นที่ ใช้วิธีการจัดสัมมนา และสื่อออนไลน์เพื่อให้คณะทำงานและประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นทางสื่ออินเทอร์เน็ตอย่าง แพร่หลายได้ และจึงดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในวงกว้างต่อไป และในรายละเอียดขอบเขต ของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) ที่บริษัทที่ปรึกษาได้รับการว่าจ้างจากสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้มีการระบุขอบเขตของงานว่า บริษัทที่ปรึกษาต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ด้านจราจร ด้านพื้นที่ เป็นต้น เพื่อความเหมาะสม ของการดำเนินการโครงการก่อสร้างต่อไป โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรูปแบบการจัดประชุมสัมมนาโครงการดังกล่าว และให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม ตั้งแต่ริเริ่มโครงการ ซึ่งในการดำเนินการจริงของบริษัทที่ปรึกษาที่เป็นตัวแทนภาครัฐ ณ ขณะนั้น ปัจจัยที่สำคัญของการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ การที่ประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารจากภาครัฐอย่างเพียงพอ มีความชัดเจนและโปร่งใส ในขั้นตอนแรกก่อนที่จะดำเนินการมีส่วนร่วมลำดับต่อไป เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสได้รับทราบและทำความเข้าใจถึงข้อมูลในระดับมหภาค และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผลกระทบทั้งด้านดีและด้านเสียของโครงการ ที่สามารถใช้ในการตัดสินใจได้ แต่ปัจจุบันส่วนใหญ่การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน จะเป็นการสื่อสารทางเดียว (one-way communication) และเป้าหมายที่สำคัญ คือ ภาครัฐควรให้ข้อมูลที่ครอบคลุมทุกด้านกับภาคประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แสดงความคิดเห็นและเข้ามาดำเนินการมีส่วนร่วมกับภาครัฐในการดำเนินการโครงการด้วย



### การวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามประชาชน

ผลการประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ช่วง ปี พ.ศ. 2554  
ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 7 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
ชาย	115	57.50
หญิง	85	42.50
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 57.50 และเพศหญิง จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 42.50

ตารางที่ 8 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสอง แห่ง
18 - 25 ปี	22	11.00
26 - 35 ปี	66	33.00
36 - 45 ปี	40	20.00
46 - 55 ปี	34	17.00
56 - 65 ปี	26	13.00
65 ปีขึ้นไป	12	6.00
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 26 - 35 ปี จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมา ช่วงอายุ 36-45 ปี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ช่วงอายุ 46-55 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 17 และช่วงอายุ 65 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6

ตารางที่ 9 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
ประถมศึกษา	20	10.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	24	12.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย	17	8.50
อนุปริญญา/เทียบเท่า	28	14.00
ปริญญาตรี	72	36.00
ปริญญาโท	29	14.50
อื่นๆ	10	5.00
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา ระดับปริญญาตรี จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 36 รองลงมา ระดับการศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.50 ระดับอนุปริญญา/เทียบเท่า จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 14 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 12 และระดับอื่นๆ มีจำนวนน้อยที่สุด 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.22

ตารางที่ 10 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
ข้าราชการ	36	18.00
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	17	8.50
ค้าขาย	55	27.50
พนักงานบริษัทเอกชน	41	20.50
รับจ้างทั่วไป	8	4.00
ธุรกิจส่วนตัว	27	13.50
นักเรียน/นักศึกษา	4	2.00
อื่นๆ	12	6.00
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 27.50 รองลงมา ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 20.50 ประกอบอาชีพข้าราชการ จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 13.50 ประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 เป็นนักเรียน/นักศึกษา มีจำนวนน้อยที่สุด 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2

ตารางที่ 11 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาศัยในพื้นที่

อาศัยในพื้นที่	จำนวนประชาชน (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
ย่านท่าดินแดง คลองสาน	102	51.00
ย่านราชวงศ์ เยาวราช	94	47.00
ย้ายมาจากที่อื่น	2	1.00
อื่นๆ	2	1.00
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในพื้นที่ถนนท่าดินแดงและบริเวณใกล้เคียง ฝั่งธนบุรี จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 51.00 อาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านราชวงศ์ เยาวราช ฝั่งกรุงเทพมหานคร จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 47.00 ย้ายมาจากที่อื่น และพื้นที่อื่นๆ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1

ตารางที่ 12 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาอาศัยในพื้นที่

ระยะเวลาอาศัยในพื้นที่	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
น้อยกว่า 10 ปี	37	18.50
11-20 ปี	43	21.50
21-30 ปี	54	27.00
31-40 ปี	45	22.50
40 ปีขึ้นไป	21	10.50
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า ระยะเวลาที่อาศัยในพื้นที่ เป็นระยะเวลา 21-30 ปี มีจำนวนมากที่สุด 54 คน คิดเป็น

ร้อยละ 27 รองลงมา อาศัยในพื้นที่เป็นระยะเวลา 31-40 ปี จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 22.50 ระยะเวลาที่อาศัยในพื้นที่ 11-20 ปี จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 21.50 อาศัยในพื้นที่ระยะเวลา น้อยกว่า 10 ปี จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50 และระยะเวลาอาศัยในพื้นที่ 40 ปี ขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด 21 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50

## ตอนที่ 2 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ

เป็นการสอบถามในเรื่องการดำเนินการกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ โครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง – ราชวงศ์ ในช่วง พ.ศ. 2554

ตารางที่ 13 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการทราบข้อมูลโครงการฯ

การทราบข้อมูลโครงการฯ	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
ทราบ	163	81.50
ไม่ทราบ	37	18.50
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า ส่วนใหญ่ทราบถึงข้อมูลของโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 81.50 และไม่ทราบข้อมูลโครงการฯ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50

ตารางที่ 14 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านแหล่งข้อมูลโครงการฯ

แหล่งข้อมูลโครงการฯ	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
บอร์ดนิทรรศการ	43	21.50
แผ่นพับ	48	24.00
เว็บไซต์	64	32.00
โปสเตอร์/ป้ายประกาศ	56	28.00
ข่าวจากหนังสือพิมพ์	80	40.00
อื่นๆ	36	18.00
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในพื้นที่ทั้งสองแห่ง จำนวน 200 คน พบว่า การทราบข้อมูลของโครงการมีหลากหลายช่องทาง ไม่ว่าจะเป็นบอร์ดนิทรรศการที่แสดงทุกช่วงของการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ โดยคิดเป็น 21.50 ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และประชาชนที่ได้มีโอกาสเข้าประชุมจะได้รับแผ่นพับข้อมูลโครงการ โดยคิดเป็นร้อยละ 24 ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และส่วนใหญ่เน้น ทราบข้อมูลของโครงการจากข่าวหนังสือพิมพ์ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40 และเว็บไซต์สื่อออนไลน์ ณ ขณะนั้น จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 32 และโปสเตอร์/ป้ายประกาศที่ติดอยู่ตามสถานที่สำคัญในพื้นที่โครงการ ณ ขณะนั้น คิดเป็นร้อยละ 28 นอกจากนี้การทราบข้อมูลจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นหนังสือเชิญจากสำนักการโยธา กรุงเทพมหานครและมีการติดต่อเบื้องต้นจากบริษัทที่ปรึกษาผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ การพูดคุยกับผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้อง และพูดคุยกันเองระหว่างเพื่อนบ้าน ละแวกใกล้เคียง เป็นต้น โดยคิดเป็นร้อยละ 18 ของผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ซึ่งในตารางกลุ่มตัวอย่างนี้ ไม่มีการรวมจำนวนของประชาชนกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารโครงการมากกว่า 1 แหล่งข้อมูล จึงนำมาคิดเป็นร้อยละของผู้ที่ตอบแบบสอบถามเท่านั้น

ตารางที่ 15 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการเข้าร่วมประชุม

การเข้าร่วมประชุม	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
การเข้าร่วมประชุม การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1	2	1
การประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)	47	23.50
การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2	63	31.50
การประชุมสัมมนาครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกรูปแบบเชิง หลักการ)	87	43.50
การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3	28	14.00
การประชุมสัมมนาครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษาโครงการ)	76	38.00
การสัมภาษณ์เชิงลึก/ การพูดคุยนอกรอบ	34	17.00
อื่น ๆ (ไม่เข้าร่วมประชุม)	62	31.00
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 15 พบว่า จำนวนกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามของทั้งสองฝั่ง จำนวน 200 คน พบว่า การเข้าร่วมประชุมการประชุมย่อยครั้งที่ 1 มีจำนวนน้อยที่สุด 2 คน คิดเป็น

ร้อยละ 1 เนื่องจากเป็นการประชุมตัวแทนของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และไม่เคยเข้าร่วมประชุมเลย จำนวน 62 คน โดยคิดเป็นร้อยละ 31 และการประชุมต่างๆ ภายในโครงการนี้เป็นการประชุมระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน ซึ่งในตารางกลุ่มตัวอย่างนี้ ไม่มีการรวมจำนวนของประชาชน เนื่องจากประชาชนเข้าร่วมประชุมการมีส่วนร่วมของโครงการนี้มากกว่า 1 ครั้ง จึงนำมาคิดเป็นร้อยละของผู้ที่ตอบแบบสอบถามเท่านั้น

ตารางที่ 16 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการแสดงความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ

การแสดงความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
แสดงความคิดเห็น	65	32.50
ไม่แสดงความคิดเห็น	135	67.50
รวม	200	100.00

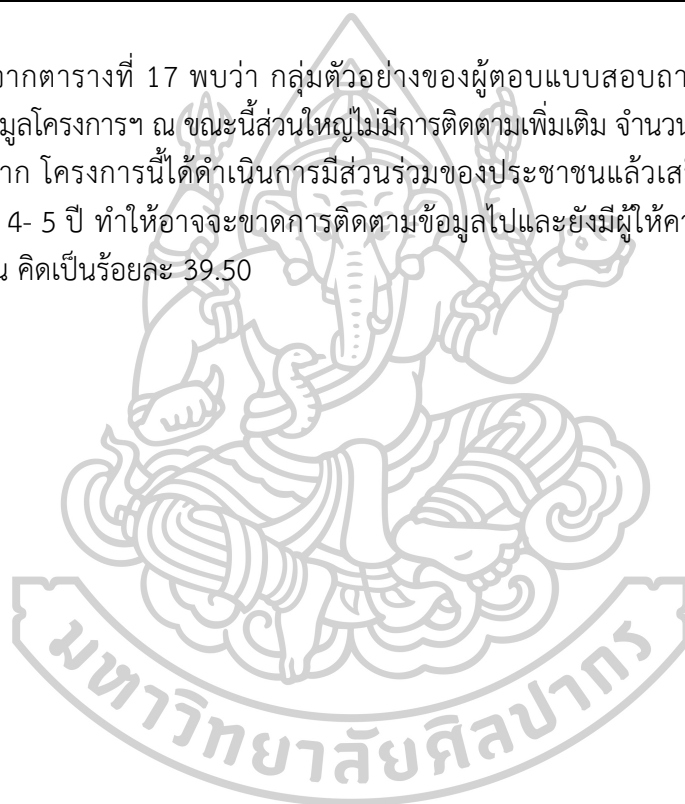
จากตารางที่ 16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามของทั้งสองฝั่ง ไม่ว่าจะเป็นเป็นการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน หรือการแสดงความคิดเห็นภายนอกที่ประชุม นั้น พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีการแสดงความคิดเห็น จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 67.50 และมีผู้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 32.50 โดยเรื่องที่แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม มีดังต่อไปนี้

1. หากมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตชุมชนของคนในพื้นที่เกิดความเปลี่ยนแปลง ถือว่าเป็นการทำลายวัฒนธรรมชุมชนที่มีมาตั้งแต่ในอดีต
2. หากมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ สะพานแห่งนี้ไม่สามารถลดปัญหาการจราจรได้อย่างแท้จริง เนื่องจากถนนของทั้งสองฝั่งในพื้นที่บริเวณที่จะก่อสร้างสะพานนั้น มีความคับแคบไม่สามารถระบายรถที่ติดขัดได้ อาจจะเป็นการเพิ่มปัญหาจราจรที่ติดขัดมากขึ้นอีกและแนะนำว่าควรไปสร้างที่บริเวณอื่นที่มีพื้นที่กว้างกว่า
3. ถึงแม้ว่า โครงการก่อสร้างสะพานนี้ จะไม่มีการเวนคืนก็ตาม แต่ประชาชนที่เป็นเจ้าของที่ดินบริเวณนั้น เกิดความกังวลว่า ในภายหลังจะมีปัญหาในเรื่องการจัดพื้นที่บริเวณโครงการ
4. ในการประชุมแต่ละครั้งที่เข้าร่วมจะนำข้อมูลเกี่ยวข้องกับโครงการเข้าไปเสนอที่ประชุม เพื่อที่จะคัดค้านการดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าว

