



การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

EVALUATION OF GUIDELINES FOR MANAGING NOISE POLLUTION PROBLEMS
TOWARDS THE PEOPLE AROUND SUVARNABHUMI AIRPORT

ภัทรพร ญาณกิจ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2563

การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ปริญญาานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ปีการศึกษา 2563
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

EVALUATION OF GUIDELINES FOR MANAGING NOISE POLLUTION PROBLEMS
TOWARDS THE PEOPLE AROUND SUVARNABHUMI AIRPORT



PHATTHARAPORN YANAKIT

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
(Public Administration)

Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University

2020

Copyright of Srinakharinwirot University

ปริญญานิพนธ์

เรื่อง

การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณ

ภูมิ

ของ

ภัทรพร ญาณกิจ

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบปากเปล่าปริญญานิพนธ์

..... ที่ปรึกษาหลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีชาญาณ นักรพอน)

..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร.เกษมสานต์ ชาติชาครพันธุ์)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุลศักดิ์ ชาญนรงค์)

ชื่อเรื่อง	การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ผู้วิจัย	ภัทรพร ญาณกิจ
ปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2563
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปรีชญาณ์ นักพื่อน

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และประเมินการตอบสนองของความต้องการของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสานที่ได้บูรณาการวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพและการวิจัยเชิงปริมาณเข้าด้วยกัน โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากร ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 11 คน ประกอบด้วย 2 กลุ่ม คือ ตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ที่รับผิดชอบในการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 8 คน และตัวแทนของผู้นำชุมชนในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 3 คน และใช้แบบสอบถามในการรวบรวมข้อมูลจากประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียง ซึ่งประกอบไปด้วยกลุ่มตัวอย่างจากประชาชน 3 หมู่บ้าน ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการจำนวนทั้งสิ้น 342 คน ผลจากการวิจัยพบว่า 1) ประสิทธิภาพในการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากความล่าช้าจากขั้นตอนการดำเนินการ ความไม่ทั่วถึงของการดำเนินมาตรการเยียวยาช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง ประชาชนที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ยังคงแสดงความคิดเห็นในเชิงลบต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และยังคงมีข้อร้องเรียนเป็นจำนวนมาก 2) ความต้องการของประชาชนในการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถสร้างความประทับใจหรือความพึงพอใจ และไม่ตอบสนองความต้องการให้แก่ผู้รับผลกระทบ

คำสำคัญ : การประเมินผล, การตอบสนอง, มลพิษทางเสียง, ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Title	EVALUATION OF GUIDELINES FOR MANAGING NOISE POLLUTION PROBLEMS TOWARDS THE PEOPLE AROUND SUVARNABHUMI AIRPORT
Author	PHATTHARAPORN YANAKIT
Degree	MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
Academic Year	2020
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Preechaya Nakfon

The purpose of this research is to evaluate the effectiveness of noise pollution solutions to the people surrounding Suvarnabhumi Airport and to assess the response to the needs of people who recovered from the noise pollution problem at Suvarnabhumi Airport. The researcher used a mixed methods research that integrates both qualitative and quantitative research methods. An in-depth interview was applied to two groups; (1) eight interviewees from government agencies responsible for solving noise pollution problems affecting the people around Suvarnabhumi Airport (2) three interviewees from community leaders in Racha Thewa Subdistrict in the Bang Phli District of Samut Prakan Province. A questionnaire was used to gather data from the people around Suvarnabhumi Airport who were affected by noise pollution problems which consisted of people from three villages in Racha Thewa Subdistrict in the Bang Phli District of Samut Prakan Province and consisted of a total of 342 people. The results of the research found the following; (1) the effectiveness in managing noise pollution problems was moderate due to the delay from the implementation process and the inadequacy of implementing remedial measures to help people affected by noise pollution. Most of the affected people continued to express their negative views on Suvarnabhumi Airport and there were still many complaints; (2) the demands of the people on solving the noise pollution problem at Suvarnabhumi Airport and failed to impress or satisfy and did not meet the needs of those affected.

Keyword : Evaluation Response Noise Pollution Suvarnabhumi Airport

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัย เรื่อง การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถทำให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสามารถ และความช่วยเหลือจากหลายๆฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีชญาณ์ นักพ่อน อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาวิจัยครั้งนี้ รองศาสตราจารย์ ดร.เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุลศักดิ์ ชาญณรงค์ ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ามาเป็นกรรมการสอบปริญญาโทฉบับนี้ เสร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์คณะสังคมศาสตร์ ที่ได้สอนวิชาความรู้ต่างๆ ตลอดระยะเวลาในการศึกษา ซึ่งความรู้เหล่านี้สามารถนำไปใช้ในการทำการค้นคว้าวิจัยฉบับนี้ รวมถึงเจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัยและเจ้าหน้าที่ประจำภาควิชาที่คอยสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการจัดทำปริญญาโทฉบับนี้

ขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ที่คอยช่วยเหลือให้คำแนะนำในการทำวิจัย และช่วยเหลือในการอำนวยความสะดวกในการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม ให้กำลังใจและคอยสนับสนุน รวมถึงขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่สละเวลาอันมีค่ามาตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ ทำให้เก็บข้อมูลได้อย่างครบถ้วน

ขอขอบคุณครอบครัว พ่อ แม่ ญาติพี่น้อง ที่คอยสนับสนุนและเป็นกำลังใจเพื่อผลักดันให้ งานสำเร็จไปด้วยดีตามเป้าหมาย ขอขอบคุณผู้ที่คอยรับส่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อเก็บข้อมูลและการทำการศึกษาวิจัยที่มหาวิทยาลัย

สุดท้ายนี้ ผู้ศึกษาวิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ ที่สนใจในการศึกษาต่อไป

ภัทรพร ญาณกิจ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญรูปภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์.....	5
ขอบเขตการศึกษา	5
1. ขอบเขตด้านเนื้อหา	5
2. ขอบเขตด้านประชากร	5
3. ขอบเขตด้านระยะเวลา	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	8
1. แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผล	8
2. แนวคิด และทฤษฎีการประเมินผลนโยบายสาธารณะ	12
3. แนวคิดเกี่ยวกับมลพิษทางเสียง	19
4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความต้องการ	20
5. แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ	20

6. แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	23
8. กรอบแนวคิดในการวิจัย	25
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	39
1. การดำเนินการศึกษา.....	39
2. วิธีการดำเนินงาน.....	39
3. เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย.....	42
4. ข้อมูลพื้นฐานผู้ตอบแบบสอบถาม.....	43
5. การวิเคราะห์ข้อมูล.....	46
บทที่ 4 ผลการศึกษา	48
4.1 ผลการประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	48
4.2 ผลการประเมินการตอบสนองของความต้องการของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	50
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	54
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	54
5.2 อภิปรายผลการศึกษา	56
5.3 ข้อเสนอแนะ	57
บรรณานุกรม	59
ประวัติผู้เขียน.....	62

สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	41
ตาราง 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำแนกตามเพศ.....	43
ตาราง 3 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำแนกตามระดับอายุ.....	44
ตาราง 4 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา	44
ตาราง 5 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ.....	45
ตาราง 6 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือน	45
ตาราง 7 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาการอยู่อาศัยในหมู่บ้าน	46
ตาราง 8 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามหมู่บ้านที่อาศัยอยู่.....	46
ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ด้านความเดือดร้อน/ผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	51

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพประกอบ 1 วงจรการประเมินผล	16
ภาพประกอบ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย	25



บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่และทันสมัย มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการส่งเสริม และพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจสังคมต่อประเทศไทย เป็นอย่างมาก เนื่องด้วยในปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของจำนวนประชากรที่เดินทาง โดยท่าอากาศยานมากขึ้นจึงได้มีเป้าหมายที่จะทำให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติชั้นนำ ด้วยมาตรฐานการให้บริการระดับสากลในรูปแบบเอกลักษณ์ความเป็นไทย และพร้อมด้วยการบริการที่หลากหลายสามารถตอบสนองของความต้องการของประชาชนที่มาใช้บริการ อีกทั้ง ท่าอากาศยานยังขยายความเป็นศูนย์กลางของทางธุรกิจ และโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ เพราะเป็นส่วนที่สำคัญที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น

การที่ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ทันสมัย และเป็นศูนย์กลางการเพิ่มด้านเศรษฐกิจ ในเชิงธุรกิจนั้น ชี้ให้เห็นถึงการแข่งขันในด้านธุรกิจโลก ซึ่งหากวิเคราะห์แล้วจะพบว่า ปัญหาที่จะตามมาจากระบบธุรกิจดังกล่าว คือ ปัญหาด้านมลพิษทางเสียง เนื่องจากปัจจุบัน มีการขยายพื้นที่เพื่อสร้างที่พักอาศัยเป็นจำนวนมากในบริเวณโดยรอบของท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิทำให้มีประชากรบางกลุ่มที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับผลกระทบ จากการที่มีเสียงที่เกิดจากอากาศยาน คือ เสียงขณะเครื่องบินขึ้น (Take - off Noise) เสียงขณะเครื่องบินลง (Landing Noise) และเสียงที่ขณะเครื่องบินอยู่ในอากาศ (Fly - over Noise) อย่างเป็นทางการต่อเนื่อง ล้วนก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชากรที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ รวมถึงคุณภาพชีวิต ด้านอื่นๆอีกมากมาย (สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์, 2549) โดยปัญหาในเรื่องเสียงและความ สั่นสะเทือน จัดเป็นปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมประเภทหนึ่งทำให้ประสาทหูเสื่อมหรือพิการได้ใน ทางอ้อมมลพิษทางเสียงยังทำให้ความสุขในชีวิตลดลงเป็นต้น เหตุของความรำคาญ ความเครียด ซึ่งเป็นเหตุสำคัญของความเจ็บป่วย เช่น โรคความดันโลหิตสูงโรคนอนไม่หลับและโรคหัวใจ เป็นต้น และยังมีผลต่ออาคารบ้านเรือน เช่น กระจกแตก กระจ่างแตก หลังคาพัง เป็นต้น ดังนั้น เสียง ดังเกินไปหรือเสียงรบกวนเป็นเสียงที่ไม่พึงปรารถนา และถือเป็นสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรมประการ หนึ่ง ซึ่งต้องได้รับการป้องกัน ควบคุม และการเยียวยาแก้ไข (สุธีลา ตูลยะเสถียร, 2544) เมื่อ มีการก่อตั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ.2503 โดยกระทรวงคมนาคม สำนักงาน