ตารางที่ 17 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ด้านการติดตามโครงการฯ

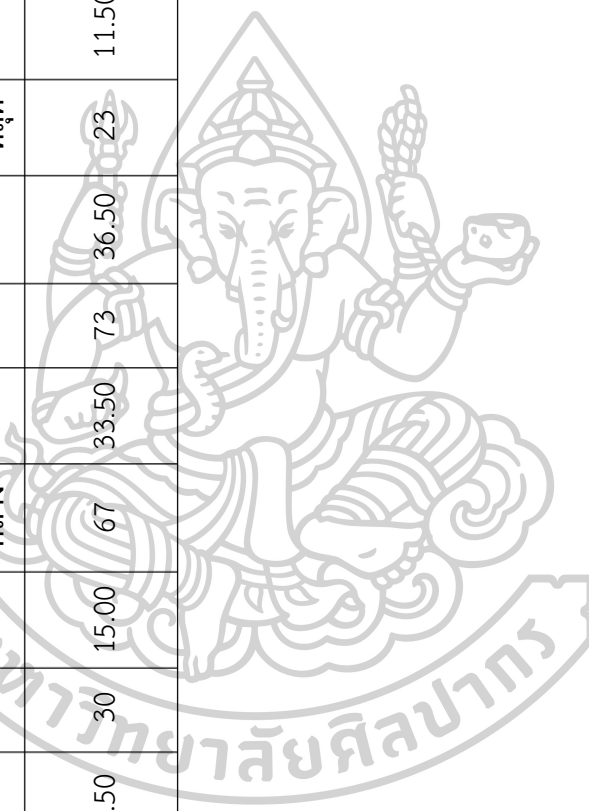
การติดตามโครงการฯ	จำนวนประชาชนในพื้นที่ทั้งสองแห่ง (คน)	ร้อยละเฉลี่ยทั้งสองแห่ง
ติดตาม	79	39.50
ไม่ติดตาม	121	60.50
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามของทั้งสองฝั่ง พบว่าการติดตามข้อมูลโครงการฯ ณ ขณะนี้ส่วนใหญ่ไม่มีการติดตามเพิ่มเติม จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 เนื่องจาก โครงการนี้ได้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้วเสร็จช่วงปี 2554 ซึ่งเวลาด่วงเลยมาถึง 4-5 ปี ทำให้อาจจะขาดการติดตามข้อมูลไปและยังมีผู้ให้ความสนใจกับโครงการนี้จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 39.50



ตารางที่ 18 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ

รายการข้อมูล	ระดับความคิดเห็น												
	มากที่สุด	ร้อยละ	มาก	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	น้อยที่สุด	ร้อยละ	ค่า $\bar{X}$	ค่า S.D.	แปลความ
ระดับความพึงพอใจในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้	7	3.50	30	15.00	67	33.50	73	36.50	23	11.50	2.625	0.9871	ปานกลาง



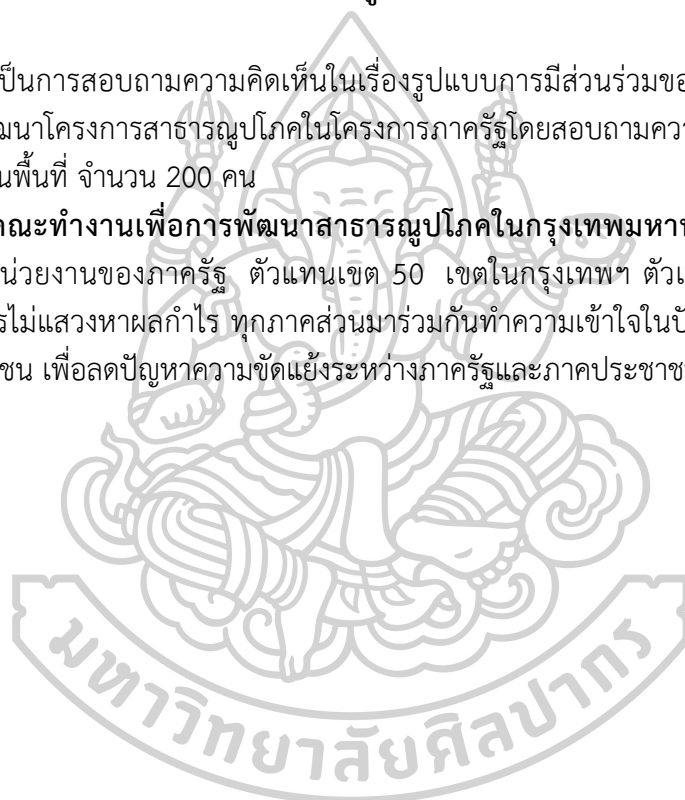


จากตารางที่ 18 พบว่า แสดงให้เห็นว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 200 คน จากพื้นที่ย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ให้ความสำคัญกับรูปแบบการเข้าร่วมการ ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการงานหลัก ซึ่งเมื่อพิจารณาโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลางไปจนค่อนข้างน้อย ตามเกณฑ์ประเมินความพึงพอใจโดยใช้ scale 5 ระดับ หรือการวัดเจตคติตามเทคนิคของของลิเคิร์ต (Likert technique) และประชาชนส่วนใหญ่เข้าร่วมประชุม เพื่อที่จะคัดค้านการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ

### ตอนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม ในอนาคต

เป็นการสอบถามความคิดเห็นในเรื่องรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม สำหรับการพัฒนาโครงการสาธารณูปโภคในโครงการภาครัฐโดยสอบถามความคิดเห็นของประชาชน กลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ จำนวน 200 คน

คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร เป็นคณะที่มาจาก ตัวแทนของหน่วยงานของภาครัฐ ตัวแทนเขต 50 เขตในกรุงเทพฯ ตัวแทนภาคประชาชนและ ตัวแทนองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร ทุกภาคส่วนมาร่วมกันทำความเข้าใจในปัญหาที่ต้องการจะแก้ไข และพัฒนาชุมชน เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน





ตารางที่ 19 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต (ต่อ)

รายการข้อมูล	ระดับความคิดเห็น													
	มากที่สุด	ร้อยละ	มาก	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	น้อยที่สุด	ร้อยละ	ค่า $\bar{X}$	ค่า S.D.	แปลความ	
3. สัดส่วนของคณะทำงานเพื่อการพัฒนา สาธารณูปโภคฯ นี้ เป็นตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ร้อยละ 50 และตัวแทนภาคประชาชนและองค์กร ไม่แสวงหาผลกำไร ในเขตกรุงเทพฯ ร้อยละ 50	13	6.50	125	62.50	56	28.00	6	3.00	-	-	3.725	0.6239	มาก	
4. เห็นด้วยกับการนำเสนอความคิดเห็นของคน ทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ	19	9.50	105	52.50	70	35.00	6	3.00	-	-	3.685	0.6834	มาก	
5. เห็นด้วยกับข้อสรุปการนำเสนอความคิดเห็น ร่วมกันของคณะทำงานเพื่อการพัฒนา สาธารณูปโภคฯ	19	9.50	119	59.50	54	27.00	8	4.00	-	-	3.745	0.6782	มาก	
											<b>ภาพรวม</b>	<b>3.7576</b>	<b>0.6336</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 19 พบว่า แสดงให้เห็นว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 คน จากพื้นที่ย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ให้ความสนใจกับแนวคิดรูปแบบการดำเนินการมีส่วนร่วมในลักษณะคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาสาธารณสุขปโภคในกรุงเทพมหานครซึ่งเมื่อพิจารณาโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.7576) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อแล้ว ค่าเฉลี่ยยังอยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ให้ความสนใจกับแนวคิดรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชน และวิธีการคัดเลือกตัวแทนของคณะกรรมการนี้ เป็นการแต่งตั้งมากกว่าการเลือกตั้ง นอกจากนี้ ยังมีการแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมในเรื่องของรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม กล่าวคือ เป็นหลักการที่มีความน่าสนใจ และควรทำให้เป็นรูปธรรมซึ่งนอกจากให้ความสำคัญกับคนในพื้นที่ที่จะก่อให้เกิดโครงการสาธารณสุขปโภคแล้ว ควรให้ความสำคัญกับผู้ที่ต้องสัญจรเป็นหลักด้วย และควรดำเนินการจัดทำเอกสารเผยแพร่สู่สาธารณสุขชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใสในการดำเนินการ และมีบางส่วนให้ความเห็นว่า รูปแบบการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนนี้ อาจจะดำเนินการได้ยากกว่ารูปแบบเดิมที่เคยดำเนินการมาซึ่งอาจจะทำให้เสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอีก



ตอนที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในขนาดตามรูปแบบคณะทำงานฯ

ตารางที่ 20 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจความคิดเห็นเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

รายการข้อมูล	ระดับความคิดเห็น													
	มากที่สุด	ร้อยละ	มาก	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	น้อยที่สุด	ร้อยละ	ค่า $\bar{X}$	ค่า S.D.	แปลความ	
1. ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ	42	21.00	115	57.50	39	19.50	4	2.00	-	-	3.975	0.6959	มาก	
2. ขั้นตอนการวางแผนโครงการ	36	18.00	119	59.50	43	21.50	2	1.00	-	-	3.945	0.6572	มาก	
3. ขั้นตอนการดำเนินงาน	46	23.00	82	41.00	52	26.00	-	-	-	-	3.965	0.7167	มาก	
4. ขั้นตอนการตัดสินใจร่วมกัน	30	15.00	111	55.50	57	28.50	2	1.00	-	-	3.845	0.6715	มาก	
5. ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินการ	31	15.50	129	64.50	36	18.00	4	2.00	-	-	3.935	0.6409	มาก	
											<b>ภาพรวม</b>	<b>3.933</b>	<b>0.6786</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 20 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 200 คน จากพื้นที่ย่านท่าดินแดงและย่านราชวงศ์ให้ความสนใจกับขั้นตอนกระบวนการดำเนินการมีส่วนร่วม ในลักษณะคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร ที่มีอยู่ทั้งหมด 5 ขั้นตอน ซึ่งเมื่อพิจารณาโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.933) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อแล้ว ค่าเฉลี่ยยังอยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ให้ความสนใจกับขั้นตอน กระบวนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน นอกจากนี้ ยังมีการแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมใน เรื่องของขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต กล่าวคือ เป็นขั้นตอนที่ดี สามารถ ดำเนินการได้และจุดสนใจของขั้นตอนนี้อยู่ที่ขั้นตอนเริ่มต้นคือ ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ ซึ่งภาครัฐ จะทำการชี้แจงถึงปัญหาและข้อสรุปของคณะทำงานที่ได้มาจากการร่วมกันของทุกฝ่ายเพื่อร่วมกัน หาแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น และกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อการดำเนินการต่อไปได้อย่าง ราบรื่น ซึ่งต้องสามารถทำให้เข้าใจตรงกันก่อนดำเนินการในขั้นตอนอื่น ๆ ต่อไป ซึ่งหากสามารถ ดำเนินการได้จะเป็นเรื่องที่ดีและลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนได้ แต่อาจจะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและเวลาในการดำเนินการที่มากขึ้นด้วย

#### การวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์

การดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญได้ดำเนินการหลังจากการจัดทำแบบสอบถาม ประชาชนในพื้นที่โครงการแล้วเสร็จ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญที่ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์นั้น มี 3 ด้าน คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม จำนวน 11 ท่าน พรรณนา เป็นการสอบถามเพื่อเป็นข้อมูลรวมถึงคำแนะนำต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการ ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และนำข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการสถิติเชิง พรรณนา

ในสมมติฐานการวิจัยที่ 1 ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนใน โครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ อยู่ในระดับน้อย นั้น ใช้ข้อมูล แบบสอบถามประชาชนเป็นหลัก ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญจะเป็นเพียงข้อเสนอแนะ ดังนี้

ผู้เชี่ยวชาญที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการนี้ในลักษณะตัวแทนภาครัฐ จำนวน 3 ท่าน ให้ความเห็นในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ณ ขณะนั้นมองว่า ได้ดำเนินการครบถ้วนตาม กระบวนการดำเนินการแล้ว ประชาชนให้ความร่วมมืออยู่ในระดับปานกลาง แต่เข้ามามีการประชุม เพื่อที่จะคัดค้านโครงการก่อสร้างดังกล่าว จึงต้องมีการประนีประนอมด้วยวิธีการต่าง ๆ โดยสาเหตุ หลักที่คัดค้านนั้น เพราะหากมีสะพานแล้ว จะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดีและส่งผลกระทบต่อ เรื่องจราจรเป็นอย่างมาก

ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ด้านการผังเมือง ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 6 ท่าน ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการแต่มีประสบการณ์ในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้ให้ความเห็นเกี่ยวข้องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาสาธารณูปโภคใน ปัจจุบันว่า การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน มักจะไม่ค่อยประสบความสำเร็จ เนื่องจากไม่สามารถทำให้ประชาชนเชื่อถือในภาครัฐได้ หากมีโครงการก่อสร้างสะพานแล้ว ประชาชน

มองว่าจะไม่ได้รับประโยชน์จากสะพานเลยและยังส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิต สภาพแวดล้อมโดยรอบด้วย และต้องเข้าใจว่า ปัจจุบันนั้นประชาชนยังขาดความเข้าใจในบทบาท หน้าที่ของตนเองและสังคม รวมทั้งยังมีข้อจำกัดด้วยเรื่องของเวลาและงบประมาณที่จัดสรรในแต่ละปีด้วย

ข้อเสนอแนะในเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนเพิ่มเติมของท่านรองศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ กล่าวคือ โครงการที่ภาครัฐในทุกโครงการต้องมีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาในการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Studies) ซึ่งก่อนมีการมอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการนั้น ภาครัฐต้องมีการวางแผนโครงการและกำหนดงบประมาณในการดำเนินโครงการเป็นที่แน่นอนแล้วและถ้าประชาชนคัดค้านโครงการทางภาครัฐไม่สามารถดำเนินการต่อได้ประชาชนก็ไม่มีปัญหาตามมา และบริษัทที่ปรึกษาเจ้าของโครงการต่อไป ซึ่งเมื่อประชาชนได้รับทราบข้อมูลโครงการและเกิดมีการคัดค้านโครงการซึ่งเป็นสิทธิตามกฎหมายในการคัดค้านอยู่แล้ว โดยต้องตีโจทย์ในเรื่องของการดำเนินการมีส่วนร่วมว่า เพราะเหตุใดประชาชนถึงปฏิเสธและไม่ไว้ใจ public hearing หากที่ปรึกษาต้องการที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการนี้ต่อ ต้องสร้างความเข้าใจกับภาคประชาชนมากขึ้น หากประชาชนยังมีการคัดค้านโครงการอีก ต้องหาวิธีดูแลและเยียวยาให้กับประชาชน

สมมติฐานการวิจัยที่ 2 เรื่องรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ โดยนำเอาทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ทฤษฎีแรงจูงใจ ทฤษฎีการสื่อสาร กระบวนการกลุ่ม เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบการมีส่วนร่วม AIC งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ประสบความสำเร็จในประเทศสหรัฐอเมริกา มาเป็นข้อมูลในการตั้งสมมติฐานและสนับสนุนสมมติฐานนี้ ซึ่งเป็นแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ ในรูปแบบของคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร และขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน 5 ขั้นตอน ได้แก่ 1. ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ 2. ขั้นตอนการวางแผนโครงการ 3. ขั้นตอนการดำเนินงาน 4. ขั้นตอนการตัดสินใจร่วมกัน 5. ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินการ ซึ่งในสมมติฐานการวิจัยนี้ ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน จำนวน 10 ท่าน มีความคิดเห็นสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกันกับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งโดยข้อมูลมาจากแบบสอบถามประชาชน คือ เห็นด้วยกับแนวทางการรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ มีความสนใจและเป็นแนวทางหลักการที่ดี เพราะจะทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจในโครงการและบริบทพื้นที่ถิ่นอาศัยมากขึ้น แต่จะมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลาที่ดำเนินการที่ต้องขยายออกไปและงบประมาณที่อาจจะต้องมีเพิ่มมากขึ้น

### การพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย

การพิสูจน์สมมติฐานของการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการ 2 ขั้นตอน ดังนี้

1. ขั้นตอนการทดสอบคุณสมบัติกลุ่มตัวอย่างไปสู่ประชากรการวิจัย โดยใช้วิธีการใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ที่ได้มาจากแบบสอบถาม และนำผลการวิเคราะห์แบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างประชาชน จำนวน 200 คน ซึ่งเป็นสถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่ม

ตัวอย่างแล้ว และนำมาใช้ในการพิสูจน์การอ้างอิงจากกลุ่มตัวอย่างไปสู่ประชากร โดยใช้สถิติเชิงอ้างอิง Z-test ต่อไป

2. การใช้สถิติอ้างอิง Z-test เพื่อพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย โดยอาศัยกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม เพื่อทดสอบคุณสมบัติกลุ่มตัวอย่างไปสู่ประชากรการวิจัย

การตรวจสอบทางสถิติอ้างอิง Z-Test ของกลุ่มตัวอย่างที่มาจากการสุ่มตัวอย่าง และมีขนาดจำนวนกลุ่มตัวอย่าง  $n \geq 30$  ที่มีการแจกแจงแบบปกติ กำหนดให้ระดับความเชื่อมั่น 95 % และค่าความคลาดเคลื่อน  $\pm 10 \%$

$$\text{สมมติฐาน } H_0 : \bar{x} = \mu$$

$$H_A : \bar{x} \neq \mu$$

สูตรสถิติ Z- test

$$\frac{\bar{x} - \mu}{\frac{S}{\sqrt{n}}}$$

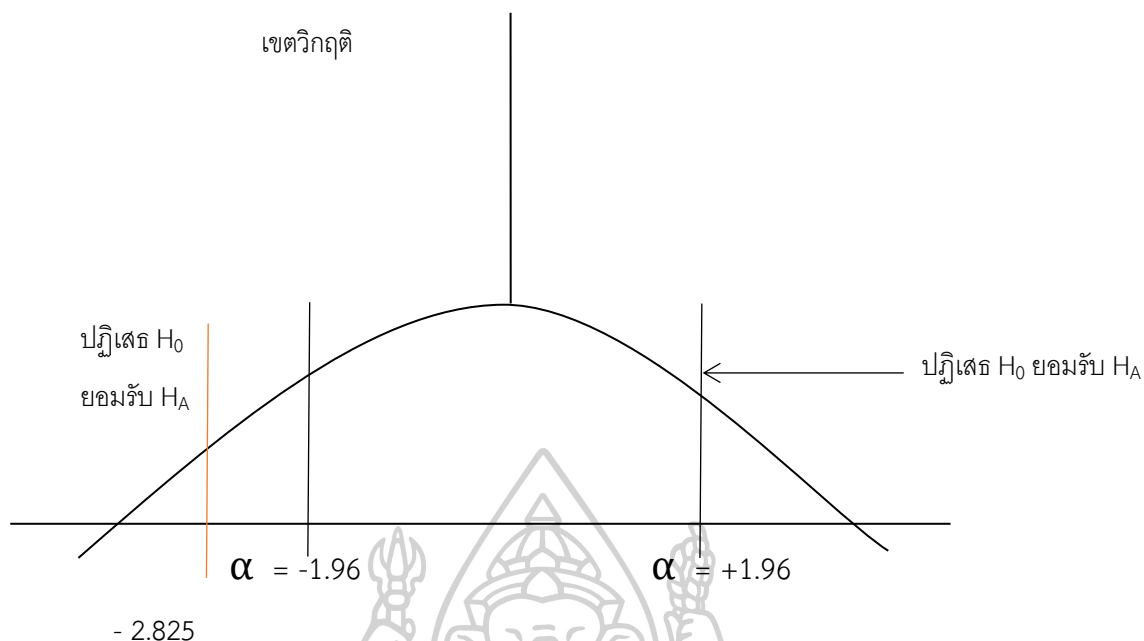
$\mu$	แทน	ค่าเฉลี่ยของประชากร = 41.44
X	แทน	ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง = 47.534
S	แทน	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง = 930.8
n	แทน	ค่าจำนวนกลุ่มตัวอย่าง = 200

$$Z = \frac{41.44 - 47.534}{\frac{930.8}{\sqrt{200}}}$$

$$Z = -2.825$$

กำหนด ระดับนัยสำคัญ (Significant Level) ไว้ที่  $\alpha = 0.05$  เขตวิกฤต =  $\pm 1.96$





การนำค่าสถิติมาพิสูจน์สมมติฐานทำให้ได้ค่าสถิติจากกลุ่มตัวอย่างที่หลุดเกินขอบวิกฤติสรุปได้ว่า ค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มตัวอย่างไม่เท่ากับค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มประชากร จึงไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มตัวอย่างกับกลุ่มประชากรได้ ผลการพิสูจน์สมมติฐานนี้อาจจะไม่สามารถเป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรทั้งหมดในพื้นที่ได้ ผู้วิจัยสันนิษฐานถึงสาเหตุของผลการพิสูจน์เกินขอบวิกฤตินี้ได้ว่า อาจจะมาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ที่มีการกระจายมากเกินไป จึงสามารถใช้อ้างอิงได้เฉพาะกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น

### 3. การพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย

การนำค่าเฉลี่ยที่ได้จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถามประชาชน จำนวน 200 คน ตามเกณฑ์ประเมินความพึงพอใจโดยใช้ scale 5 ระดับ หรือการวัดเจตคติตามเทคนิคของของลิเคิร์ท (Likert technique) (บุรินทร์ รุจจนพันธุ์, 2553,)

เกณฑ์การให้คะแนน		เกณฑ์ประเมิน	
มากที่สุด	= ๕	มากที่สุด	๔.๒๑ - ๕.๐๐
มาก	= ๔	มาก	๓.๔๑ - ๔.๒๐
ปานกลาง	= ๓	ปานกลาง	๒.๖๑ - ๓.๔๐
น้อย	= ๒	น้อย	๑.๘๑ - ๒.๖๐
น้อยที่สุด	= ๑	น้อยที่สุด	๑.๐๐ - ๑.๘๐

ภาพที่ 88 เกณฑ์สำหรับประเมินความพึงพอใจ (Likert Scale)

ที่มา: บุรินทร์ รุจจนพันธุ์, เกณฑ์สำหรับประเมินความพึงพอใจ (Likert Scale), เข้าถึงเมื่อ 25 ตุลาคม 2560, เข้าถึงได้จาก <http://www.thaiail.com/blog/burin/1165/>

สมมติฐานการวิจัยที่ 1 ผลระดับการประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปี พ.ศ.2554 อยู่ในระดับน้อย ซึ่งนำผลการวิเคราะห์แบบสอบถามข้อ 7 ตอนที่ 2 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ เรื่อง ระดับความพึงพอใจในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ผลการวิเคราะห์พบว่า ค่าเฉลี่ย = 2.625 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.9871 เนื่องจากผลการวิเคราะห์แบบสอบถามในข้อนี้ ซึ่งสามารถนำค่าเฉลี่ยมาแปลความหมายตามเกณฑ์การประเมินฯ อยู่ในระดับปานกลางไปจนค่อนข้างระดับน้อย กล่าวได้ว่า สมมติฐานการวิจัยที่ 1 ไม่เป็นที่ยอมรับ

สมมติฐานการวิจัยที่ 2 รูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้เป็นลักษณะ “คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณสุขปึกในกรุงเทพมหานคร” และขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้ มีดังนี้

- 1) ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ
- 2) ขั้นตอนการวางแผนโครงการ
- 3) ขั้นตอนการดำเนินงาน
- 4) ขั้นตอนการตัดสินใจร่วมกัน
- 5) ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินการ

เรื่องรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ นำผลการวิเคราะห์แบบสอบถามตอนที่ 3 รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ ผลการวิเคราะห์พบว่า ค่าเฉลี่ย = 3.7576 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.6336 ซึ่งสามารถนำค่าเฉลี่ยมาแปลความหมายตามเกณฑ์การประเมินฯ อยู่ในระดับมาก

เรื่อง ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้ นำผลการวิเคราะห์แบบสอบถามตอนที่ 4 ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้ ผลการวิเคราะห์พบว่า ค่าเฉลี่ย = 3.933 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.6786 ซึ่งสามารถนำ