การบินพลเรือน (กรมการบินพาณิชย์ปัจจุบัน) ได้ทำการสำรวจพื้นที่และศึกษา air space (ห้วงอากาศ) ปรากฏว่า ที่ดิน ที่สมควรจะใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้าง คือ ที่ดินบริเวณคลองลาดกระบัง คลองประเวศ และคลองหนองงูเห่า อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งมีพื้นที่ทั้งสิ้น 20,000 ไร่ โดยรัฐบาลได้ออกพระราชกฤษฎีกา ที่ชื่อว่า “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลบางโหลง ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ และตำบลศิระชะจะเข้ น้อย อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ” ตั้งแต่ปี พ.ศ.2505 และเวนคืนอีกครั้ง และเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ.2537 เป็นต้นมา ซึ่งพื้นที่ในบริเวณที่ใช้ก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่เป็นบ่อ เลี้ยงปลา การสร้างนั้น นอกจากจะทำลายระบบนิเวศชุ่มน้ำ แล้วยังเกิดผลกระทบต่อวิถีชุมชน จำเป็นที่จะต้องมีการจัดการเตรียมพื้นที่ให้กับชุมชนเพื่อให้มีวิถีชีวิตต่อไปในอนาคต ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) วางแผนพัฒนาพื้นที่ขยายไปทางด้านทิศตะวันออกของสนามบิน ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นที่อยู่อาศัย ของชุมชนที่ถูกรื้อย้ายไปก่อนหน้านี้ นั่นเองชุมชนเดิมเคยเป็นที่รองรับน้ำ หรือพื้นที่อนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม (ภารณี สวัสดิวัฑฒ์, 2549) ซึ่งให้มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ หรือ ทั้งสภาพภูมิศาสตร์ หลายประการ อาทิ เช่น การถมพื้นที่เพื่อสร้างท่าอากาศยาน การขุดลอกคู คลองเพื่อการระบายน้ำ การก่อสร้างอาคารพาณิชย์ การก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีการ สร้างถนนหลายเส้นทาง เพื่อมุ่งหน้าเข้าท่าอากาศยาน และการสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ (จักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์, 2548) โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ทำการก่อสร้างเสร็จ และเริ่มเปิดใช้ บริการ ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน พ.ศ.2549 (ยุวลักษณ์ เวชวิทยาคลัง, วิญญู วีรยางกูร, และ วรพงศ์ ภูมิบ่อพลับ, 2562) หลังจากการเปิดใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปแล้วนั้น ก็ได้เริ่มพบว่ามี ผลกระทบ และปัญหาต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานใน ลักษณะต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต และผลกระทบที่เห็นได้ ชัดเจนเลย ก็คือ ปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากเสียงที่ดังในตอนขึ้นลงของเครื่องบิน เป็นต้น

จากสภาพปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานดังกล่าว ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า หน่วยงานภาครัฐได้กำหนด มาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 มาตรการ ได้แก่ มาตรการแรก คือ มาตรการทางเทคนิค ได้แก่ การกำหนดวิธีการบินขึ้น – ลง การปรับปรุงเส้นทาง การบินและการกำหนดประเภทของอากาศยานที่จะใช้ท่าอากาศยาน มาตรการที่สอง คือ การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ (Corporate Social Responsibility : CSR) โดยให้กระทรวงคมนาคม มีแผนให้ประสานติดตาม และเร่งรัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสุวรรณภูมิ

รวมทั้ง มีการจ่ายเงินค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับจากปัญหาดังกล่าวที่มีการตรวจสอบถูกต้องและชัดเจนให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยมีการประชาสัมพันธ์ชี้แจงทำความเข้าใจให้สาธารณชนได้ทราบประเด็นปัญหา และการดำเนินการของภาครัฐให้ถูกต้องตรงตามข้อเท็จจริงอย่างทั่วถึง ซึ่งกระทรวงคมนาคมเร่งรัดให้ บมจ.ท่าอากาศยานไทยเจรจาซื้อที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างกับที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียง ในระดับเสียงตั้งแต่ NEF 40 ขึ้นไป กรณีที่จะไม่ประสงค์ขายก็ให้เจรจาชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างโดยใช้เงินของ บมจ.ท่าอากาศยานไทย และให้กระทรวงคมนาคมกับกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ บมจ.ท่าอากาศยานไทย สืบสวนและจัดทำฐานข้อมูลผู้ที่ได้รับผลกระทบ เพิ่มเติมกรณีที่มีการขึ้น – ลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของทางวิ่งที่ 1 และที่ 2 เพื่อให้ทราบจำนวนผู้ได้รับความเดือดร้อนที่ถูกต้องและครบถ้วน โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วม เพื่อให้การดำเนินงานการแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างรูปธรรม (มติคณะรัฐมนตรี, 2549)

อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเป็นท่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่และทันสมัยที่สุด แต่นำมาด้วยปัญหาและความขัดแย้งต่างๆ มากมาย และมีการร้องเรียนเรื่องปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยระบุว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางการบินของเครื่องบินได้รับความเดือดร้อน เพราะเสียงของเครื่องบินดัง รบกวนการดำเนินชีวิตของชาวบ้านไม่สามารถอาศัยอยู่ได้เหมือนชุมชนปกติทั่วไป และแม้ว่าประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะได้รับการเยียวยาจากผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าว โดยรัฐได้ทำการจัดสรรเงินงบประมาณชดเชยไว้แล้ว ประมาณ 390 ล้านบาท เพื่อจะเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ แต่สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็ยังคงประสบกับปัญหามลพิษทางเสียงอยู่เรื่อยๆ และไม่ได้รับการเยียวยาแก้ไขอย่างแท้จริง ไม่ว่าจะเป็นการป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง หรือการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ได้รับผลกระทบนั้น แม้ว่าจะมีการดำเนินการเจรจาหรือเยียวยาความเสียหายไปบ้างแล้วก็ตาม แต่ก็มีอยู่ไม่ถึง 10% เท่านั้น ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งก็ยังไม่ได้รับการแก้ไขทางหน่วยงานรัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่ยอมเบี่ยงที่จะไม่รับซื้อบ้านเรือนชาวบ้านเพื่อแก้ไขปัญหาให้ลุล่วงแต่อย่างใด และหลักเกณฑ์ในการกำหนดการจ่ายค่าชดเชยความเสียหายนั้นก็ยังไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหาย และเป็นไปอย่างล่าช้าส่งผลให้เกิดความขัดแย้งระหว่างท่าอากาศยานและประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางเสียงนั้นอยู่บ่อยครั้ง และในปัจจุบันประชาชนก็ยังมีกรร้องเรียน เพราะไม่ได้รับการเยียวยาที่เหมาะสมตามที่ได้มีการกำหนดการแก้ไขปัญหาเอาไว้ (ไทยโพสต์, 2563) ซึ่งก่อให้เกิดเป็นปัญหาที่เรื้อรัง

ตามมาสะท้อนให้เห็นว่าแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่รัฐได้กำหนดขึ้น ต้องมีความเข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี จำเป็นต้องมีความรอบคอบในการวางแนวทางการแก้ไข และต้องตอบสนองความต้องการของประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานที่ได้รับผลกระทบ ให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียงให้น้อยที่สุด มลพิษทางเสียงจากอากาศยานจะมีระดับความรุนแรงเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่หลายปัจจัยแม้ว่าจะนำอากาศยานที่มีเสียงเบาเข้ามาใช้ปฏิบัติการบิน แต่ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสนามบินที่แตกต่างกันไปก็อาจทำให้ระดับเสียงจากอากาศยานที่เกิดขึ้น ณ ชุมชนโดยรอบสนามบินไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปและระดับความรุนแรงของปัญหาไม่ได้ลดลงแต่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและรบกวนดำรงชีวิตโดยปกติสุขของประชาชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และเป็นสาเหตุที่ทำให้การแก้ไขปัญหามีความยากลำบากในการแก้ไขปัญหาดังนั้น มาตรการต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยานจะต้องมีความเหมาะสมและเพียงพอ กับปริมาณและความรุนแรงของปัญหาและมีความยืดหยุ่นสามารถปรับใช้ได้กับหลายสถานการณ์

จากปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาแนวทางการจัดการของรัฐต่อปัญหามลพิษทางเสียงจากการสนามบินสุวรรณภูมิที่มีต่อประชาชนที่อยู่พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามาของหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ว่าหลักการแนวทางในการแก้ไขปัญหามีเป้าหมายวัตถุประสงค์ ตรงตามที่ได้วางแผนไว้หรือไม่ การทำงานของหน่วยงานภาครัฐมีความสามารถมากพอในการเยียวยาแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นอยู่ในปัจจุบันมากน้อยแค่ไหน และแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษเกิดประสิทธิผล หรือสามารถแก้ไขปัญหามาได้ตรงจุดตามหลักที่ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมากน้อยเพียงใด ผู้ศึกษาจึงต้องเข้าไปศึกษาเพื่อประเมินผลลัพธ์และวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนว่าแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามาสามารถเยียวยาและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบได้อย่างแท้จริง โดยผลจากการศึกษาครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาแก้ไขปัญหามาและปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกับปัญหา ความต้องการ และเป็นประโยชน์กับประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากผลกระทบดังกล่าว

วัตถุประสงค์

1. เพื่อประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. เพื่อประเมินการตอบสนองของความต้องการของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

เป็นการประเมินผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้เกณฑ์การประเมินผล 2 เกณฑ์หลัก ได้แก่

1.1 เกณฑ์ด้านประสิทธิผล (Effectiveness) เพื่อประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.2 เกณฑ์การตอบสนองของความต้องการ (Responsiveness) เพื่อประเมินว่าแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงดังกล่าว สามารถตอบสนองความต้องการ และสร้างความพึงพอใจต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามากน้อยเพียงใด โดยพิจารณาในเรื่องผลกระทบที่ได้รับ การเยียวยาจากภาครัฐ และความพึงพอใจที่มีต่อการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของภาครัฐ

2. ขอบเขตด้านประชากร

คือ มี 2 กลุ่มประชากร

2.1 เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ด้านกองยุทธศาสตร์และแผนงาน จำนวน 8 คน ในหน่วยงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

2.2 ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านที่ 3, หมู่บ้านที่ 4 และหมู่บ้านที่ 10 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ จำนวนทั้งสิ้น 342 คน (เนื่องจากประชาชนในเขตตำบลนี้ได้รับผลกระทบมากกว่าจำนวนตำบลอื่นๆ และมีการออกมาเรียกร้องเรื่องการเยียวยามากที่สุด)

3. ขอบเขตด้านระยะเวลา

การศึกษาผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งปีพ.ศ.2560 ที่ผ่านมา จนถึงปัจจุบัน โดยผู้วิจัยจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูล ระหว่างเดือน มีนาคม ถึง เมษายน พ.ศ.2564

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของสนามบินสุวรรณภูมิในการที่จะนำข้อมูลที่ศึกษาไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหา มลพิษทางเสียง และการเยียวยาประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานที่ยังคงได้รับผลกระทบที่เกิด จากสนามบินสุวรรณภูมิอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต

นิยามศัพท์เฉพาะ

มลพิษทางเสียง หมายถึง เสียงที่เกิดจากท่าอากาศยาน เป็นเสียงที่เป็นอันตราย ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัย ทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ และคุณภาพชีวิตด้านอื่นๆ รวมทั้งสมรรถภาพการได้ยิน การพักผ่อน ประสิทธิภาพการทำงาน การติดต่อสื่อสาร และสถานที่ พักอาศัย ของผู้ที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลกระทบจากมลพิษทางเสียง หมายถึง การได้รับความเดือดร้อนในการดำรงชีวิต ของประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในเขตตำบลราชเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เช่น การทำให้อาคารที่พักอาศัยพัง ชำรุด หรือแตกร้าว และเกิด การสั่นสะเทือน รวมถึงการส่งผลให้สมรรถภาพการได้ยินของผู้ที่ได้ที่พักอาศัยบริเวณโดย รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสื่อมลง เป็นต้น

การจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง หมายถึง แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหา มลพิษทางเสียง โดยมีมาตรการที่ทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเจรจาซื้อที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง และจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคาร สถานที่ ของผู้ที่ได้รับ ผลกระทบจากมลพิษทางเสียง ตามมติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดเอาไว้

การประเมินผล หมายถึง การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหา มลพิษ ทางเสียง และประเมินผลความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหา มลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ประสิทธิผล หมายถึง ผลสำเร็จของแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เป็นไปตามหลักเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ในวัตถุประสงค์

มาตรการทางเทคนิค หมายถึง มาตรการที่ใช้แก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีมาตรการแก้ไข คือ การกำหนดวิธีการบินขึ้น – ลง การปรับปรุงเส้นทางการบิน และการกำหนดประเภทของอากาศยาน

มาตรการเยียวยา หมายถึง การแก้ไข และวิธีการการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้วยวิธีการต่างๆที่มีความเหมาะสม เพื่อให้เกิดความพึงพอใจ

การตอบสนองความต้องการ หมายถึง สิ่งที่ประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิคาดหวังว่าจะได้รับการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่ถูกต้องและเหมาะสม เป็นไปตามหลักการที่วางไว้ และสามารถเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเสียงของท่าอากาศยานได้อย่างแท้จริงและทั่วถึง



บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาการประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้นำแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเป็นกรอบแนวคิดเพื่อทำการศึกษาดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผล
2. แนวคิดและทฤษฎีการประเมินผลนโยบาย
3. แนวคิดเกี่ยวกับมลพิษทางเสียง
4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความต้องการ
5. แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ
6. แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
8. กรอบแนวคิดในการวิจัย

1. แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผล

1.1 ความหมายของการประเมินผล

ในการประเมินผลได้มีนักวิชาการต่างๆหลายท่านได้ให้ความหมายของการประเมินผลที่หลากหลาย สามารถรวบรวมได้ ดังนี้

ไพรวัส (Provus) การประเมิน คือ การวัด (Measurement) ในระยะแรก “การวัด” และ “การประเมิน” ถือเป็นสิ่งที่มีความหมายเดียวกันเนื่องจากการประเมินเป็นศาสตร์ที่มีแหล่งกำเนิดมาจากศาสตร์แห่งการวัดในด้านหนึ่งการนิยามว่าการประเมินคือ การวัด มีข้อดีในแง่ที่ทำให้การประเมินมีความเป็นวิทยาศาสตร์ซึ่งเป็นศาสตร์ที่มีความเป็นปรนัย และความเที่ยงตรง อย่างไรก็ตามผลเสียที่ตามมาคือนักประเมินมีบทบาทเป็นเพียง “นักเทคนิคการวัด” ที่มุ่งสร้างเครื่องมือวัดคุณลักษณะบุคคลการประเมินจึงผูกติดอยู่กับความหมายของคะแนน ที่ได้จากเครื่องมือมาตรฐานของการวัดมากเกินไป ทำให้มองข้ามตัวแปรเชิงประเมินที่สำคัญ ที่ไม่สามารถใช้วิธีการเชิงปริมาณมาวัดเท่านั้น (Provus, 1971)

รอสซี่และฟรีแมน (Rossi and Freeman) การประเมิน คือ การช่วยการตัดสินใจ (Assistant in decision - making) กล่าวคือ การประเมินช่วยเสนอสารสนเทศที่เป็นประโยชน์

ต่อการตัดสินใจในการบริหารงาน การประเมินจึงขยายขอบเขตนอกเหนือไปจากการประเมินมนุษย์เช่น ประเมินโครงการทรัพยากร มาตรการดำเนินงาน เป็นต้น นอกจากนั้นความต้องการในการทำงานในการทำนายหรือคาดการณ์ (need of forecasts) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความซับซ้อนเพื่อนำไปสู่การตัดสินใจหรือการคาดการณ์ (Freeman, 2019)

แอลคิน (Alkin) กล่าวว่า การประเมิน เป็นกระบวนการของการทำให้เกิดความมั่นใจในการตัดสินใจโดยการคัดเลือกข้อมูลที่เหมาะสม รวบรวมและวิเคราะห์ เพื่อจัดทำรายงานสรุปสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารในการตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เหมาะสม (Alkin, 1969)

สตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) กล่าวว่า การประเมินเป็นการกำหนดปัญหาการเก็บรวบรวมข้อมูลและเสนอสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจนั้นเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด (Stufflebeam, 1971)

สคริฟเว่น (Scriven) การประเมิน คือ การตัดสินใจคุณค่า (Determining of worth or value) นิยามดังกล่าวถือเป็นนิยามกระแสหลัก (Mainstream) ของการประเมิน โดยผู้ประเมินจะต้องมีความเชี่ยวชาญในการสังเกตและอาศัยหลักเหตุผล กล่าวอีกอย่างก็คือแนวคิดดังกล่าวถือว่า ถ้าผู้ประเมินมิได้ตัดสินใจคุณค่าของสิ่งที่ประเมินถือว่าผู้ประเมินยังทำหน้าที่ไม่สมบูรณ์ (Scriven, 1967)

การประเมินเป็นกิจกรรมและวิธีการศึกษาเพื่อค้นหาคุณค่าของความจริงภายใต้บริบทของสังคม ซึ่งมีความสลับซับซ้อนค่อนข้างมาก ฉะนั้นการประเมินจึงเป็นกระบวนการที่มีความละเอียดอ่อน และจะต้องอาศัยองค์ความรู้ในเชิงสหวิทยาการ (Inter- disciplinary) อาทิเช่น ปรัชญา วิทยาศาสตร์และสังคมศาสตร์ เป็นต้น

การให้ความหมายดังกล่าวสอดคล้องกับข้อสรุปของ ปีเตอร์เอชรอชชี และเฮาเวิร์ดอีฟริแมน ที่เสนอว่าทฤษฎีการประเมิน และการศึกษาวิจัยคือ วิธีการศึกษาสังคมอย่างเป็นระบบภายใต้เทคนิคการวิจัยรวมทั้งการนำองค์ความรู้ที่มีความหลากหลาย (Several discipline) มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ตามแต่ละบริบท ไม่ว่าจะเป็น การกำหนดกรอบความคิด และการรับรู้ (Conceptualization) การออกแบบ (Design) การวางแผน (Planning) และการนำไปใช้ (Implementation)

สรุปจากการศึกษาเอกสารของนักวิชาการชาวไทยและนักวิชาการชาวต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับนิยามของการประเมินผล สรุปได้ว่า การประเมินผล หมายถึง กระบวนการรวบรวม

ข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และสรุปข้อมูลของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เพื่อใช้ในการพิจารณาคุณค่า โดยวิธีดำเนินการต้องมีหลักเกณฑ์น่าเชื่อถือ

อาจกล่าวได้ว่า ธรรมชาติของการประเมินผล ประกอบด้วยขบวนการ 7 ขั้นตอน คือ การกำหนดเกณฑ์ที่เฉพาะเจาะจง การใช้เครื่องมือที่ดีมีคุณภาพเหมาะสม การเก็บรวบรวม ข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูล การแปลความหมายของผลการวิเคราะห์ การกำหนดคุณค่าของสิ่ง ที่ค้นพบ และการตัดสินใจ

1.2 วัตถุประสงค์ของการประเมินผล

มีนักทฤษฎีแบ่งกลุ่มทฤษฎีการประเมินเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ได้ดังนี้

1. กลุ่มประโยชน์นิยม (Utilitarianism) พวกนักทฤษฎีในกลุ่มนี้เชื่อว่า เป้าหมายของการประเมิน คือ การสร้างประโยชน์แก่สังคม การประเมินจะมีคุณค่าก็ต่อเมื่อนำผลที่ได้จากการประเมินนั้นไปสร้างประโยชน์แก่สังคมและคนหมู่มาก

2. กลุ่มพหุนิยม (Pluralism) นักทฤษฎีในกลุ่มนี้เชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินไม่ควรจะมีเพียงอันเดียว การประเมินควรเป็นสิ่งที่สามารถตอบสนองเป้าหมายได้หลายด้าน เช่นการประเมินเพื่อแสดงกลไกแห่งอำนาจในการติดตาม/ควบคุม/ดูแลการดำเนินงานต่างๆ เป็นต้น นักทฤษฎีในกลุ่มนี้ส่วนหนึ่งได้รับอิทธิพลจากแนวคิดสำนักอัจฉนัตติกญาณนิยม (Intuitionism)

ซึ่งเชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินอยู่ที่ “การตัดสินใจคุณค่า” ของสิ่งของหรือเหตุการณ์ที่ทำการประเมินผ่านการใช้ความรู้, ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้ประเมิน (สถาบันพระปกเกล้า, 2560)

สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการประเมินผลนั้นมีหลากหลาย (Variety of practical reasons) ไม่ว่าจะเป็นการช่วยสนับสนุนการตัดสินใจ (Aid in decision) ว่าโครงการดังกล่าว จะดำเนินการต่อไปอย่างไรเพื่อปรับปรุง (Improved) เพื่อขยาย (Expanded) เพื่อลดหรือจำกัด (Curtailed) เพื่อเข้าถึงอรรถประโยชน์ (Utility) ของโครงการและการริเริ่มสิ่งใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหาร (Administration) และการจัดการ (Management) โครงการ เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้สนับสนุนโครงการด้วยการสร้างความเป็นเหตุเป็นผลและสามารถตรวจสอบได้ (Accountability) นอกจากนี้การประเมินยังช่วยเพิ่มความเป็นแก่นสาร (Substantive) และสนับสนุนองค์ความรู้ของระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์

1.3 วิธีกรประเมินผล

รอสซี และฟรีแมน กล่าวว่า ปัญหาสังคมโดยทั่วไปจะถูกจำแนกโดยผู้นำทางการเมืองและทางจริยธรรม (Political and moral leaders) รวมทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholders) ซึ่งผู้ประเมินจะมีความสำคัญในการนิยามและกำหนดธรรมชาติ (Natural) ขนาด (Size) และการแยกแยะสภาพปัญหา (Distribution of the problem) ผ่านกระบวนการที่เป็นระบบ และโดยทั่วไป วิธีการประเมินถูกจำแนกออกเป็น 2 แนวทางหลัก ได้แก่

1. อัจฉริยะนิยม (Subjectivism) แนวคิดของกลุ่มนี้เลือกใช้วิธีการประเมินธรรมชาติ (naturalistic approach) ซึ่งตั้งอยู่บนหลักของวิธีดำเนินงานที่สามารถยืดหยุ่นรวมกับข้อมูลรอบด้านตามสภาพธรรมชาติ และใช้ความรู้ของผู้ประเมินแต่ละคนเป็นเกณฑ์ในการสรุปผล วิธีการดังกล่าวตั้งอยู่บนแนวคิดที่ว่า การตัดสินใจอะไรจริงหรือไม่จริง/มีคุณค่าหรือไม่ เป็นเรื่องของปัจเจกบุคคล ซึ่งขึ้นอยู่กับจิตของปัจเจกบุคคลว่าจะมองความจริงหรือคุณค่าอย่างไร โดยไม่มีมาตรการที่แน่นอนในการกำหนดคุณค่าของสิ่งต่างๆ ฉะนั้นในทางปฏิบัติผู้ประเมินจึงควรมีการกำหนดมาตรฐาน/เกณฑ์ในการตัดสินใจคุณค่าขึ้นมาเองด้วยเหตุและผล ซึ่งการจะทำเช่นนั้นได้ จำเป็นต้องอาศัยความรอบรู้ ประสบการณ์ และความสามารถของแต่ละปัจเจกบุคคล

2. ปรัชญานิยม (Objectivism) วิธีการประเมินที่ถือเป็นลักษณะเฉพาะของแนวคิดนี้ คือ วิธีการเชิงระบบ (Systematic approach) ซึ่งเป็นวิธีการที่มีการวางแผนการดำเนินการอย่างชัดเจน ใช้เครื่องมือที่มีมาตรฐานในการเก็บข้อมูล โดยมีความพยายามที่จะควบคุมตัวแปรแทรกซ้อนให้มากที่สุด วิธีการดังกล่าวสะท้อนแนวคิดของกลุ่มที่เชื่อว่า มนุษย์สามารถรับรู้ว่าจะอะไรจริงหรือเท็จมีคุณค่าหรือไม่เป็นสิ่งที่สามารถกำหนดไปเป็นมาตรการสากลได้ เพราะความจริงเป็นสิ่งสากล (universal) การสร้างเครื่องมือที่มีมาตรฐานจะนำไปสู่การค้นพบความจริง และคุณค่าของความจริงได้ ซึ่งเครื่องมือดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้จากความรอบรู้ ประสบการณ์ และที่สำคัญคือการผ่านการฝึกฝนอบรมของผู้ประเมิน