ค่าเฉลี่ยมาแปลความหมายตามเกณฑ์การประเมินฯ อยู่ในระดับมาก เช่นเดียวกับเรื่องรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ กล่าวได้ว่า สมมติฐานการวิจัยที่ 2 เป็นที่ยอมรับ

### สรุปท้ายบท

บทที่ 6 เป็นการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ คือ การศึกษาข้อมูลโครงการ รวมถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยเพื่อนำมาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย และดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่โครงการ ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ด้านวิศวกรรม และด้านผังเมือง เพื่อขอคำแนะนำและความคิดเห็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ ซึ่งผลการวิเคราะห์แบบสอบถามพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนอยู่ที่ระดับปานกลาง ซึ่งไม่ตรงกับสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1 ว่า ผลระดับการประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปี พ.ศ.2554 อยู่ระดับน้อย ซึ่งมาจากศึกษาทฤษฎีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มองว่า การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนใน ณ ขณะนั้น ไม่ได้มีการดำเนินการตามทุกขั้นตอน จึงตั้งสมมติฐานการวิจัยว่า ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนอยู่ในระดับน้อย ซึ่งสรุปได้ว่า สมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1 นี้ ไม่เป็นที่ยอมรับ ส่วนการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นั้น ในเรื่องขอแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ กล่าวคือ ผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในกรุงเทพมหานคร และขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอนในโครงการนี้ ซึ่งจะสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์แบบสอบถามประชาชนเช่นเดียวกันและนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลมาพิสูจน์สมมติฐานการวิจัยเพิ่มเติมด้วยวิธีการสถิติอ้างอิง Z-test ปรากฏว่า ผลการทดสอบสมมติฐานทางสถิติหาค่าวิกฤติ ซึ่งสันนิษฐานได้ว่า มีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่กระจายมากเกินไป จึงทำให้ไม่สามารถอ้างอิงจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนไปสู่กลุ่มประชากรได้ และนำข้อมูลผลการวิเคราะห์แบบสอบถามแบบสัมภาษณ์ การพิสูจน์สมมติฐานไปอภิปรายผลในบทที่ 7 ต่อไป

## บทที่ 7

### สรุปการวิเคราะห์ อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยในบทที่ผ่านมา นั้น เป็นการดำเนินการสำรวจพื้นที่โครงการ การจัดทำแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ด้านผังเมืองและด้านวิศวกรรม รวมถึงภาครัฐและบริษัทที่ปรึกษาที่ได้มีการดำเนินการมีส่วนร่วมกับประชาชนในพื้นที่แล้ว ในเรื่องของการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เคยดำเนินการแล้วเสร็จช่วง ปี พ.ศ. 2554 ซึ่งในบทที่ 7 นี้ เป็นการสรุปผลการวิเคราะห์ การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ และแนวทางสำหรับผู้สนใจจะวิจัยในขั้นตอนต่อไป โดยการสรุปผลการวิเคราะห์พื้นที่โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา สรุปผลการวิเคราะห์จากแบบสอบถามประชาชนและสรุปการวิเคราะห์จากแบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้าน นำมาการอภิปรายผลการดำเนินการ โดยนำมาขยายผลจากการวิเคราะห์และนำข้อมูลเอกสารข้อเท็จจริงมาประกอบการบรรยายผลที่ได้รับมาจากศึกษาค้นคว้าการวิจัย รวมถึงข้อเสนอแนะการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมที่มีพื้นฐานจากการวิจัยและอ้างอิงข้อมูลทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน

#### สรุปการวิเคราะห์บริบทของพื้นที่และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของอาคารและสาธารณูปโภคในเขตชุมชนเมือง และประชากรเข้ามาอาศัยมากขึ้น ซึ่งแบ่งเป็น 2 ผัง คือ ผังธนบุรีและผังพระนคร ปัจจุบันสาธารณูปโภคในกรุงเทพฯ มีไม่เพียงพอต่อการเชื่อมต่อสัญจร จึงต้องมีการก่อสร้างสาธารณูปโภคเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความสะดวกและระบายจราจรที่แออัด พื้นที่ของย่านท่าดินแดง - ราชวงศ์ นี้ เป็นย่านชุมชนเมืองที่มีแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นตัวกั้นทั้ง 2 ผังไว้ ซึ่งลักษณะพื้นที่มีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมาก เป็นพื้นที่ย่านการค้าขายและชุมชนที่มีประชากรเชื้อสายจีนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และอาศัยเป็นระยะเวลายาวนาน เป็นชุมชนหนาแน่นที่ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย ยกเว้นช่วงถนนท่าดินแดง ผังธนบุรีที่เป็นแหล่งค้าขาย และมีร้านอาหารเป็นจำนวนมากเรียงรายตามพื้นที่ ย่านราชวงศ์เช่นเดียวกัน เป็นถนนย่านการค้าขายเป็นหลัก โดยเส้นทางถนนมีเพียง 4 ช่องทางจราจร ซึ่งสำนักการโยธากรุงเทพมหานคร โดยบริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้ดำเนินการในขณะนั้น ได้ชี้แจงให้ประชาชนได้ทราบว่า จะไม่มีการเวนคืนเพื่อการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา หากมีการก่อสร้างสะพานฯ แล้วจะเกิดผลดีในด้านการระบายจราจรทั้ง ผังธนบุรีและผังพระนคร ช่วยลดปัญหาจราจรทางด้านถนนราชวงศ์ ย่านเยาวราช และถนนท่าดินแดง ตลอดจนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนใกล้เคียง สามารถเชื่อมเส้นทางทั้ง 2 ผังมากยิ่งขึ้น และตามความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คือ มีทั้งผลดีและผลเสีย เนื่องจากสะพานแห่งนี้อยู่ใกล้เคียงกับสะพานพุทธและสะพานพระปกเกล้า จึงควรไปออกแบบก่อสร้างโครงการฯ ในพื้นที่บริเวณอื่นมากกว่า และความเห็นของผู้วิจัยจากการศึกษาข้อมูลโครงการ กล่าวคือ กรุงเทพฯ ที่มีข้อจำกัดในเขตชุมชนเมือง และ

ประสบปัญหาการจราจรหนาแน่น จึงมีความเห็นว่าควรมีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และควรดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนก่อนก่อนที่จะออกแบบโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคเพื่อพัฒนาชุมชนเมืองต่อไป

จากการศึกษาผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2549 มีแผนโครงการก่อสร้างคือ ถนนสาย ฉ 3 ถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ คือ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทางยกระดับ และเชิงลาด เพื่อใช้เป็นการสัญจรระหว่าง 2 ฝั่งกรุงเทพมหานครให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

ส่วนเรื่องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554 นั้น ซึ่งการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ ประชาชนให้ความร่วมมือเข้ามารับฟังข้อมูลโครงการและได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง แต่เข้าร่วมประชุมสัมมนาคัดค้านโครงการดังกล่าว เนื่องจากกังวลในเรื่องผลกระทบต่อพื้นที่และเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตที่มีแต่เดิมจึงทำให้โครงการนี้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้ รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมนั้น กล่าวคือ การดำเนินการในขั้นตอนแรก ควรจะจัดประชุมกลุ่มย่อยตามทฤษฎีกระบวนการกลุ่มโดยภาครัฐ และภาคประชาชน รวมถึงภาคส่วนอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ เข้ามาสร้างความเข้าใจในปัญหาและร่วมกันหาแนวทางการแก้ไขเบื้องต้นก่อน เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันทุกฝ่าย ปัจจัยที่สำคัญของการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ การที่ประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารจากภาครัฐอย่างเพียงพอ มีความชัดเจนและโปร่งใส ในขั้นตอนแรกก่อนที่จะดำเนินการมีส่วนร่วมลำดับต่อไป เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสได้รับทราบและทำความเข้าใจถึงข้อมูลในระดับมหภาค และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผลกระทบทั้งด้านดีและด้านเสียของโครงการ ที่สามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจได้

### สรุปการวิเคราะห์แบบสอบถาม

แบบสอบถามประชาชนสอบถามกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 200 ตัวอย่าง ที่อาศัยอยู่ทั้งสองฝั่ง คือ ฝั่งราชวงศ์และฝั่งท่าดินแดง ส่วนใหญ่อาศัยในพื้นที่เป็นเวลา 20-30 ปีแล้ว และประกอบอาชีพค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว และทราบถึงโครงการที่จะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามาแล้ว แต่ยังคงคัดค้านเพราะกังวลถึงผลกระทบในเรื่องของการสัญจร จราจรติดขัด วิถีชีวิตแต่ดั้งเดิมจนถึงปัจจุบัน ส่วนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่นั้น ประชาชนให้ความร่วมมือกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับปานกลาง ไม่ได้ให้ความร่วมมือกับทางภาครัฐเท่าที่ควร และในการจัดประชุมแต่ละครั้ง ภาครัฐก็ไม่ได้มีโอกาสให้ทางประชาชนได้แสดงความคิดเห็นมากนัก จึงเกิดความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน แต่สิ่งที่ประชาชนคัดค้านคือการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยผู้วิจัยเองได้เสนอแนวทางคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ โดยเป็นคณะที่มาจากตัวแทนของหน่วยงานของภาครัฐ ตัวแทนเขต 50 เขต ในกรุงเทพฯ ตัวแทนภาคประชาชนและตัวแทนองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร ทุกภาคส่วนมาร่วมกัน

ทำความเข้าใจในปัญหาที่ต้องการจะแก้ไขและพัฒนาชุมชน เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนและดำเนินการ 5 ขั้นตอน โดยให้ประชาชนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในคณะทำงาน เพื่อให้การทำงานเกิดความเข้าใจตรงกันทุกฝ่ายก่อนที่จะเริ่มดำเนินการโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคต่อไปซึ่งประชาชนในพื้นที่จากกลุ่มตัวอย่างนั้น มีความเห็นด้วยกับแนวคิดรูปแบบคณะทำงานฯ นี้และขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอน อยู่ในระดับมาก สรุปได้ว่า ถึงแม้ว่าประชาชนจะให้ร่วมมือในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ณ ขณะนั้น ระดับการประเมินอยู่ในระดับปานกลาง แต่ยังให้ความสนใจรูปแบบคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ และขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอน เป็นอย่างมาก ซึ่งหากได้ดำเนินการตามรูปแบบนี้แล้ว จะเป็นผลดีต่อการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐต่อไปในอนาคต

### สรุปการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์

ผลการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์ โดยวิเคราะห์จากวิธีการวิเคราะห์แบบสถิติเชิงพรรณนา ซึ่งความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญมีความสอดคล้องกับสมมติฐานที่ 2 เรื่อง รูปแบบและขั้นตอนที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ โดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 9 ท่าน เห็นด้วยกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐ และในเรื่องของขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งมีความสอดคล้องกับความคิดเห็นของประชาชนจากการวิเคราะห์แบบสอบถามประชาชนที่ได้มีการดำเนินการก่อนหน้านี้แล้ว

### สรุปการพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย

การพิสูจน์สมมติฐานของการวิจัยในครั้งนี้ ค่าสถิติจากกลุ่มตัวอย่างหลุดเกินขอบวิกฤติ กล่าวโดยสรุปคือ ค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มตัวอย่างไม่เท่ากับค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มประชากร ทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มตัวอย่างและกลุ่มประชากรได้ ผลการพิสูจน์สมมติฐานของการวิจัยในครั้งนี้อาจจะไม่สามารถนำมาเป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรทั้งหมดในพื้นที่ซึ่งมาจากผลการพิสูจน์สมมติฐานที่เกินขอบวิกฤติที่ตั้งไว้ ผู้วิจัยจึงสันนิษฐานว่าอาจจะมาจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ที่มีการกระจายมากเกินไปดังกล่าว และการนำค่าเฉลี่ยที่ได้จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถามประชาชน จำนวน 200 คน มาเทียบตามเกณฑ์ประเมินความพึงพอใจโดยใช้ scale 5 ระดับ หรือการวัดเจตคติตามเทคนิคของของลิเคิร์ต (Likert technique) (บุรินทร์ รุจจนพันธุ์, 2553,) ทั้ง 2 สมมติฐานการวิจัย ดังนี้

สมมติฐานการวิจัยที่ 1 ผลระดับการประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปี พ.ศ.2554 อยู่ในระบับน้อย ซึ่งนำค่าเฉลี่ยจากผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม กล่าวคือ ระดับความพึงพอใจในการดำเนินการมีส่วนร่วมของอยู่ในระดับปานกลางไปถึงระดับน้อย สรุปได้ว่า สมมติฐานการวิจัยที่ 1 ไม่เป็นที่ยอมรับ

สมมติฐานการวิจัยที่ 2 รูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสม และขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมกับโครงการนี้

เรื่องรูปแบบการมีส่วนร่วมและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ นำผลการวิเคราะห์แบบสอบถามมาแปลความหมายตามเกณฑ์การประเมินฯ อยู่ในระดับมาก สรุปได้ว่า สมมติฐานการวิจัยที่ 2 เป็นที่ยอมรับ

### การอภิปรายผล

การดำเนินการวิจัย เรื่อง การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง – ราชวงศ์นี้ ได้มีการศึกษาข้อมูลโครงการและการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ช่วง พ.ศ. 2554 รวมถึงศึกษาทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชนที่อาศัยบริเวณโครงการและแบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ด้านผังเมืองและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยขั้นตอนการกำหนดประชากรในการตอบแบบสอบถาม ได้ดำเนินการใช้การสุ่มตัวอย่างแบบ Multi-stage Sampling และเมื่อได้สำรวจพื้นที่แจกแจงแบบสอบถามให้ประชาชน นั้น พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามอยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี และ 36-45 ปี ซึ่งการคิดค่าเฉลี่ยอายุกลุ่มตัวอย่งนั้นอยู่ที่ 41.44 ซึ่งไม่เท่ากับค่าเฉลี่ยอายุของประชากรทั้งหมดในพื้นที่เท่ากับ 47.534 และนำมาใช้สถิติอ้างอิง Z - test เพื่ออ้างอิงกลุ่มตัวอย่างไปสู่ประชากรในการวิจัย พบว่า ค่าสถิติจากกลุ่มตัวอย่างที่หลุดเกินขอบวิกฤติ กล่าวได้ว่า ค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มตัวอย่างไม่เท่ากับค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มประชากร จึงไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มตัวอย่างกับประชากรทั้งหมดได้ และยังไม่เป็นตัวแทนของประชากรเชิงสถิติที่ดีด้วย ผู้วิจัยสันนิษฐานถึงสาเหตุของผลการพิสูจน์เกินขอบวิกฤตินี้ได้ว่า อาจจะมาจกค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ที่มีการกระจายมากเกินไป เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามอาจจะไม่ได้ครอบคลุมทุกช่วงอายุ และบางพื้นที่มีจำนวนประชาชนอาศัยน้อย จึงทำให้อาจจะเกิดการเบี่ยงเบนของค่าสถิติได้ ดังนั้น การพิสูจน์สมมติฐานนี้สามารถใช้อ้างอิงได้เพียงเฉพาะกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น

สมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1 ผลการประเมินการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนอยู่ในระดับน้อย ซึ่งสมมติฐานนี้ผู้วิจัยตั้งจากการศึกษาข้อมูลโครงการเบื้องต้นประกอบกับการศึกษาทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนของ William Erwin และ Arnstein ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนของอคิน รพีพัฒน์ และ Cohen&Uphoff รวมถึงกรณีศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ประสบความสำเร็จแล้วในต่างประเทศ ฯลฯ พบว่า การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้ ไม่ตรงตามทฤษฎีการมีส่วนร่วมและขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมที่เหมาะสม ซึ่งขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนควรจะเริ่มโดยภาครัฐชี้แจงข้อมูลร่วมกับภาคประชาชนและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมกันทำความเข้าใจในปัญหาที่เกิดขึ้น และร่วมกันหาแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสม ซึ่งอยู่ในรูปแบบของกระบวนการกลุ่มย่อย (กนกวรรณพร ภัคมาน, 2551) และการตั้งสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1 ใช้ทฤษฎีนำมาเป็นสมมติฐานเป็นหลัก เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐยังไม่สามารถที่จะนำเสนอข้อมูลให้ประชาชนทราบและยังไม่สามารถดำเนินการมีส่วนร่วมตามทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนและเมื่อได้มีการจัดทำแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างประชาชนในพื้นที่แล้วนั้น

ซึ่งสมมติฐานการวิจัยนี้ ไม่สามารถสรุปได้อย่างชัดเจน เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็น เรื่องผลการประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนเฉลี่ยเป็นระดับปานกลางที่ไม่ตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ แต่กลุ่มตัวอย่างที่ยังไม่ได้เป็นตัวแทนของประชากรเชิงสถิติด้วย จึงไม่สามารถพิสูจน์สมมติฐานการวิจัยข้อนี้ได้ ซึ่งทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมนั้น ไม่ได้มีผลกระทบทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของโครงการดังกล่าว

จากแบบสอบถามประชาชนที่พบว่าอยู่ในระดับปานกลางนั้น มีความสอดคล้องกับผลรายงานการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรายงานศึกษาความเหมาะสมของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ ของบริษัทที่ปรึกษาผู้ดำเนินการใน ณ ขณะนั้น ซึ่งมีระบุไว้ว่าผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นไปในแนวเชิงบวกระดับปานกลาง จึงกล่าวได้ว่าผลการรายงานในช่วงปี พ.ศ. 2554 และการดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ของผู้วิจัย ไม่ได้มีความแตกต่างกันคือ ประชาชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีบริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้ดำเนินการ แต่ที่ประชาชนเข้าไปร่วมประชุมนั้นเพื่อชี้แจงประเด็นและเหตุผลในการคัดค้านการก่อสร้างโครงการดังกล่าว กล่าวได้ว่า การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนประสบความสำเร็จในระดับปานกลาง แต่ไม่สัมฤทธิ์ผลในด้านการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งหากได้มีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบและขั้นตอนตามสมมติฐานการวิจัยที่ 2 แล้ว จะทำให้โครงการมีความสัมฤทธิ์ผล สามารถดำเนินการก่อสร้างเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐต่อไปและลดผลกระทบในเรื่องของความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนด้วย โดยในการวิจัยในครั้งนี้ใช้แบบสอบถามเป็นหลักและข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเป็นข้อมูลสนับสนุนแบบสอบถามประชาชนผลจากแบบสอบถามประชาชนกล่าวได้ว่าประชาชนไม่ได้ให้ความสำคัญกับรูปแบบการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และมีวัตถุประสงค์เข้าร่วมประชุมการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อการคัดค้านโครงการดังกล่าว

สมมติฐานที่ 2 ในเรื่องของแนวทางรูปแบบคณะกรรมการทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในกรุงเทพมหานครและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอน มาจากการศึกษาข้อมูลโครงการเบื้องต้นประกอบกับการศึกษาทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนของ อคิน รพีพัฒน์ และ Cohen & Uphoff รวมถึงกรณีศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ประสบความสำเร็จแล้วในต่างประเทศ ฯลฯ เช่นเดียวกับสมมติฐานที่ 1 ซึ่งยังไม่สามารถพิสูจน์ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากการที่กลุ่มตัวอย่างยังไม่ได้เป็นตัวแทนของประชากรเชิงสถิติ มีเพียงแนวโน้มที่ประชาชนเห็นด้วยกับแนวคิดของสมมติฐานการวิจัยที่ 2 เท่านั้น และหากได้มีการดำเนินการตามรูปแบบคณะกรรมการทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในกรุงเทพมหานครและขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมแล้ว จะมีผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ดีมากขึ้น และลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน ซึ่งควรจะมุ่งเน้นการเพิ่มเติมความรู้เพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนมากขึ้นในขั้นตอนแรก (Jame L. Creeighton, 2004) (James L. Creighton, 2009)



### ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางเบื้องต้นในเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อไป ดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ และทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกรณีศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมาเป็นรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรูปแบบของคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในกรุงเทพมหานคร เป็นคณะที่มาจากตัวแทนของหน่วยงานของภาครัฐ ตัวแทนเขต 50 เขตในกรุงเทพฯ ตัวแทนภาคประชาชนและตัวแทนองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร ทุกภาคส่วนมาร่วมกันทำความเข้าใจในปัญหาที่ต้องการจะแก้ไขและพัฒนาชุมชน เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนบทบาทหน้าที่ของคณะทำงานนี้ กล่าวคือ ภาครัฐเป็นผู้ชี้แจงปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาในระดับเมืองเพื่อนำไปสู่แนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาสาธารณูปโภคต่อไป และกลุ่มคณะทำงานนี้ เป็นกลุ่มที่ดำเนินการประสานงานทุกขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นลักษณะกลุ่มย่อยเพื่อนำเสนอการสร้างความเข้าใจในระดับเมืองก่อนแล้วจึงขยายไปยังกลุ่มประชาชนภาคใหญ่ต่อไป ซึ่งการวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยยังไม่ได้ศึกษารายละเอียดทุกด้าน และเสนอแนะว่าให้ศึกษาเพิ่มเติมและดำเนินการระดับกลุ่มย่อยให้เป็นรูปธรรมไปพลางก่อน โดยนำเอาทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนและทฤษฎีแรงจูงใจ กระบวนการกลุ่มย่อยและเทคนิคกระบวนการมีส่วนร่วม AIC นำมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันทุกฝ่าย ส่วนเรื่องการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนได้ทราบข้อมูลนั้น อาจจะต้องมีฝ่ายสื่อสารมวลชนและมุ่งเน้นการสื่อสารแบบสองทาง (Two-way communication) ตามทฤษฎีการสื่อสารและต้องมีกฎระเบียบ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนภายใต้กลุ่มคณะทำงานฯ



## บทที่ 8

### บทสรุป

#### สรุปการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การศึกษาและการประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร ความมุ่งหมายของการวิจัยนี้คือเพื่อการศึกษาและประเมินเรื่องการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ โดยใช้ทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชน งานวิจัยและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องในการศึกษาค้นคว้าหาวิธีการและขั้นตอนที่เหมาะสม ซึ่งตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาปัญหาและอุปสรรคภายในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในอนาคตเพื่อการดำเนินการโครงการในอนาคตต่อไปและวัตถุประสงค์ของการวิจัย มีดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ ในปี พ.ศ.2554
- 2) เพื่อประเมินการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการฯ ในปี พ.ศ.2554
- 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมที่จะทำการดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องในอนาคต

ผลการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยอาศัยทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน ทฤษฎีการสื่อสาร ทฤษฎีแรงจูงใจ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชน กรณีศึกษาที่ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ประสบความสำเร็จในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาของสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาออกแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ สํารวจพื้นที่และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของประชาชนในกลุ่มย่อยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ด้านวิศวกรรม และด้านการผังเมือง จำนวน 11 ท่าน เพื่อขอคำแนะนำเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และข้อมูลทั้งหมด มาวิเคราะห์ในวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนาได้ผลสรุปว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนอยู่ในระดับปานกลางและนำผลการวิเคราะห์มาใช้ในสถิติอ้างอิง Z - test เพื่ออ้างอิงกลุ่มตัวอย่างไปสู่ประชากร ในการวิจัย พบว่า ค่าสถิติจากกลุ่มตัวอย่างที่หลุดเกินขอบวิกฤติ ซึ่งหมายถึงค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มตัวอย่างไม่เท่ากับค่าเฉลี่ยอายุของกลุ่มประชากร และยังไม่เป็นตัวแทนของประชากรเชิงสถิติที่ดีด้วย ดังนั้น จึงสามารถใช้อ้างอิงได้เพียงเฉพาะกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ซึ่งประชาชนจากกลุ่มตัวอย่างแบบสอบถามไม่ได้ปฏิเสธการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนของภาครัฐ ในปี พ.ศ. 2554 แต่คัดค้านโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ เนื่องจากมีความกังวลว่า จะทำวิธีการดำเนินชีวิตเปลี่ยนไป นอกจากนี้ ประชาชนและผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ด้านมีความเห็นสอดคล้องในเรื่องแนวคิดรูปแบบการทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐในกรุงเทพมหานคร และขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอน ซึ่งหากได้มีการดำเนินการตาม

รูปแบบคณะทำงานฯ และขั้นตอนดังกล่าวแล้ว ทุกฝ่ายจะเกิดความเข้าใจในบทบาท หน้าที่ของตนเอง สามารถที่จะดำเนินการเพื่อการพัฒนาสาธารณสุขไปได้อย่างต่อเนื่องและลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน

### สรุปสิ่งที่ได้จากการวิจัย

หน่วยงานภาครัฐและภาคประชาชนได้ทราบข้อมูลแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนของภาครัฐที่จะเข้าไปดำเนินการ ได้รับประโยชน์จากการศึกษาข้อมูลที่เสนอผ่านรายงานการวิจัย ซึ่งอาจจะต้องเพิ่มเติมในเรื่องงบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินการมากขึ้น แต่จะสามารถทำให้โครงการพัฒนาสาธารณสุขไปได้อย่างต่อเนื่องและเกิดความเข้าใจไปในแนวทางเดียวกันระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน

### ข้อบกพร่องในการวิจัย

1. การดำเนินการจัดทำแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่โครงการนั้น ในบางแห่งประชาชนสัณฐานจำนวนน้อย การแจกแจงแบบสอบถามอาจจะไม่ครอบคลุมบริเวณโครงการทั้งหมด
2. ผู้วิจัยอาจจะไม่ได้กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างตามช่วงอายุที่แน่นอน ทำให้ไม่ได้กระจายตามช่วงอายุที่หลากหลาย จึงอาจจะทำให้ค่าเฉลี่ยทางสถิติเกิดความคลาดเคลื่อนได้

### ข้อเสนอแนะ

#### ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกระบวนการมีส่วนร่วมในการสร้างสาธารณสุขไปอย่างยั่งยืนของรัฐบาล

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีได้ศึกษารายละเอียดเรื่ององค์ประกอบ กฎหมาย หรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสาธารณสุขไปอย่างยั่งยืน รวมถึงการศึกษาลักษณะของสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จึงขอเสนอแนะให้ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนตามรูปแบบคณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณสุขไปอย่างยั่งยืนในกรุงเทพมหานครและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม 5 ขั้นตอนนี้ก่อน เพื่อที่สามารถนำไปปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

#### ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะวิจัยเรื่องนี้ต่อไป

1. หากมีการวิจัยต่อไป ควรจะตระหนักถึงบทบาท หน้าที่ของภาครัฐ โดยทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจสำหรับการออกแบบโครงการสาธารณสุขไปอย่างยั่งยืน
2. ควรศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมให้ครบทุกด้าน เช่น กฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การศึกษาลักษณะของสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เป็นต้น
3. สามารถศึกษารูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนเพิ่มเติมเพื่อสามารถนำไปดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม
4. ขั้นตอนการออกแบบการวิจัย ควรศึกษาข้อมูลของประชากรอย่างละเอียด และใช้การสุ่มตัวอย่าง แบบ Multi-stage sampling โดยเน้นการครอบคลุมของคุณสมบัติกลุ่ม

ตัวอย่าง เช่น อายุ การศึกษา ฯลฯ จากการสังเกตและสอบถามเพิ่มเติม เพื่อให้ได้การแจกแจงแบบสอบถามที่มีความหลากหลายกลุ่มมากขึ้น เพื่อไม่ให้กลุ่มตัวอย่างเกิดความคลาดเคลื่อนได้

### สรุปท้ายบท

การศึกษาและการประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง-ราชวงศ์ เป็นวิทยานิพนธ์ ซึ่งเป็นรายวิชาสุดท้ายของหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ผู้วิจัยได้ดำเนินการ ตามระเบียบวิธีการวิจัยและสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ อย่างไรก็ตาม การวิจัยในครั้งนี้ มีข้อบกพร่องในหลายประเด็น เช่น การกำหนดรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม การพิสูจน์สมมติฐานการวิจัย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้เสนอแนะหัวข้อสำหรับปรับปรุงกระบวนการมีส่วนร่วมในการสร้างสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของภาครัฐและผู้ที่จะวิจัยต่อไป และวิจัยเกี่ยวกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาสาธารณูปโภคภาครัฐได้จริง สมดังเจตนารมณ์ของการวิจัย



## รายการอ้างอิง

- alepaint. (2559). สะพานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน. Retrieved from  
[http://www.alepaint.com/update\\_details.php?page=TWpRPO==&cate=TWpFPO==&file=ZFhCa1lYUmxMbkJvY0E9PO==&chk=1502056312](http://www.alepaint.com/update_details.php?page=TWpRPO==&cate=TWpFPO==&file=ZFhCa1lYUmxMbkJvY0E9PO==&chk=1502056312)
- firstblueseas. (2554). ถนนสายหลักของไทย. Retrieved from  
<https://firstblueseas.wordpress.com/2011/01/31/%E0%B8%96%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2/>
- google map (Cartographer). (2560a). แผนที่กรุงเทพมหานคร. Retrieved from  
<https://www.google.co.th/maps/place/กรุงเทพมหานคร>
- google map (Cartographer). (2560b). แผนที่ท่าดินแดง. Retrieved from  
<https://www.google.co.th/maps/place/ย่านท่าดินแดง>
- google map (Cartographer). (2560c). แผนที่ย่านราชวงศ์. Retrieved from  
<https://www.google.co.th/maps/place/ย่านราชวงศ์>
- Jame L. Creeighton. (2004). *A guide book for involving citizens in community decision making.*
- James L. Creighton. (2009). *The public participation handbook making better decisions through citizen involvement.*
- Laser. (2554). ท่าดินแดง-ราชวงศ์ 2554. Retrieved from  
<http://topicstock.pantip.com/food/topicstock/2011/08/D10909031/D10909031.html>
- Mthainews. (2554). กทม. สั่งยกเลิกสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ราชวงศ์ – ท่าดินแดง. Retrieved from  
<https://news.mthai.com/general-news/130552.html>
- Novabizz. (2556). ทฤษฎีแรงจูงใจ Motivation Theory. Retrieved from  
[https://www.novabizz.com/NovaAce/Behavior/Motivation\\_Theory.htm](https://www.novabizz.com/NovaAce/Behavior/Motivation_Theory.htm)
- Oran Viriyincy. (2557). ตำแหน่งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน. Retrieved from  
<https://www.flickr.com/photos/viriyincy/14715560773>
- panyar rk. (2555). ทฤษฎีการสื่อสาร. Retrieved from  
<https://www.gotoknow.org/posts/491949%2520>

Sanook Auto. (2553). สะพานภูมิพล ..วิสัยทัศน์การคมนาคมจากในหลวง. Retrieved from

<http://auto.sanook.com/1559/>

Sanook guru. (2556). สะพานพระราม 8. Retrieved from <http://guru.sanook.com/8655/>

SEEMALANON1212. (2555). ทฤษฎีกระบวนการกลุ่ม (Group Process). Retrieved from

<https://seemalanonech.wordpress.com/2013/01/16/%E0%B8%97%E0%B8%A4%E0%B8%A9%E0%B8%8E%E0%B8%B5%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%9A%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%81%E0%B8%A5%E0%B8%B8%E0%B9%88%E0%B8%A1-group-process/>

Sisavanh Vongkatanegnou. (2555). ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม. Retrieved from

<https://www.gotoknow.org/posts/482092>

ThinkOfLiving.COM. (2557). สะพานพระราม 3 และสะพานกรุงเทพ. Retrieved from

<http://thinkofliving.com/2014/04/04/canapaya-residences-review/>

Wikimedia.net. (2556). สะพานพระราม 8 Retrieved from <https://wikimedia.net/>สะพานพระราม8

wikipedia (Cartographer). (2560). แม่น้ำเจ้าพระยา. Retrieved from

<https://th.wikipedia.org/wiki/แม่น้ำเจ้าพระยา>

กนกวรรณพร ภัคมาน. (2551). การศึกษาเพื่อเสนอแนะการอนุรักษ์และฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมเก่าชุมชนเมือง  
ฉะเชิงเทราบนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของประชาชน. (การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดิน)  
มหาวิทยาลัยศิลปากร,

กรมการปกครอง. (2559). สถิติประชากรและบ้าน. Retrieved from

[http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat\\_age.php](http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age.php)

กรมเจ้าท่า. (2556). ข้อมูลเรือโดยสารข้ามฟาก. Retrieved from [www.md.go.th/](http://www.md.go.th/)

กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2556). ข้อมูลการให้บริการด้านสาธารณสุข. Retrieved from

[www.hss.moph.go.th/](http://www.hss.moph.go.th/)

กระทรวงคมนาคม, ก. (2560). ระบบสารสนเทศโครงข่ายทางหลวง. Retrieved from [roadnet.doh.go.th/](http://roadnet.doh.go.th/)

กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2556). ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร.

Retrieved from 203.155.220.230/m.info

การประปานครหลวง. (2559). ข้อมูลรายงานการประปานครหลวง. Retrieved from

[https://www.mwa.co.th/ewt\\_news.php?nid=73](https://www.mwa.co.th/ewt_news.php?nid=73)

การไฟฟ้านครหลวง. (2558). ข้อมูลรายงานการไฟฟ้านครหลวง. Retrieved from

<http://www.mea.or.th/e-magazine/detail/2786/300>

- จารุวรรณ สายพิน. (2551). การพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวางผังเมือง/ชุมชน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดิน), มหาวิทยาลัยศิลปากร, จุฑาทิ กังวานภูมิ. (2557). ความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาย่านเก่าของเมือง: กรณีศึกษา พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟใต้ดินวัดมิ่งกรมลาวาส. วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง 11(1), 21-35.
- จุฬาริทยานุกรม. (2554). การสื่อสาร. In.
- ชวนชัย จรุงกิจสุวรรณ. (2551). การศึกษาทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการนำร่องจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ จังหวัดน่าน. (การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดิน), มหาวิทยาลัยศิลปากร,
- ณัฐธยาน์ จอคำ. (2555). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม ชุมชนจอมทอง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่. (บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่), มหาวิทยาลัยเชียงใหม่,
- เจ้าแก้วน้อย. (2554). สาธารณูปโภค (Public Utilities).  
ไทยตำบล. (2558). แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยา. Retrieved from <http://www.thaitambon.com/tambon/101801>
- ธนพล เทียงคำ. (2557). เทคนิคกระบวนการวางแผนแบบมีส่วนร่วม Mind Map® & AIC for Participatory Planning. Retrieved from <http://nongjig.localgov59.in.th/2016/04/08/%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%84%E0%B8%99%E0%B8%B4%E0%B8%84%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%9A%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B9%81/>
- บริษัท ทศท.คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน). (2559). ข้อมูลรายงานโทรศัพท์. Retrieved from <http://www.tot.co.th/Corporate/Report.aspx>
- บุรินทร์ รุจจนพันธุ์. (2553). เถลไถลสำหรับประเมินความพึงพอใจ. Retrieved from <http://www.thaiail.com/blog/burin/1165/>
- ประลอง ครูทน้อย. (2554). การมีส่วนร่วมของประชาชน. การมีส่วนร่วมของประชาชน.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2557). ทำดินแดง” ย่านการค้าเก่าแก่ แหล่งชุมชน คนหลากหลายเชื้อชาติ. Retrieved from [www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986](http://www.manager.co.th/travel/viewnews.aspx?NewsID=9570000110986)
- พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยาฉบับราชบัณฑิตยสถาน. (2524). ชุมชน. In.
- พิชิต ฤทธิ์จรรยา. (2554). ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์.
- มติชนออนไลน์. (2555). สะพานกรุงธน (สะพานซังฮี้). Retrieved from [https://www.matichon.co.th/news\\_detail.php?newsid=1365306679&gripid=01&catid=no&subcatid=0000](https://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1365306679&gripid=01&catid=no&subcatid=0000)

มารยาท โยทองยศ, ผ. ป. ส. การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างเพื่อการวิจัย

Retrieved from <http://www.fsh.mi.th/km/wp-content/uploads/2014/04/resch.pdf>

ยุทธพงษ์ เข้าประมงค์. (2555). การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชนในการพัฒนาชุมชนในเขตเทศบาลตำบล

บางพระ อ าเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี. (รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยบูรพา, Retrieved from [http://digital\\_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/52930412/title.pdf](http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/52930412/title.pdf)

รถไฟไทย. (2557). EP2 มารู้จักเส้นทางรถไฟกัน. Retrieved from

<https://blog.reviewthailand.net/%3Fp%3D2002+>

สถาบันพระปกเกล้า. (2557). การมีส่วนร่วมของประชาชน. Retrieved from

<http://wiki.kpi.ac.th/index.php?title=%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B8%B5%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%99%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%8A%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%99>

สำนักการโยธา. (2554). รายงานการศึกษาความเหมาะสม งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจ ออกแบบการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนราชวงศ์ - ถนนท่าดินแดง.