สรุปว่า วิธีการประเมินนั้นมีหลายวิธี โดยจะครอบคลุมในวิธีการประเมินที่เน้นการวางแผนการดำเนินการอย่างชัดเจน และวิธีดำเนินงานที่ยืดหยุ่นเพื่อให้ได้ผลการประเมินตามที่ต้องการ

1.4 ตัวชี้วัดในการประเมินผล

ในการประเมินผลนั้น จะเริ่มต้นจากการกำหนดตัวชี้วัด การเก็บรวบรวมข้อมูล การเลือกใช้ชนิดของข้อมูล การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือและการกำหนดเกณฑ์ของตัวชี้วัด ดังนั้นควรที่จะทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับตัวชี้วัดและการกำหนดเกณฑ์เพื่อที่จะนำไปใช้ในการประเมินผลที่ชัดเจน

1.4.1. การกำหนดตัวชี้วัด

เมื่อผู้ประเมินได้ประเมินประเด็นที่ต้อง การประเมินแล้ว งานขั้นต่อไปก็คือ การพัฒนาตัวชี้วัดจากประเด็นแต่ละประเด็น ตัวชี้วัดนี้จะทำหน้าที่เป็นสัญญาณบอกค่าตอบ ของประเด็นที่ต้องการทราบในการประเมิน ตัวชี้วัดที่เหมาะสมควรพัฒนามาจากประเด็น ที่ต้องประเมิน และเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของโครงการเท่านั้น (สุวิมล ติรกานนท์, 2540)

ในการพัฒนาตัวชี้วัด(Indicator)ของประเด็นที่ต้องการประเมิน เริ่มต้นจาก การกำหนดตัวชี้วัดการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งรวมถึงการเลือกใช้ชนิดของข้อมูล การตรวจสอบ คุณภาพเครื่องมือ และการกำหนดเกณฑ์ของตัวชี้วัดการประเมินจะมีคุณภาพมากขึ้นเพียงใด ขึ้นอยู่กับขั้นตอนของการพัฒนาตัวชี้วัดเป็นสำคัญ

2. แนวคิด และทฤษฎีการประเมินผลนโยบายสาธารณะ

2.1 ความหมายของนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะ หมายถึง การจัดสรรคุณค่าแก่สังคม เมื่อมีสถานการณ์ ของรัฐบาลเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของรัฐบาล (ปิยากร หวังมหาพร, 2551) ซึ่งมีกำหนด ความหมาย ของนโยบายสาธารณะต่าง ๆ กัน คือ

Harold Lasswell and Abraham Kaplan (1970) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง โครงการที่ได้กำหนดขึ้นประกอบไปด้วย เป้าหมายปลายทางคุณค่า และการปฏิบัติต่างๆ อมร รักษาสัตย์ (2520) กล่าวว่า นโยบายตามความหมายอย่างกว้าง ก็คือ ความเห็นของรัฐบาลที่ขึ้นอยู่กับว่าจะทำอะไร อย่างไร อย่างไร โดยน่าจะมียอดประกอบ 3 ประการ คือ

1. การกำหนดเป้าหมายของสิ่งที่ต้องการกระทำ
2. การกำหนดแนวทางใหม่ๆ
3. การกำหนดสนับสนุนต่างๆ

สมพร เฟื่องจันทร์ (2552) กล่าวว่านโยบายมิใช่การกระทำ นโยบาย เป็นข้อความโดยอาจเขียนโดยชัดแจ้งหรือไม่ก็ได้ เพื่อชี้ให้เห็นถึงจุดมุ่งหมายและความมุ่งหวัง ของรัฐบาลในขณะนั้น สาขาต่างๆ ของรัฐบาล หน่วยงานหรือบางหน่วยงาน นโยบายโดยตัวของ มันเองจะมีความหมายและทำให้มีความหมายโดยผ่านทาง

1. การกระทำทางนโยบายเช่น ตราพระราชบัญญัติ
2. มีแผนงานอย่างหนึ่ง
3. เป็นโครงการ (Project)

4. กฎ ระเบียบ ภาษี และการดำเนินการอื่นๆ ที่เป็นมาตรการของรัฐบาล รัฐบาลจะดำเนินงานผ่านมาตรการของรัฐบาลเหล่านี้เท่านั้น จึงจะเรียกว่าเป็นการดำเนินนโยบาย และบรรลุผลสำเร็จหรือประสพความล้มเหลวในการบรรลุความต้องการของประชาชน

เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2550) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางปฏิบัติ ที่รัฐบาลตั้งใจจะทำ เพื่อแก้ปัญหาสาธารณะซึ่งเป็นเครื่องมือของการปกครองสมัยใหม่ แต่ก็ หมายถึงการเลือกที่จะไม่ทำการของรัฐบาลนอกจากนี้คำว่า “ นโยบายสาธารณะ” ยังกินความ รวมถึงนโยบายภาคสังคมหรือพลเมืองด้วยนโยบายสาธารณะเป็นสาขาวิชาใหม่เพิ่งพัฒนาจริงจัง ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สองก่อนหน้านั้นก็มีการกำหนดนโยบายสาธารณะนานมาแล้ว ส่วนใหญ่ให้คำปรึกษาของนักปรัชญาหรือพระต่อผู้ปกครองซึ่งยังไม่มีแบบแผนแน่นอน โดยเฉพาะ ไม่มีการรวบรวมข้อมูลที่เป็นวิทยาศาสตร์ ไม่มีแนวทางและเทคนิคการวิเคราะห์ที่ชัดเจน

จากคำนิยาม หรือความหมายที่กล่าวไว้ข้างต้นสามารถรวบรวมเอาแนวคิด ของนักวิชาการทั้งหมดเข้าด้วยกัน พอสรุปได้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางการปฏิบัติ ที่รัฐบาลได้ทำการตัดสินใจเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ อันจะเป็นเครื่องชี้แนวทางปฏิบัติที่จะ ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงการสนองตอบความต้องการของประชาชนโดย ส่วนรวมเป็นหลักสำคัญ

2.2 กระบวนการนโยบายสาธารณะ

กระบวนการนโยบายสาธารณะประกอบไปด้วยขั้นตอนสำคัญ 6 ขั้นตอนคือ

1. การระบุปัญหา เป็นการศึกษาว่าปัจจุบันประชาชนได้รับความเดือดร้อนหรือ ประสพกับปัญหาอะไรในตอนนี้บ้าง ซึ่งบางครั้งเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐต้องลงไปตรวจพื้นที่ที่เป็นปัญหาหลัก ดูว่าประชาชนได้รับความเดือดร้อนในเรื่องใดบ้าง

2. การกำหนดเป็นวาระนโยบาย

3. การกำหนดเป็นนโยบาย

4. การพัฒนานโยบาย

5. การนำนโยบายไปปฏิบัติ

6. การประเมินผล และการวิเคราะห์นโยบาย

2.3 การติดตามและประเมินผลนโยบาย

การประเมินผล ถือเป็นขั้นตอนหลักที่อย่างหนึ่ง ในขั้นตอนการบริหารงาน/โครงการ ซึ่งหลังจากที่ได้ผ่านขั้นตอนการวางแผน (Planning) การปฏิบัติตามแผน(Implementation) และ

การประเมินผล (Evaluation) ถือเป็นเครื่องมือหลักที่สำคัญในการวัดความสำเร็จในผลการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

1. การติดตามผล (Monitoring)
2. การประเมินผล (Evaluation)

2.4 เกณฑ์ในการประเมินผลนโยบาย

จุมพล หนิมพานิช (2547) แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายที่ผ่านการประเมินผลนโยบายมีปัญหาในเรื่องของกฎเกณฑ์ กติกา ดังนั้น ในหัวข้อนี้จะได้กล่าวถึง “ เกณฑ์การประเมินผลนโยบายหรือโครงการ” โดยทั่วไปเวลาพูดถึง “ เกณฑ์” มักจะหมายถึงคุณลักษณะที่ถือว่าเป็นคุณภาพความสำเร็จหรือความเหมาะสมของทรัพยากรการดำเนินงานหรือผลการดำเนิน โดยทั่วไปเป็นที่ยอมรับกันว่า เวลาที่มีการประเมินผลนโยบายมักจะใช้เกณฑ์ต่อไปนี้ คือ เกณฑ์ที่เน้นประสิทธิภาพ(Efficiency) และเกณฑ์ที่เน้นประสิทธิผล(Effectiveness) โดยจะกล่าวถึงเกณฑ์ทั้ง 2 ก่อน หลังจากนั้นจะกล่าวถึงเกณฑ์อื่นๆ อาทิ

ความพอเพียง(Adequacy)เกณฑ์ความเป็นธรรม(Equity) เกณฑ์การสนองความต้องการ (Responsiveness) และเกณฑ์ความเหมาะสม(Appropriateness)

เกณฑ์ประสิทธิภาพและเกณฑ์ประสิทธิผลที่นำมาใช้ในการประเมินผลนโยบายในแง่ของการวัด ประสิทธิภาพขององค์กร สามารถวัดได้ 4 วิธี คือ

1. วัดจากความสามารถขององค์กรในการบรรลุเป้าหมาย
2. วัดโดยอาศัยความคิดระบบ
3. วัดจากความสามารถขององค์กรในการชนะใจผู้มีอิทธิพล
4. วัดจากค่านิยมที่ต่างกันของสมาชิกขององค์กร

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาจึงมีความต้องการที่จะศึกษาแง่ของการประสิทธิผลขององค์กรในวิธีที่ 1 คือ การวัดจากความสามารถขององค์กรในการบรรลุเป้าหมาย

ดังนั้นเกณฑ์หลักที่ใช้ในการประเมินโครงการจะมีอยู่ 2 เกณฑ์ด้วยกัน คือ เกณฑ์การประเมินประสิทธิผล และเกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพ แต่ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษามุ่งใช้การประเมินผล เพื่อนที่จะเห็นถึงภาพสะท้อนความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจากภาครัฐ ในเรื่องปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการประเมินผลนโยบาย ก็จะมีเกณฑ์ที่เน้น “ประสิทธิภาพ” และเกณฑ์ที่ใช้ “ประสิทธิผล” ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วว่ายังมีเกณฑ์อื่นๆ ที่นำมาใช้ในการประเมินนโยบายอีก ได้แก่

1. ความพอเพียง (Adequacy) หมายถึง ความสามารถในการดำเนินการให้ประสบความสำเร็จตรงตามวัตถุประสงค์ของนโยบายภายใต้เงื่อนไขทางทรัพยากรที่มีอยู่ หมายถึง ความพอใจที่นโยบายสาธารณะสามารถตอบสนองความต้องการ โดยพิจารณาจากประสิทธิผล โดยทั่วไปเกณฑ์เกี่ยวกับความพอเพียงนี้จะชี้ให้เห็นถึงความหมายเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างทางเลือกต่างๆ ของนโยบายกับผลของนโยบายของความพอเพียง

2. ความเท่าเทียม (Equality) หมายถึง เป็นเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับหลักเหตุผลทางด้านกฎหมายและสังคม เกณฑ์นี้พิจารณาจากการกระจายผลของนโยบาย และความพยายามของกลุ่มต่างๆ ที่จะได้รับมีความเท่าเทียมกัน กล่าวคือ นโยบายที่คำนึงการจัดสรรสิ่งที่เป็นผลประโยชน์หรือการให้บริการต่างๆกับประชาชนในรูปแบบกลุ่มต่างๆ ในสังคมอย่างเป็นรูปธรรม