สำนักข่าวเจ้าพระยา. (2558). “สะพานพระราม 6” สะพานข้ามเจ้าพระยาแห่งแรกที่ถูกลืม. Retrieved from

<http://chaoprayanews.com/blog/happyforever/2015/01/26/%E2%80%9C%E0%B8%AA%E0%B8%B0%E0%B8%9F%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%9F%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A1-6%E2%80%9D-%E0%B8%AA%E0%B8%B0%E0%B8%9F%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%82%E0%B9%89%E0%B8%B2/>

สำนักผังเมือง. (2553). รายงานการประเมินผล กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549.

สำนักผังเมือง. (2554a). การบริการด้านการศึกษา. Retrieved from

<http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/strategy/dcpstat55.html>

สำนักผังเมือง (Cartographer). (2554b). แผนที่เขตคลองสาน. Retrieved from

<http://cpd.bangkok.go.th/db/doc/keatmap150949/50-keat.htm>

กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549, (2549).

สำนักสวนสาธารณะ. (2558). ข้อมูลสวนสาธารณะ. Retrieved from <http://203.155.220.118/green-parks-admin//>

สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยรามคำแหง. (2551). สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน. Retrieved from

<http://www.lib.ru.ac.th/journal/bangkok/kingtaksin.html>



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร. (2559). ข้อมูลรถโดยสารประจำทาง. Retrieved from

<http://www.bmta.co.th/?q=th/services>

อุษณีย์ ศิริสุนทรไพบุลย์. (2538). แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของรัฐ : ศึกษาเฉพาะโครงการเขื่อนหรืออ่างเก็บน้ำ. (นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,





ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี  
ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
พ.ศ. ๒๕๔๘

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่หน่วยงานของรัฐและประชาชน รวมตลอดทั้งเป็นแนวทางในการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการโครงการของรัฐอย่างกว้างขวาง

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๘) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จึงวางระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะโดยวิธีประชาพิจารณ์ พ.ศ. ๒๕๓๙

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“โครงการของรัฐ” หมายความว่า การดำเนินโครงการของหน่วยงานของรัฐอันเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจหรือสังคม ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือโดยวิธีการให้สัมปทานหรืออนุญาตให้บุคคลอื่นทำ ทั้งนี้ บรรดาที่มีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย วิถีชีวิต หรือส่วนได้เสียเกี่ยวกับชุมชนท้องถิ่น

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่นหน่วยงานอื่นใดของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ

“ผู้มีส่วนได้เสีย” หมายความว่า ผู้ซึ่งอาจได้รับความเดือดร้อนหรือความเสียหายโดยตรงจากการดำเนินงานตามโครงการของรัฐ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวง และให้หมายรวมถึงนายกรัฐมนตรีในฐานะที่เป็นผู้บังคับบัญชาของสำนักนายกรัฐมนตรีและส่วนราชการที่มีฐานะเป็นกรมซึ่งไม่สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวง หรือทบวง

ข้อ ๕ ก่อนเริ่มดำเนินการโครงการของรัฐ หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการต้องจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลตามข้อ ๗ ให้ประชาชนทราบ และจะรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยวิธีใดวิธีหนึ่งหรือหลายวิธีตามข้อ ๙ ด้วยก็ได้

หน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการของรัฐที่มีผลกระทบต่อประชาชนเป็นส่วนรวมต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยวิธีใดวิธีหนึ่งหรือหลายวิธีตามข้อ ๙ ก่อนเริ่มดำเนินการ

ข้อ ๖ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐมิได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนเริ่มดำเนินการโครงการของรัฐตามข้อ ๕ วรรคหนึ่ง เมื่อผู้มีส่วนได้เสียร้องขอ รัฐมนตรีสำหรับ

ราชการส่วนกลาง ผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับราชการส่วนภูมิภาคหรือราชการส่วนท้องถิ่น หรือผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครสำหรับราชการของกรุงเทพมหานคร จะส่งหน่วยงานของรัฐให้รับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนก็ได้ ในกรณีเช่นนั้นให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยเร็ว

ข้อ ๗ ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการของรัฐที่หน่วยงานของรัฐต้องเผยแพร่แก่ประชาชนอย่างน้อยต้องประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

- (๑) เหตุผลความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของโครงการ
- (๒) สาระสำคัญของโครงการ
- (๓) ผู้ดำเนินการ
- (๔) สถานที่ที่จะดำเนินการ
- (๕) ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ
- (๖) ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ
- (๗) ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพอยู่ในสถานที่ที่จะดำเนินโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง และประชาชนทั่วไป รวมทั้งมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบดังกล่าว

(๘) ประมาณการค่าใช้จ่าย ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐจะเป็นผู้ดำเนินโครงการของรัฐเองให้ระบุที่มาของเงินที่จะนำมาใช้จ่ายในการดำเนินโครงการนั้นด้วย

ให้หน่วยงานของรัฐประกาศข้อมูลที่ต้องเผยแพร่แก่ประชาชนตามวรรคหนึ่งในระบบเครือข่ายสารสนเทศที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีจัดให้มีขึ้นตามระเบียบนี้ด้วย

ข้อ ๘ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หน่วยงานของรัฐต้องมุ่งให้ประชาชนมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการของรัฐ และรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการนั้นรวมตลอดทั้งความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนด้วยหน่วยงานของรัฐจะรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปพร้อมกับการเผยแพร่ข้อมูลแก่ประชาชนก็ได้

ข้อ ๙ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามข้อ ๘ อาจใช้วิธีการอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างดังต่อไปนี้

- (๑) การสำรวจความคิดเห็น ซึ่งอาจทำโดยวิธีดังต่อไปนี้
  - (ก) การสัมภาษณ์รายบุคคล
  - (ข) การเปิดให้แสดงความคิดเห็นทางไปรษณีย์ ทางโทรศัพท์หรือโทรสาร ทางระบบเครือข่ายสารสนเทศ หรือทางอื่นใด

(๒) การเปิดโอกาสให้ประชาชนมารับข้อมูลและแสดงความคิดเห็นต่อหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโครงการ

- (ง) การสนทนากลุ่มย่อย
- (๒) การประชุมปรึกษาหารือ ซึ่งอาจทำได้โดยวิธีดังต่อไปนี้
  - (ก) การประชาพิจารณ์
  - (ข) การอภิปรายสาธารณะ
  - (ค) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร

- (ง) การประชุมเชิงปฏิบัติการ
- (จ) การประชุมระดับตัวแทนของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย
- (ก) วิธีอื่นที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนด

ข้อ ๑๐ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐเห็นว่าการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยวิธีอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ ๙ จะทำให้การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนบรรลุวัตถุประสงค์ตามข้อ ๘ หน่วยงานของรัฐจะรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโดยวิธีนั้นก็ได้ แต่เมื่อดำเนินการแล้ว ให้แจ้งสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีทราบด้วย

ข้อ ๑๑ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หน่วยงานของรัฐต้องประกาศให้ประชาชนทราบถึงวิธีการรับฟังความคิดเห็น ระยะเวลา สถานที่ ตลอดจนรายละเอียดอื่นที่เพียงพอแก่การที่ประชาชนจะเข้าใจและสามารถแสดงความคิดเห็นได้

ประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้ปิดไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ปิดประกาศของหน่วยงานของรัฐและสถานที่ที่จะดำเนินโครงการของรัฐนั้นเป็นเวลาไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนเริ่มดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และให้ประกาศในระบบเครือข่ายสารสนเทศที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีจัดให้มีขึ้นตามระเบียบนี้ด้วย

ข้อ ๑๒ เมื่อดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และประกาศให้ประชาชนทราบภายในสิบห้าวัน นับแต่วันที่เสร็จสิ้นการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนให้นำความในข้อ ๑๑ วรรคสอง มาใช้บังคับแก่การประกาศตามข้อนี้โดยอนุโลม

ข้อ ๑๓ เมื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้วปรากฏว่าการดำเนินโครงการของรัฐโครงการใดอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนมากกว่าข้อมูลที่เผยแพร่แก่ประชาชนตามข้อ ๗ (๗) ถ้ายังมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการดังกล่าวต่อไป หน่วยงานของรัฐต้องกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไข หรือเยียวยาความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบดังกล่าวเพิ่มขึ้นตามความเหมาะสมก่อนเริ่มดำเนินการโครงการของรัฐนั้นและประกาศให้ประชาชนทราบให้นำความในข้อ ๑๑ วรรคสอง มาใช้บังคับแก่การประกาศตามข้อนี้โดยอนุโลม

ข้อ ๑๔ ระเบียบนี้ไม่ใช้บังคับแก่

- (๑) โครงการของรัฐที่กฎหมายบัญญัติวิธีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หรือผู้มีส่วนได้เสียไว้เป็นการเฉพาะ
- (๒) โครงการของรัฐที่เริ่มดำเนินการไปแล้วก่อนวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๑๕ ให้สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีมีหน้าที่กำกับดูแล ส่งเสริม สนับสนุน ช่วยเหลือ และแนะนำหน่วยงานของรัฐในการดำเนินการตามระเบียบนี้ รวมทั้งให้มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำและเผยแพร่แนวทางการเผยแพร่ข้อมูลและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนให้หน่วยงานของรัฐทราบ โดยจะจัดให้มีการสัมมนาหรือฝึกอบรมเป็นครั้งคราวด้วยก็ได้

(๒) ศึกษาหรือวิจัยเพื่อประโยชน์ในการปรับปรุงและพัฒนาวิธีการให้ข้อมูลและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

(๓) จัดทำและพัฒนาฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และระบบเครือข่ายสารสนเทศเพื่อประโยชน์ในการประกาศ รวบรวม และให้บริการข้อมูลที่เผยแพร่แก่ประชาชนและข้อมูลเกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามระเบียบนี้

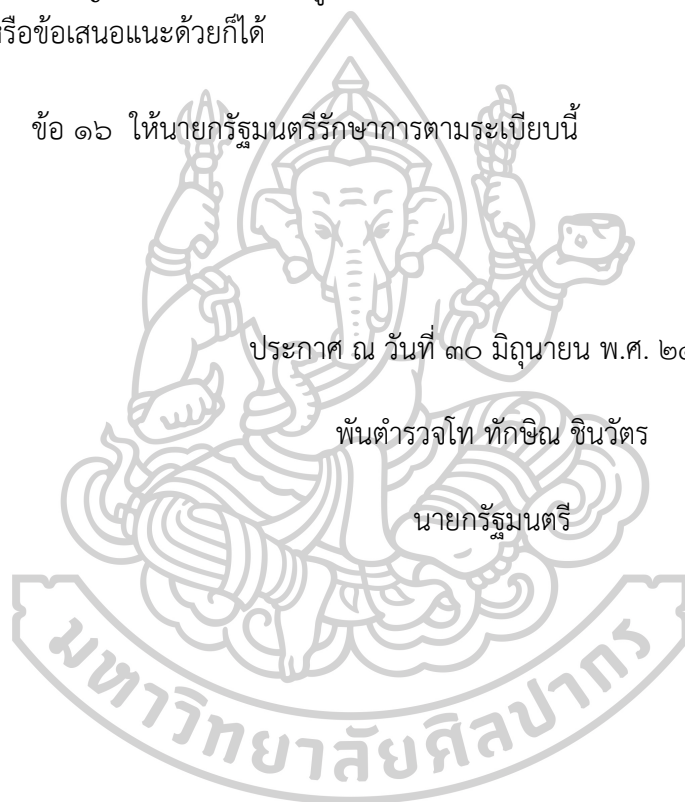
ในการปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีจะเชิญผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการให้ข้อมูลและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมาให้ข้อมูลความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะด้วยก็ได้

ข้อ ๑๖ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๘

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี





แบบสอบถามประชาชนประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์”

โดย นางสาวกนกรวรรณ เตชนันท์ นักศึกษาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

### วัตถุประสงค์ในการจัดทำแบบสอบถามในครั้งนี้ มีดังต่อไปนี้

1. เพื่อการศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ ในช่วงปี พ.ศ.2554
2. เพื่อประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ ในช่วงปี พ.ศ.2554
3. เพื่อศึกษาแนวทางรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคตสำหรับโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ ภาครัฐ

การเก็บข้อมูลในครั้งนี้ เพื่อศึกษาข้อมูลจากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้ และความคิดเห็นเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยการประเมินจากคะแนนระดับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โครงการฯ และเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ จึงขอความกรุณาตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อและตอบตรงกับความ เป็นจริงมากที่สุด ซึ่งข้อมูลที่ได้มานี้ จะนำไปใช้ประโยชน์เฉพาะในการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์” เท่านั้น