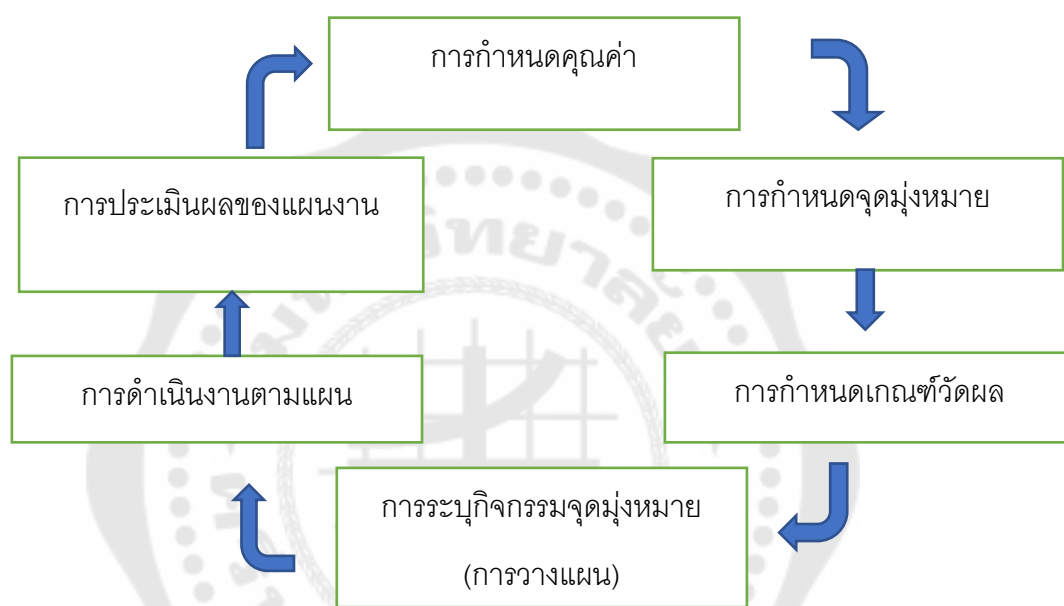
3. การตอบสนองความต้องการ (Responsiveness) คือ นโยบายมีทั้งประสิทธิผล และประสิทธิภาพ มีความพอเพียง แต่มักพบเจอปัญหาเกิดขึ้นอยู่เสมอว่านโยบายนั้นไม่ตอบโจทย์ต่อความต้องการ และความพึงพอใจในกลุ่มต่างๆ ได้เกณฑ์การตอบสนองความต้องการจึงมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าเกณฑ์อื่นๆ โดยเฉพาะการตอบสนองนั้นตรงกับกลุ่มเป้าหมายของนโยบายหรือไม่ เกณฑ์ในการประเมินประการนี้จึงมีความมุ่งหมายสำคัญกลุ่มหนึ่งเกณฑ์ในการประเมินนโยบายประการนี้จึงมีความมุ่งหมายสำคัญที่จะให้นักวิเคราะห์นโยบายตอบคำถามอยู่เสมอว่านโยบายจะต้องตอบสนองความต้องการให้เกิดความพึงพอใจมีผลต่อสังคมมากน้อยเพียงไร และนโยบายนั้นสนองความต้องการของกลุ่มที่ได้รับประโยชน์ คือ กลุ่มเป้าหมายหรือไม่

4. ความเหมาะสม (Appropriateness) หมายถึง การพิจารณาถึงหลักเหตุผลในด้านที่เกี่ยวกับหลักการหรือสาระของนโยบายเป็นที่ยอมรับว่าความเหมาะสมของนโยบายใดนโยบายหนึ่งนั้นมิใช่ขึ้นอยู่กับเกณฑ์การประเมินเกณฑ์ใดโดยเฉพาะแต่จะต้องอาศัยหลายเกณฑ์ประกอบกัน เกณฑ์ความเหมาะสมจะต้องพิจารณาถึงคุณค่าของวัตถุประสงค์ของนโยบายความมีเหตุผลสนับสนุนสมมติฐานต่างๆ ของวัตถุประสงค์นั้น

นอกจากนี้ยังมีเกณฑ์อีก 1 เกณฑ์ที่ผู้ศึกษามุ่งเน้นที่จะทำการศึกษาในงานครั้งนี้ คือ เกณฑ์การตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยมองว่าเป้าหมายของแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงส่งผลอย่างไรกับประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.5 วงจรการประเมินผลนโยบาย

การพูดถึงการประเมินผลนโยบายก็เหมือนกับการพิจารณาเรื่องการกำหนดนโยบาย และการนำนโยบายไปปฏิบัติ กล่าวคือ มีความคิดเห็นขัดแย้งกันว่า การประเมินผลนโยบายกับความกว้างไกลเพียงใด มีขั้นตอนอะไรบ้าง และจะถืออะไรเป็นเกณฑ์ในการที่จะบอกว่าการนโยบายนั้น ๆ ประสบความสำเร็จ หรือมีความล้มเหลวเพียงใด ในส่วนนี้จะเสนอเพียงสองแนวทางเท่านั้น วงจรการวิจัยประเมินผลที่เสนอโดย E.Suchman วงจรการประเมินผลนี้ได้รับความสนใจมาก เพราะดูเหมือนจะครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๆ ไว้หมด



ภาพประกอบ 1 วงจรการประเมินผล

จากภาพที่ 1 แสดงให้เห็นวงจรของการประเมินนโยบาย ซึ่งเป็นวงจรหมุนจากกิจกรรมหนึ่งไปอีกรากิจกรรมหนึ่ง แต่ละกิจกรรมอธิบายพอเป็นสังเขป ดังนี้

1. การประเมินผลมักเริ่มจากการกำหนดคุณค่า ซึ่งคุณค่านี้อาจเป็นคุณค่าที่มองเห็นเป็นรูปธรรมหรืออาจเป็นเพียงคุณค่าที่ตระหนักแล้วเท่านั้น คุณค่าเช่นมีคนเป็นจนวนน้อยที่เกิดเป็นโรคหัวใจ เราจำเป็นต้องสร้างคุณค่าว่าพฤติกรรมการสูบบุหรี่เป็นพื้นฐานของการเกิดโรคมะเร็งปอด ดังนั้น พฤติกรรมการเลิก หรือลดการบริโภคบุหรี่จึงเป็นคุณค่าที่พึงประสงค์

2. การกำหนดจุดมุ่งหมายเป็นกิจกรรมที่ต่อเนื่องกันมา ตัวอย่างการกำหนดจุดมุ่งหมาย เช่น การกำหนดว่า โครงการที่จะทำให้ประชาชนเกิดเป็นโรคมะเร็งในปอดลดลง ต้องสร้างคุณค่าว่าการสูบบุหรี่มีโอกาสเป็นมะเร็งในปอดสูง ดังนั้น การกำหนดจุดมุ่งหมายจึงเป็นว่ามีคนเป็นจนวนน้อยที่จะมีโอกาสเกิดมะเร็งปอด หรือกำหนดเป็นจุดมุ่งหมายว่าเป็นสิ่งที่ปรารถนาของทุกคนที่จะชีวิตยืนยาว ซึ่งก็เอามากำหนดเป็นวัตถุประสงค์ได้

3. เมื่อเรากำหนดจุดมุ่งหมายได้แล้วงานที่ติดตามมาคือการกำหนดเกณฑ์วัดผล ตัวอย่างเช่นสถิติเกี่ยวกับอัตราการตายและอัตราป่วยด้วยโรคมะเร็งใช้เป็นเกณฑ์ที่น่าจะเหมาะสมอย่างยิ่ง ธรรมชาติอย่างหนึ่งของการประเมินผลอยู่ที่ว่าเราใช้เกณฑ์อะไรวัดการบรรลุวัตถุประสงค์ของการประเมิน

4. การระบุกิจกรรมจุดมุ่งหมายเป็นกิจกรรมต่อเนื่องตามมา ตามตัวอย่างโรคมะเร็งการดำเนินงานค้นหาผู้ป่วยด้วยโรคมะเร็งเป็นกิจกรรมตัวอย่างอันหนึ่ง อาจมีกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกันก็ได้ เช่น การจัดตั้งศูนย์การวิเคราะห์โรคมะเร็งขึ้น เป็นต้น

5. การดำเนินงานตามแผนนั้นคือการลงมือค้นหาผู้ป่วยด้วยโรคมะเร็งสำหรับผู้ป่วยที่ถูกวิเคราะห์ว่าให้ผลการวิเคราะห์เป็นผลบวกก็ยอมถูกส่งตัวเข้ารักษาต่อไป

6. ประการสุดท้ายในการประเมินผลก็คือการประเมินผลของแผนงานซึ่งรวมถึงการวัดว่ากิจกรรมได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือไม่เพียงใด ดังนั้นภายใต้การประเมินเราก็ได้ตัดสินใจ (Judgment) ว่ากิจกรรมนั้นๆ เป็นอย่างไร คุ่มค่าหรือไม่ ผลของการตัดสินใจตรงนี้จะนำไปสู่การพิจารณาเรื่องคุณค่าใหม่อีกครั้ง

วงการประเมินผลที่เสนอโดยองค์การอนามัยโลก (WHO) วงการประเมินผลแบ่งออกเป็น 9 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ระบุหัวข้อที่ต้องการประเมิน นั่นคือเราจะประเมินอะไร ประเมินแผนงาน (Program) บริการเช่นบริการอนามัยแม่และเด็ก หรือประเมินผลดำเนินงานของหน่วยงาน เป็นต้น ยิ่งกว่านั้นต้องแน่ใจว่าการประเมินผลนั้นคุ้มค่าที่จะทำ ไม่ว่าจะมองในแง่ของขนาด หรือ ความสำคัญของเรื่องนั้น ๆ นอกจากนี้เราจำเป็นต้องระบุจุดมุ่งหมายของการประเมินควบคู่ไปด้วย จุดมุ่งหมายของการประเมินจะเป็นเครื่องนาร่องที่สำคัญของการประเมิน

2. ข้อมูลข่าวสารที่ใช้ในการประเมินควรมีการพิจารณาตั้งแต่แรกเริ่ม แม้ว่าในข้อเท็จจริงแล้ว เราจะเก็บรวบรวมข้อมูลอยู่ตลอดเวลาในกระบวนการประเมินผล ทางเลือกที่ดีคือ การพิจารณาว่าเรามีความต้องการข้อมูลมากน้อยเพียงใด มีแหล่งข้อมูลข่าวสารอยู่ที่ใดบ้าง

3. พิจารณาว่านโยบายหรือแผนงานที่สร้างขึ้นมามีความสอดคล้องกันหรือไม่ นั่นคือ ควรตอบคำถามต่อไปนี้ นโยบายนั้น ๆ สอดคล้องนโยบายทางการเมืองและทางเศรษฐกิจเพียงใด กิจกรรมที่ระบุไว้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือไม่

4. ประเมินความพอเพียง ประการแรกมองดูว่าการระบุปัญหาชัดเจนเพียงใด เกณฑ์ที่ใช้วัดเช่นความรุนแรง ปัญหาเกิดขึ้นบ่อยใหม่ ทรัพยากรเป็นอย่างไร เหล่านี้เป็นเกณฑ์วัดความเพียงพอได้

5. ทบทวนความก้าวหน้า ได้แก่การวิเคราะห์การดำเนินงานและการใช้ทรัพยากร รวมทั้งการนโยบายไปปฏิบัติสอดคล้องกับการปฏิบัติเพียงใด เหตุผลของการเบี่ยงเบนไป แผนควรระบุให้ชัดเจน

6. การประเมินประสิทธิภาพ ประกอบไปด้วย การวิเคราะห์ผลที่ได้รับระหว่าง ความพยายามที่ใส่เข้าไปกับทรัพยากรที่ใช้ไป ค่าถามก็คือเรามีทางเลือกอื่นที่ประหยัดกว่าได้หรือไม่

7. การประเมินประสิทธิผล การประเมินจะไม่มีคามยุ่งยากถ้าเรากำหนด เป้าหมายไว้ชัดเจนและมีเกณฑ์วัดผลสำเร็จ กิจกรรมนี้เกิดขึ้นในช่วงกำหนดแผนงาน

8. การประเมินผลกระทบ นับเป็นขั้นที่ยากเย็นที่สุด ทั้งนี้ก็เพราะว่าเราอาจจะมีเกณฑ์ที่ดีพอเพื่อวัดประสิทธิภาพของโครงการ และอาจพอที่จะวัดประสิทธิผลของโครงการได้เลย เมื่อโครงการนั้นสิ้นสุดลง แต่ในกรณีวัดผลกระทบนั้น นอกจากเป็นเรื่องยากในการกำหนด เกณฑ์การวัดแล้ว แต่ละโครงการหรือนโยบายก็พบปัญหาว่าเราจะทราบได้อย่างไรว่าผลกระทบ จากโครงการหรือนโยบายเกิดขึ้นแล้ว ทั้งนี้เพราะว่าแต่ละโครงการจะเห็นผลกระทบในเวลา ที่แตกต่างกัน จึงเป็นเรื่องยากมากกว่าเราควรวัดผลกระทบของโครงการหรือนโยบายเมื่อไร

9. ขั้นตอนสุดท้ายของการประเมินผลก็คือการสรุปผลของการประเมินและสร้าง ข้อเสนอเพื่อใช้ดำเนินงานในอนาคต การสรุปผลควรประกอบไปด้วยวัตถุประสงค์ วิธีการและผล ที่เกิดขึ้น นอกไปจากการสรุปผลการประเมินแล้ว ในส่วนนี้ควรรวมไปถึงข้อมูลที่จะนำไปใช้ ปรับปรุงโครงการ หรือกำหนดโครงการขึ้นใหม่ นอกไปจากการสรุปผลการประเมินผลโครงการ ถ้ามีหลักฐานแน่นอนว่าโครงการนั้นควรยุติก็จำเป็นต้องระบุไว้ในผลการประเมินให้ชัดเจน

สรุปจากกระบวนการประเมินผลนโยบายดังกล่าวมานี้ สิ่งสำคัญที่พึงพิจารณา เป็นพิเศษคือ การควบคุมกำกับเทคนิคในการประเมินผล แนวทางการประเมินผล เกณฑ์การวัด ผู้เกี่ยวข้องในการประสิทธิผล และการนำเอาผลประเมินนโยบายไปใช้ ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะนำแนวคิด การประเมินผลมาเป็นหลักในการประเมินแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงที่ผู้วิจัยกำลัง ศึกษาอยู่ โดยใช้เป็นเกณฑ์การประเมิน 2 เกณฑ์หลักคือ เกณฑ์ด้านประสิทธิผล (Effectiveness) โดยประเมินจากผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการรับผิดชอบ ในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งใช้เกณฑ์การตอบสนอง ความต้องการ (Responsiveness) เพื่อประเมินว่าแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ดังกล่าวสามารถตอบสนองความต้องการ และสร้างความพึงพอใจต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ จากปัญหามากน้อยเพียงใด

3. แนวคิดเกี่ยวกับมลพิษทางเสียง

3.1 ความหมายของมลพิษทางเสียง

คำว่า มลพิษทางเสียง (Noise Pollution) หมายถึง สภาพแวดล้อมที่มีเสียงที่ไม่พึงประสงค์ ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ทำให้เกิดความเครียดทั้งทางร่างกายและจิตใจ ทำให้ตกใจ บาดเจ็บเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศที่เกิดขึ้นพร้อมกับความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ซึ่งปัจจุบันถือเป็นปัญหาที่พบเจอในเขตตัวเมือง

ดังนั้น คำว่า มลพิษทางเสียง ในการศึกษาครั้งนี้จึงหมายถึง เสียงที่เกิดจากสนามบินที่สามารถเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ และคุณภาพชีวิตด้านอื่นๆ ของประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เสียงที่เป็นมลพิษต้องประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่ ความดังของเสียง ระยะเวลาที่ได้รับฟังเสียง และความถี่ของเสียง (ทิววงศ์ ศรีบุรี, 2541)

3.2 ผลกระทบจากมลพิษทางเสียง

สุธิลา ตูลยะเสถียร (2544) กล่าวว่า ผลกระทบที่เกิดจากมลพิษทางเสียงที่มนุษย์ได้รับฟังแล้วจะเกิดอันตราย ถึงแม้จะเป็นมลพิษทางเสียงที่เบา แต่อาจเป็นเสียงที่ไม่สบอารมณ์ก็มีผลเสียตามมาได้เหมือนกัน ผลเสียของมลพิษของเสียงส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์

3.3 มาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียง

ผู้ศึกษาได้นำมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากสนามบิน ซึ่งกรมควบคุมมลพิษ ได้นำเสนอตอนที่ประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคจัดทำมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียง ในระหว่างปี พ.ศ. 2546 -2548 โดยกรมควบคุมมลพิษ ได้นำเสนอมาตรการแก้ปัญหาคือที่ประชุมไว้ 3 มาตรการหลัก ดังต่อไปนี้

มาตรการที่ 1 การจำกัดระยะเวลาการบินในช่วงเวลากลางคืน (Night Flight Curfew) การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน และระยะเวลาการบินในช่วงเวลากลางคืน (23.00 – 05.00 น.)

มาตรการที่ 2 วิธีการบินและเส้นทางการบิน (Flight Procedure) การกำหนดวิธีการบินที่ปลอดภัย และทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุดทั้งการเลือกเส้นทางการบิน และการนำเครื่องบินขึ้น – ลงที่ท่าอากาศยาน (Flight Procedure for Low Noise)

มาตรการที่ 3 วิธีตรวจวัดระดับเสียง (Noise Monitoring Method) สำหรับการติดตาม ตรวจสอบสถานการณ์คุณภาพเสียงโดยรอบท่าอากาศยาน และเพื่อใช้เปรียบเทียบกับเกณฑ์ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ การตรวจวัดระดับเสียงในชุมชนที่มาแหล่งกำเนิดมาจาก

ท่าอากาศยาน และเป็นวิธีการหนึ่งที่ใช้ ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบระดับเสี่ยงที่มีต่อชุมชน โดยรอบท่าอากาศยาน และติดตามผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของ ท่าอากาศยาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพปัญหาอุปสรรคในการ ดำเนินการแก้ไข

4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความต้องการ

พจนานุกรมในไทยตามฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 (พ.ศ.2525, 2526) กล่าวถึง "ความต้องการ" ว่าหมายถึง ความอยากได้หรือประสงค์ที่จะได้ ดังที่ Samuelson (ศักดิ์ศรี, 2534) กล่าวว่า มนุษย์นั้นมีความพยายามทุกวิถีทางในอันที่จะให้บรรลุความต้องการ นอกจากนั้นแล้ว Gilmer กล่าวว่า "มนุษย์มีความต้องการหลายสิ่งหลายอย่าง เช่น อาหาร อากาศ น้ำที่อยู่อาศัย รวมทั้งสิ่งอื่นๆ ด้วยเช่น การยอมรับนับถือสถานภาพการเป็นเจ้าของ ฯลฯ แต่อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไป ความต้องการเหล่านี้ยากที่จะได้รับการตอบสนองจนอิ่มและพอใจทั้งๆที่ก็ได้รับ อยู่แล้ว" ทุกวันนี้ทุกคนมีพยายามทำงานก็เพื่อจะสนองความต้องการของตนเอง เพราะทำงานเพื่อ เงิน เพราะเงินเป็นสิ่งสำคัญในการที่จะต้องการในสิ่งของต่างๆ และยังมีปัจจัยอื่นๆอีกมากที่คนเรามักจะต้องการจากการที่การไปทำงานซึ่งบางครั้งก็มีบางสิ่งบางอย่างที่เงินไม่สามารถซื้อความ ต้องการได้ เพราะความต้องการของมนุษย์ มีอยู่ 3 ประการ คือ (เหลือองอร่าม, 2525)

1. ความต้องการทางด้านร่างกาย (Physical or Physiological Needs) คือ เป็น ความต้องการขั้นพื้นฐานอันดับแรกหรือขั้นต่ำสุดของมนุษย์ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการ ดำรงชีวิต เป็นความต้องการที่จำเป็นสำหรับชีวิต และเป็นความต้องการเพื่อการดำรงชีวิตอยู่ของ มนุษย์เพื่อการมีชีวิตอยู่เป็นความต้องการที่มีมาตั้งแต่กำเนิดเป็นความต้องการพื้นฐานที่จะขาด เสียมิได้

2. ความต้องการทางด้านจิตใจ (Psychological Needs or Secondary Needs or Acquired Needs) คือ ความต้องการที่เกิดขึ้นภายหลัง หลังการที่ได้รับความต้องการในเรื่อง บางเรื่องแล้ว จึงอยากให้มีความต้องการใหม่ๆตามสถานการณ์ในปัจจุบัน

3. ความต้องการทางสังคม ถือเป็นความต้องการทางจิตใจ แต่เน้นในด้านความ ต้องการที่จะดำรงชีวิตให้เป็นที่ยอมรับนับถือของคนอื่น หรือมีความเป็นอยู่ดีกว่าบุคคลอื่น

5. แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ

Miller, john กล่าวว่า ความพึงพอใจของมนุษย์ที่มีต่อการการดำเนินงานภาครัฐมีสิ่ง พิจารณาต่างๆ อยู่ด้วยกัน 5 ข้อ คือ

1. การให้บริการอย่างเสมอภาค (Equitable Service)
2. การให้บริการอย่างทันเวลา (Timely Service)
3. การให้บริการอย่างเพียงพอ (Ample Service)
4. การให้บริการอย่างต่อเนื่อง (Continuous Service)
5. การให้บริการอย่างก้าวหน้า (Progressive Service)

6. แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตามคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบ แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และให้จัดตั้งกลไกกำกับกำกับการดำเนินงานตามมาตรการของคณะกรรมการ โดยให้กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการแต่งตั้งต่อไปตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมกำหนดแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหาลดมลพิษทางเสียง และแนวทางชดเชย ผู้ได้รับผลกระทบ ดังนี้ (ยานฟ้า น่ายู, 2549)

4.1 มาตรการทางเทคนิค

1.1 การกำหนดวิธีการบินขึ้น – ลง

ให้กรมการขนส่งทางอากาศดำเนินการออกประกาศให้ผู้ทำงานในอากาศ (NOTICE TO AIRMEN : NOTAM) เพื่อกำหนดให้นักบินถือปฏิบัติตามวิธีการบินเพื่อลดระดับเสียงจากการปฏิบัติการบินแล้ว มีดังนี้

1. กำหนดวิธีการบินขึ้น โดยการกำหนดให้เครื่องบินขึ้นโดยไต่ระดับไปที่ 3,000 ฟุต เหนือระดับพื้นดินแล้วจึงลดระดับอัตราการไต่ไปสู่ระดับปกติ ซึ่งจะทำให้ลดเสียงในการบินขึ้น และลดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเสียงดังให้อยู่ภายในระยะใกล้เคียงขอบเขตสนามบินมากขึ้น (Noise Abatement Procedure)