### คำชี้แจง

- ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ตอนที่ 2 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ
- ตอนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต
- ตอนที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต ตามรูปแบบคณะทำงานฯ

**โปรดทำเครื่องหมาย (☑) ในช่องว่าง**

**ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม**

1. เพศ  ชาย  หญิง
2. ช่วงอายุ  18 -25 ปี  26-35 ปี  36-45 ปี  46-55 ปี  55-65 ปี  
 65 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา
  - ประถมศึกษา  มัธยมศึกษาตอนต้น  มัธยมศึกษาตอนปลาย
  - อนุปริญญา/เทียบเท่า  ปริญญาตรี  ปริญญาโท
  - อื่นๆ \_\_\_\_\_
4. อาชีพ
  - 1. ข้าราชการ
  - 2. พนักงานรัฐวิสาหกิจ
  - 3. ค้าขาย
  - 4. พนักงานบริษัทเอกชน
  - 5. รับจ้างทั่วไป
  - 6. ธุรกิจส่วนตัว
  - 7. นักเรียน/นักศึกษา
  - 8. อื่นๆ \_\_\_\_\_
5. ภูมิลำเนา
  - 1.อาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านท่าดินแดง คลองสาน เป็นระยะเวลา \_\_\_\_\_ ปี
  - 2. อาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านราชวงศ์ เยาวราช เป็นระยะเวลา \_\_\_\_\_ ปี
  - 3. ย้ายมาจากที่อื่นอาศัยในพื้นที่เป็นระยะเวลา \_\_\_\_\_ ปี
  - 4. อื่นๆ \_\_\_\_\_



## ตอนที่ 2 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการฯ

1. ท่านได้ทราบข้อมูลโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำน้ำท่าดินแดง-ทำนั้ราฯลฯ หรือไม

ทราบ       ไม่ทราบ

2. ท่านทราบข้อมูลโครงการจากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

บอร์ดนิทรรศการ       แผ่นพับ       เว็บไซต์

โปสเตอร์/ป้ายประกาศ       ข่าวจากหนังสือพิมพ์

อื่นๆ โปรดระบุ.....

3. ท่านได้มีโอกาสเข้าร่วมประชุมสัมมนาโครงการหรือไม่ (โปรดเลือก)

การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1       การประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2       การประชุมสัมมนาครั้งที่ 2

(ผลการคัดเลือกรูปแบบเชิงหลักการ)

การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3

การประชุมสัมมนาครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษาโครงการ)

การสัมภาษณ์เชิงลึก/การพูดคุยนอกรอบ       อื่นๆโปรดระบุ.....

4. ท่านได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็น และเสนอแนะแนวทางอื่นเกี่ยวกับโครงการในที่ประชุมหรือไม่

ได้แสดงความคิดเห็น       ไม่แสดงความคิดเห็น

5. ท่านได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นในเรื่องใดบ้าง

.....  
 .....

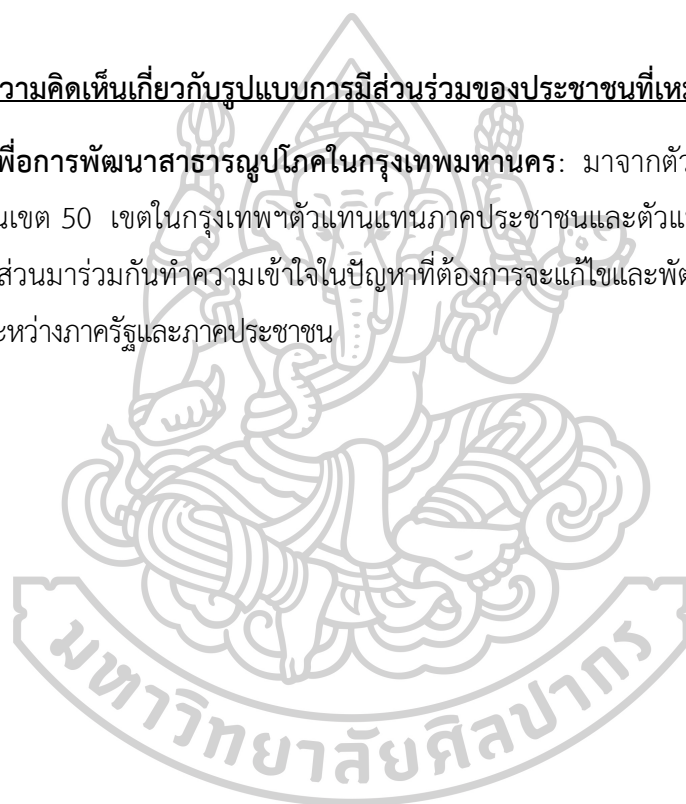
6. ท่านได้มีโอกาสติดตามความคืบหน้าของโครงการหรือไม่

ติดตาม       ไม่ติดตาม

รายการ	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
7. ระดับความพึงพอใจในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการนี้					

### ตอนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต

คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคในกรุงเทพมหานคร: มาจากตัวแทนของหน่วยงานของภาครัฐตัวแทนเขต 50 เขตในกรุงเทพฯตัวแทนภาคประชาชนและตัวแทนองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร ทุกภาคส่วนมาร่วมกันทำความเข้าใจในปัญหาที่ต้องการจะแก้ไขและพัฒนาชุมชน เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน



ลำดับ ที่	รายการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
1	ท่านคิดว่า หากอนาคตมีโครงการก่อสร้าง สาธารณูปโภคฯ ควรดำเนินการมีส่วนร่วม ระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน ในลักษณะ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อการพัฒนา สาธารณูปโภคฯ					
2	ท่านคิดว่า ตัวแทนคณะทำงานเพื่อการพัฒนา สาธารณูปโภคฯ นี้ ใช้วิธีการคัดเลือกโดย (โปรดเลือก) <input type="checkbox"/> เลือกตั้ง <input type="checkbox"/> แต่งตั้ง					
3	ท่านคิดว่า สัดส่วนของคณะทำงานเพื่อการพัฒนา สาธารณูปโภคฯ นี้ เป็นตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ร้อยละ 50 และตัวแทนภาคประชาชนและ องค์กร ไม่แสวงหาผลกำไร ในเขตกรุงเทพฯ ร้อยละ 50					
4	ท่านเห็นด้วยกับ การนำเสนอความคิดเห็นของ คณะทำงานเพื่อการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ					
5	ท่านเห็นด้วยกับข้อสรุปการนำเสนอความคิดเห็น ร่วมกันของคณะทำงานเพื่อการพัฒนา สาธารณูปโภคฯ					

6. ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมในอนาคต

.....

.....

**ตอนที่ 4** ความคิดเห็นเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสม  
ในอนาคต ตามรูปแบบคณะทำงานฯ

ลำดับ ที่	รายการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
1	ขั้นตอนการริเริ่มโครงการ: ภาครัฐชี้แจงถึง ปัญหาและข้อสรุปของคณะทำงานฯเพื่อร่วมกัน หาแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น					
2	ขั้นตอนการวางแผนโครงการ: หน่วยงานภาครัฐ ที่รับผิดชอบต้องวางแผนการดำเนินการโครงการ ตามข้อสรุป โดยมีคณะทำงานฯ เป็นผู้ ประสานงาน					
3	ขั้นตอนการดำเนินงาน: หน่วยงานภาครัฐที่ รับผิดชอบดำเนินการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชน					
4	ขั้นตอนการตัดสินใจร่วมกัน : เป็นการประชุม ร่วมกันของคณะทำงานฯ เพื่อสรุปการดำเนินการ ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน					
5	ขั้นตอนการประเมินผลการดำเนินการ : คณะทำงานฯประเมินผลการดำเนินการโครงการ ทั้งหมด					

6. ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมใน  
อนาคต

.....  
 .....

////// ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม//////



แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ด้านผังเมืองและ  
ด้านวิศวกรรม ประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “การศึกษาและประเมินกระบวนการ  
การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา  
ท่าดินแดง - ราชวงศ์”

โดย นางสาวกนกวรรณ เตชนันท์ นักศึกษาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและ  
สภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

### วัตถุประสงค์ในการจัดทำแบบสัมภาษณ์

1. เพื่อการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพาน  
ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าดินแดง - ราชวงศ์ ในช่วงปี พ.ศ.2554
3. เพื่อศึกษาแนวทางรูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เหมาะสมในอนาคต  
สำหรับโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคฯ ภาครัฐ

### คำถามแบบสัมภาษณ์

1. วิเคราะห์ผลดีและผลเสียของการมีส่วนร่วมของประชาชนในปัจจุบัน ที่เป็นการดำเนินการที่  
เกี่ยวข้องการพัฒนาสาธารณูปโภค

.....

.....

.....

2. หากมีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนในรูปแบบการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อการพัฒนา  
สาธารณูปโภคภาครัฐโดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ โดยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ  
(หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ภาคประชาชน (ตัวแทนของชุมชน) และกลุ่ม NGO โดยเริ่มจากขั้นตอนริเริ่ม  
โครงการคือ ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีกลุ่ม  
คณะทำงานประสานงานในทุกขั้นตอนจนขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินโครงการและประเมินการมีส่วนร่วม  
ของประชาชน

.....

.....

.....

///// ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์/////



แบบสำรวจบริบทพื้นที่ประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง - ราชวงศ์”  
โดยนางสาวกนกวรรณ เตชนันท์ นักศึกษาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

### วัตถุประสงค์ในการจัดทำแบบสำรวจในครั้งนี้ มีดังต่อไปนี้

เพื่อเป็นการศึกษาพื้นที่โครงการออกแบบ-ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง-ราชวงศ์ ที่มีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ.2554 โดยการสำรวจในครั้งนี้สำรวจพื้นที่ภาคสนามในเรื่องข้อมูลเบื้องต้นของย่าน พัฒนาการของย่าน โครงสร้างสังคมและประชากร การใช้อาคารในพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงสาธารณูปโภค/สาธารณูปการในย่าน ทำดินแดงและย่านราชวงศ์ การจัดทำแบบสำรวจบริบทพื้นที่ในครั้งนี้ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะนำไปใช้ประโยชน์เฉพาะในการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “การศึกษาและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทำดินแดง - ราชวงศ์” เท่านั้น

โปรดทำเครื่องหมาย (☑) และเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

#### ตอนที่ 1 ข้อมูลบริบทพื้นที่เบื้องต้น

1. พื้นที่ย่าน  ทำดินแดง  ราชวงศ์
2. ชุมชน/ย่าน ตั้งขึ้นเมื่อปี.....
3. ชุมชน/ย่าน มีพัฒนาการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรบ้าง (ในแต่ละช่วง)

#### 4. ประชากรในย่าน จำนวน.....คน

เพศชาย จำนวน.....คน เพศหญิง จำนวน.....คน

ช่วงอายุ 18 -25 ปี จำนวน.....คน 26-35 ปี จำนวน.....คน

36-45 ปี จำนวน.....คน 46-55 ปี จำนวน.....คน

55-65 ปี จำนวน.....คน 65 - 80 ปี จำนวน.....คน

## 5. ระดับการศึกษา

จบประถมศึกษา จำนวน.....คน จบมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน.....คน

จบมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน.....คน

อนุปริญญา/เทียบเท่า จำนวน.....คน

จบปริญญาตรี จำนวน.....คน จบปริญญาโท จำนวน.....คน

อื่นๆ ระบุ ..... จำนวน.....คน

## 6. ข้อมูลการใช้อาคารในพื้นที่ย่านและการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่าน

- อาคารพาณิชย์ จำนวน.....อาคาร

- การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่

.....

.....

.....

## 7. ข้อมูลสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ย่าน

- ไฟฟ้า

.....

.....

- การประปา

.....

.....

- ถนน

.....

.....

- รถโดยสารประจำทาง

.....

.....

- โรงเรียน

.....  
.....

- วัด

.....  
.....

- โรงงาน

.....  
.....

- อื่นๆ

.....  
.....





## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	กนกวรรณ เตชนันท์
วัน เดือน ปี เกิด	26 มิถุนายน 2532
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2554 สำเร็จการศึกษาศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาภาษาจีนเพื่อการท่องเที่ยวและการโรงแรม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ พ.ศ. 2556 ศึกษาต่อระดับปริญญาโทบัณฑิต หลักสูตรวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
ที่อยู่ปัจจุบัน	735 ถนนเจริญบุรีธ แขวงคลองสาน เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
ผลงานตีพิมพ์	-
รางวัลที่ได้รับ	-