2. กำหนดวิธีการบินลง กำหนดให้เครื่องบินชะลอ และปรับการเปิด Flap ในระดับต่ำสุดที่ Minimum Certified Landing Flap ตามคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยานแต่ละแบบสำหรับการร่อนลงรวมถึงการไม่ทำการบินระดับในระยะทางไกลก่อนร่อนลงสู่ทางวิ่ง ซึ่งช่วยลดการก่อให้เกิดเสียงดังในขณะที่ทำการบินเข้าสู่สนามบิน

1.2 การปรับปรุงเส้นทางบิน

กรมการขนส่งทางอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมควบคุมมลพิษ เห็นควรให้พิจารณาปรับเปลี่ยนเส้นทางบินให้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ โดยบริษัท

วิฤตกรรมการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะกำกับให้นักบินทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้
อย่างเคร่งครัด

4.2 แนวทางการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ

4.2.1 เร่งรัดให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเจรจาเพื่อ
ทำการซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสี่ยงที่มากกว่า NEF 40 ซึ่งในขณะ
นี้สำรวจได้จำนวน 71 หลัง โดยที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดสรรเงิน
งบประมาณชดเชยไว้แล้วประมาณ 390 ล้านบาท

4.2.2 เร่งรัดให้เจรจา และจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง
ให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30 – 40 ตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้คาดว่าจะใช้งบประมาณ 3,736,005,002 บาท

4.2.3 เร่งรัดให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการสำรวจ
และเจรจาเพื่อซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสี่ยงที่มากกว่า NEF 40
และดำเนินการสำรวจและเจรจายจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคาร และสิ่งปลูกสร้างให้กับผู้ได้รับ
ผลกระทบในระดับ NEF 30 - 40 เพิ่มเติมโดยเร็ว อย่างไรก็ตามสำหรับผู้ได้รับผลกระทบทางเสียง
ที่เกิน NEF 30 - 40 หากประสงค์จะขายที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) ก็ควรเจรจา และรับซื้อไว้เช่นกัน

4.2.4 ในการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินมาตรการชดเชย จะซื้อจากผู้ที่ได้รับ
ผลกระทบทางเสียงเท่านั้น บริษัทฯอาจสามารถหารายได้คืนจากแหล่งเงินทุนได้โดยจัดทำ
แผนการใช้ประโยชน์จากที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ได้จัดซื้อ และเร่งรัดให้บริษัท ท่าอากาศยาน
ไทย จำกัด (มหาชน) ให้มีการติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียงทั้ง 10 สถานี เพื่อติดตามสถานการณ์
ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงเพื่อให้เป็นไปตามรายงานการศึกษา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง และแนวทางการชดเชย
ผู้ได้รับผลกระทบดังกล่าว ผู้วิจัยสรุปได้ว่า กรมขนส่งทางอากาศควรกำหนดวิธีการบินขึ้น – ลง
ของเครื่องบินเพื่อให้เสียงของเครื่องลดความดังลงควรกำหนดประเภทของอากาศยานที่จะใช้
สนามบินโดยห้ามอากาศยานที่มีระดับเสียงเกินกว่าที่กำหนดไว้ ทั้งนี้บริษัทวิฤตกรรมการบิน
แห่งประเทศไทยจำกัด ควรกำกับให้นักบินทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด
ในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรดำเนินการเจรจา
เพื่อซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบในระดับเสี่ยงที่มากกว่า NEF 40

ควรดำเนินการเจรจาและจ่ายค่าชดเชยเพื่อปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้กับผู้ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30-40 และควรติดตั้งสถานีตรวจวัดระดับเสียงเพื่อติดตามสถานการณ์ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง

7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้ศึกษาได้ค้นคว้างานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง และสภาพปัญหาแนวทางแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ซึ่งได้รวบรวมมา ดังนี้

ชฎาธัญ ศรีเกตุ (2551) ได้ศึกษาถึงผลกระทบ และการจัดการปัญหาของการเปิดใช้สนามบาสสูววรรณภูมิในทัศนคติของประชาชนที่อาศัยอยู่รอบสนามบาส อำเภอบางพลีจังหวัดสมุทรปราการ ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบด้านเสียงโดยรวมอยู่ในระดับปานกลางเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง เรียงตามลำดับมากไปหาน้อยได้แก่สร้างความรำคาญใจ หงุดหงิด นอนไม่หลับ และก่อให้เกิดหูอื้อในระดับน้อย ได้แก่ ก่อให้เกิดอาการหูหนวก และมีผลกระทบในหลายด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสุขภาพอนามัย ด้านการจราจร ในด้านทัศนคติของประชาชนกับแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของ บริษัทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการศึกษาพบว่า ต้องการให้มีนโยบายการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างชัดเจน อาทิ เช่น ต้องการให้ปรับปรุงสภาพที่อยู่อาศัยต้องการให้ภาครัฐชดเชยค่าละเมิดสิทธิในระยะยาว โดยไม่ต้องการย้ายหรือขายบ้าน และต้องการย้ายออกโดยให้ภาครัฐรับซื้อที่อยู่อาศัย / เวนคืน

กรมการพัฒนาชุมชน (2529) ศึกษาเรื่อง การประเมินผลโครงการพัฒนากลุ่มอาชีพ มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาผลจากการดำเนินงานตามโครงการ และหาวิธีการที่จะปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิผลยิ่งขึ้น โดยทำการศึกษากลุ่มอาชีพในจังหวัดชัยภูมิ และนครราชสีมา การประเมินผลได้ใช้แบบจำลองซีบีพี (CIPP model) สรุปผลการประเมินได้ว่า การดำเนินงานพัฒนากลุ่มอาชีพในจังหวัดชัยภูมิ และนครราชสีมาซึ่งได้รับการฝึกอบรมจากกรมการพัฒนาชุมชนไปแล้ว ปรากฏว่ามีกลุ่มเพียงส่วนน้อยที่สามารถรวมกันเป็นปึกแผ่นให้ความมั่นคงแก่สมาชิกได้ ส่วนใหญ่กลุ่มจะไม่ได้ดำเนินกิจกรรมแต่อย่างใด ที่แสดงให้เห็นเป็นการดำเนินงานโดยส่วนรวมมีสมาชิกเพียง 2-3 คนเท่านั้นที่มีความสนใจ และอยากได้รับความช่วยเหลือต่าง ๆ ก็หาทางติดต่อขอคำแนะนำปรึกษา และขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่เป็นส่วนตัวกลุ่มจึงไม่สามารถที่จะรวมกันเป็นปึกแผ่นได้ และจะสลายตัวไป ผลของการพัฒนากลุ่มอาชีพจะเป็นไปในทิศทาง

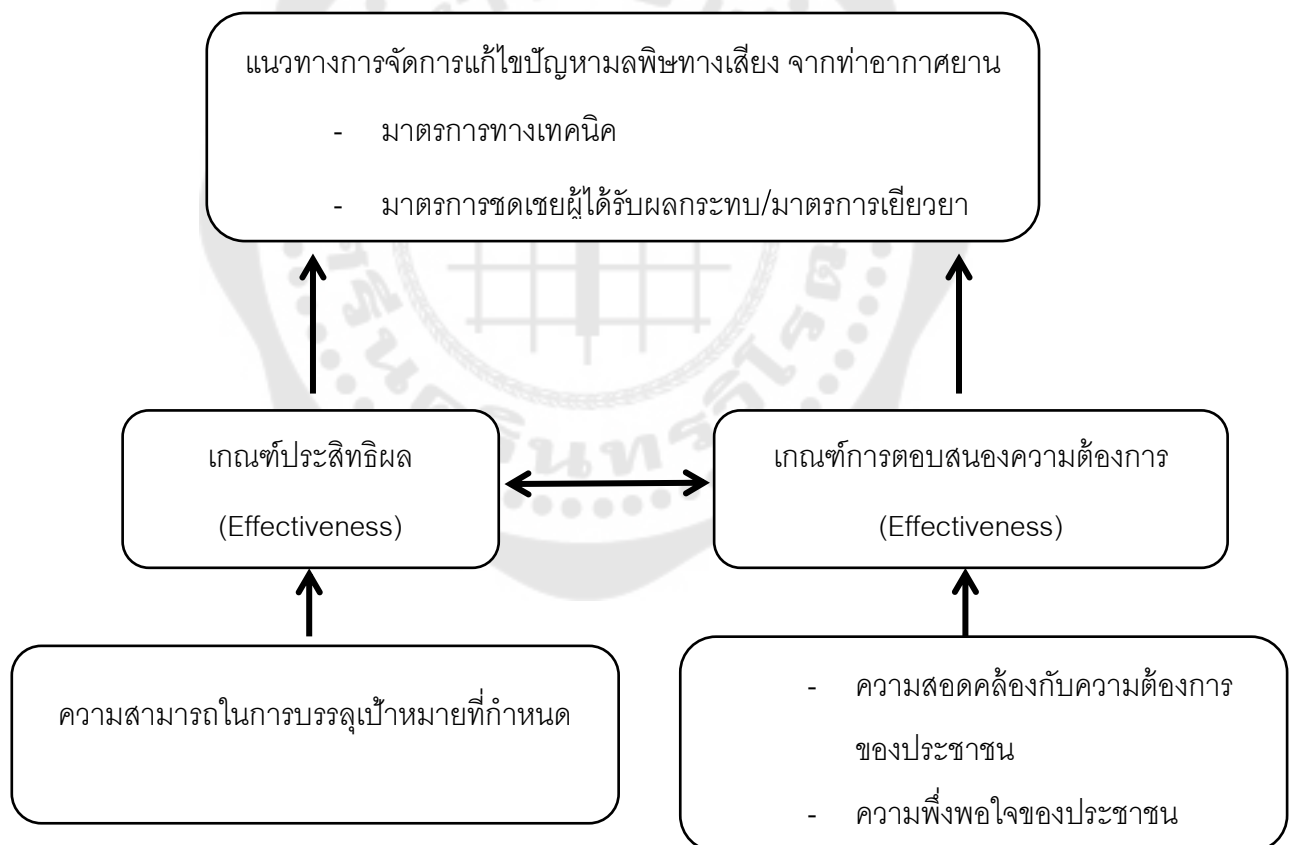
ที่ได้ปริมาณของกลุ่ม และจำนวนสมาชิกที่ได้จากการฝึกอบรมมากกว่าคุณภาพของการดำเนินงานในรูปแบบกลุ่ม

ชุดิมา บรรณเลขจิต (2537) ได้ทำการประเมินผลนโยบายแผนฟื้นฟูการเกษตรที่มีต่อเกษตรกรในจังหวัดพัทลุง โดยมีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อประเมินผลทางการเงินของแผนการผลิตของเกษตรกรภายใต้สินเชื่อแผนฟื้นฟูการเกษตร และประเมินผลที่มีต่อเกษตรกรที่เข้าร่วมนโยบายด้วยเกณฑ์การประเมิน 6 ลักษณะ คือ เกณฑ์ประสิทธิผล เกณฑ์ประสิทธิภาพ เกณฑ์ความพอเพียง เกณฑ์ความเป็นธรรม เกณฑ์ความสามารถในการตอบสนอง และเกณฑ์ความเหมาะสมในการศึกษาใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสอบถามเกษตรกร โดยใช้แบบสอบถามของนโยบายการติดตามและประเมินผลกองทุนรวมเพื่อช่วยเหลือเกษตรกรนโยบายย่อยแผนฟื้นฟูการเกษตร และข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมจากเอกสารทางวิชาการต่างๆ ทั้งหน่วยงานราชการและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาพบว่า แผนการผลิตโคเนื้อลูกสุกร และไร่นาสวนผสมมีความเป็นไปได้ทางการเงินเมื่อพิจารณาจากตัวชี้วัด NPV, B/C Ratio และ IRR ซึ่งแสดงว่าผลการผลิตทั้งสามมีประสิทธิภาพการประเมินประสิทธิผลอาศัยตัวชี้วัดในการใช้เงินกู้ของเกษตรกร การเปลี่ยนแปลงการใช้ดิน และรายได้สุทธิที่เพิ่มขึ้น แสดงว่านโยบายมีประสิทธิผลและสัดส่วนจำนวนเงินกู้ที่ได้รับอนุมัติเปรียบเทียบกับจำนวนที่เสนอขอกู้มีค่าร้อยละ 100 แสดงว่าโครงการมีความพอเพียงในระดับสูงและใช้การวิเคราะห์คู่สัมพันธ์สหสัมพันธ์ (r) ระหว่างรายได้ของเกษตรกรหรือรายได้สิทธิและทรัพย์สินกับจำนวนเงินกู้ในแผนการผลิตโคเนื้อ พบว่า มีค่า r เป็นบวก และมีนัยสำคัญทางสถิติส่วนแผนการผลิตลูกสุกร และไร่นาสวนผสม ค่า r มีค่าเป็นบวกแต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติแสดงว่านโยบายก่อให้เกิดความเป็นธรรมได้ค่อนข้างต่ำ และเมื่อกำหนดให้เส้นความยากจนเป็นตัวชี้วัดกลุ่มเกษตรกรเป้าหมายของนโยบาย พบว่านโยบายมีความสามารถในการตอบสนองต่อกลุ่มเกษตรกรยากจนได้ในระดับปานกลาง กล่าวคือ โดยพิจารณาจากจำนวนเกษตรกรที่ได้รับสินเชื่อจากโครงการซึ่งร้อยละ 46.8 ของเกษตรกรตัวอย่างเป็นเกษตรกรที่มีรายได้น้อยกว่าเส้นความยากจนเมื่อใช้เส้นความยากจนเป็นตัวชี้วัด

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบ และการประเมินประสิทธิผลในการจัดการแก้ไขปัญหา รวมถึงการประเมินการตอบสนองความต้องการของประชาชน ดังกล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า ปัญหามลพิษทางเสียงของสนามบินสามารถส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานได้หลากหลายประการ จึงได้มีแนวทางในการจัดการแก้ไขปัญหาขึ้น โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบโดยตรง คือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดวิธีการบินขึ้น – บินลงของอากาศยาน

กำหนดระยะเวลาการบินขึ้น - ลงของอากาศยาน ติดตั้งเครื่องตรวจระดับเสียงเปิดเผยข้อมูลผลการตรวจระดับเสียงจัดตั้งศูนย์รับเรื่องรบกวนทุกข์ และได้ชดเชยผู้ได้รับผลกระทบจากการที่บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว ทำให้ผู้ศึกษาพบว่า ต้องมีการประเมินผลการดำเนินงานที่ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงติดตามผลการแก้ไขปัญหาจะมีประสิทธิผลมากน้อยเพียงใด และสามารถที่จะตอบสนองความพึงพอใจของประชาชนได้บ้างแค่ไหน ซึ่งแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงอาจทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิดีขึ้น ทว่าในความเป็นจริงผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงของทำอากาศยานก็ยังคงมีอยู่ไม่มากนักน้อย ดังนั้นผู้ศึกษาจึงต้องทำการศึกษาที่ได้กล่าวมาข้างต้นในครั้งนี้

8. กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพประกอบ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดแนวทางการวิจัยไว้ดังนี้

1. การดำเนินการศึกษา
2. วิธีการดำเนินงาน
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. ข้อมูลพื้นฐานผู้ตอบแบบสอบถาม
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การดำเนินการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาแบบผสมผสาน (Mixed Method) โดยใช้การศึกษาแบบสำรวจ (Survey Research Method) ทั้งรูปแบบการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Method) และการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Method) เพื่อทราบผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควบคู่ไปกับการสอบถามความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. วิธีการดำเนินงาน

การศึกษานี้มีประชากรกลุ่มตัวอย่าง แบ่งตามประเภทของข้อมูล อันได้แก่

2.1 ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) โดยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 วิธีการ ดังนี้

1.1 การวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Analysis) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนผู้ให้ข้อมูลร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย เอกสารเนื้อหาโครงการการดำเนินงานแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินงานการดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากสนามบิน ในช่วง พ.ศ.2560 ที่ผ่านมา

นอกจากนี้ การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสำรวจเอกสาร ผู้ศึกษาสามารถนำข้อมูลที่สรุปได้จากการดำเนินงานการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงเพื่อทำแบบสอบถามได้

1.2 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จากผู้ให้ข้อมูลหลัก 2 กลุ่ม ได้แก่

(1) เจ้าหน้าที่รัฐในหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดการแก้ไขปัญหาหมอกพิษทางเสี่ยงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ด้านกองยุทธศาสตร์และแผน ใน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่เป็นผู้รับผิดชอบการวางแผนดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาหมอกพิษทางเสี่ยง ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 8 คน เพื่อสอบถามถึงผลการดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาหมอกพิษทางเสี่ยงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ผ่านมา

(2) ผู้นำชุมชนหมู่บ้านที่ 3, หมู่บ้านที่ 4 และหมู่บ้านที่ 10 อาศัยอยู่ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นผู้ใหญ่บ้านของแต่ละหมู่บ้าน โดยสัมภาษณ์ผู้นำหมู่บ้านอย่างละ 1 คน รวมทั้ง 3 หมู่บ้าน ก็เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3 คน เพื่อสอบถามเกี่ยวกับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหาหมอกพิษทางเสี่ยงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และนำข้อมูลมาร่างแบบสอบถามสำหรับประชาชนในชุมชนต่อไป

2.2 ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Data) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามกับประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาหมอกพิษทางเสี่ยง ซึ่งประกอบไปด้วยประชาชนทั้งหมด 3 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ที่ 3 หมู่บ้านที่ 4 และหมู่บ้านที่ 10 ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งข้อมูลประชาชนที่จะทำการตอบแบบสอบถามจะอ้างอิงมาจากข้อมูลขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยการสำรวจจากแบบสอบถาม (Questionnaire Survey) ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 472 ครั้วเรือน ทั้งนี้ผู้วิจัยกำหนดให้หน่วยในการวิเคราะห์คือ ระดับครั้วเรือน โดยจะทำการกำหนดจำนวนและคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ข้อมูลดังนี้

(1) การกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ประชาชนที่อยู่ในหมู่บ้านที่ 3 หมู่บ้านที่ 4 และหมู่บ้านที่ 10 ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีจำนวนทั้งสิ้น 2,362 คน จำนวน 472 ครั้วเรือน โดยมีขั้นตอน ดังนี้ การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างคำนวณได้จากสูตรของ ทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) ที่วัดระดับความเชื่อมั่น 95% โดยใช้ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม 5% ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

e = ความคาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจากการสุ่มตัวอย่างโดย

กำหนดเป็น .05 สามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้

$$n = \frac{2,362}{1 + 2,362 \times (.05)^2}$$

$$N = 342$$

การศึกษาครั้งนี้ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่เป็นประชาชนในพื้นที่ 2,362 คน ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา จำนวน 342 คน และทำการกำหนดสัดส่วน จำแนกตามรายชุมชน ดังแสดงในตารางที่ 1

(2) การกำหนดวิธีการสุ่มตัวอย่าง

ขั้นที่ 1 การสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota sampling)

ตาราง 1 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

หมู่บ้าน	จำนวนประชากรจริง	จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง
หมู่ที่ 3	924	134
หมู่ที่ 4	896	130
หมู่ที่ 10	542	78
รวม	2,362	342

ขั้นที่ 2 การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จากประชาชนที่อาศัยอยู่ในแต่ละหมู่บ้านตามจำนวนที่กำหนดจำนวน 3 หมู่บ้าน โดยเป็นการเข้าไปสัมภาษณ์ประชาชนในบ้าน 1 ครึ่งเรือน ต่อ 1 คนโดย ไม่ได้นัดหมายกันไว้ล่วงหน้า

3. เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะใช้แบบสอบถามกับประชาชนในหมู่บ้านที่ 3 หมู่บ้านที่ 4 และหมู่บ้านที่ 10 จำนวนทั้งหมด 342 คนและผู้นำชุมชนอีกชุมชนละ 1 คนรวมเป็น 3 คน ในเขตตำบลราชาเทวะอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และเจ้าหน้าที่ภาคีรัฐด้านกองยุทธศาสตร์และแผน ในหน่วยงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย (จำกัด) ที่ดำเนินงานแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานของประชาชนในหมู่บ้านที่ 3 หมู่บ้านที่ 4 และหมู่บ้านที่ 10 ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้าน โดยเป็นคำถามแบบปลายปิด ให้ประชาชนในหมู่บ้านเลือกตอบตามตัวเลือกที่กำหนดไว้และตอบได้เพียงคำตอบเดียว เพื่อใช้ในการศึกษาข้อมูลพื้นฐานของประชาชนที่ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความเดือดร้อน/ผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ประชาชนได้รับ โดยการใช้มาตราส่วนประมาณ ค่า 4 ระดับ (Rating Scale) ตามมาตราวัดของลิเคิร์ต (Likert Scale) เพื่อประเมินคำตอบ โดยสามารถให้เลือกคำตอบได้เพียงคำตอบเดียว แบ่งระดับการประเมิน ดังนี้

- 4 หมายถึง มากที่สุด
- 3 หมายถึง มาก
- 2 หมายถึง น้อย
- 1 หมายถึง น้อยที่สุด

โดยเกณฑ์การแปลค่าเฉลี่ยความคิดเห็นทั้ง 4 ระดับ มีดังนี้

ค่าคะแนนเฉลี่ย 0.00-1.50 ระดับความคิดเห็นต่ำหรือเห็นด้วยน้อยที่สุด

ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.51-2.50 ระดับความคิดเห็นค่อนข้างต่ำหรือเห็นด้วยน้อย

ค่าคะแนนเฉลี่ย 2.51-3.50 ระดับความคิดเห็นค่อนข้างสูงหรือเห็นด้วยมาก

ค่าคะแนนเฉลี่ย 3.51-4.00 ระดับความคิดเห็นสูงหรือเห็นด้วยมากที่สุด

ผลการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของข้อมูลในประเด็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับความเดือดร้อน/ผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อมาตรการการแก้ไขปัญหาคอขวด/ผลกระทบจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้เลือกคำตอบได้เพียงคำตอบเดียว แบ่งระดับการประเมิน ดังนี้

1. ทราบ
2. ไม่ทราบ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามข้อมูลของผู้นำชุมชนเกี่ยวกับปัญหาและผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบ โดยเป็นคำถามแบบปลายเปิด เพื่อให้ผู้นำชุมชนสามารถตอบคำถามได้อย่างละเอียดรอบคอบ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามข้อมูลของเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐด้านกองยุทธศาสตร์ และแผน ในหน่วยงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย (จำกัด) ที่ดำเนินงานแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเป็นคำถามแบบปลายเปิด เพื่อให้เจ้าหน้าที่รัฐสามารถตอบคำถามได้อย่างละเอียดรอบคอบ

4. ข้อมูลพื้นฐานผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้านเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ หมู่บ้านที่อาศัยอยู่ของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำเสนอผลด้วยค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย มีรายละเอียด ดังนี้

ตาราง 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน) (N =342)	ร้อยละ
ชาย	189	55.26
หญิง	153	44.73
รวม	342	100

จากตารางที่ 2 ข้อมูลด้านเพศของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่เพศชาย มีจำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 55.26 เป็นเพศหญิง มีจำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 44.73

ตาราง 3 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำแนกตามระดับอายุ

อายุ	จำนวน (คน) (N=342)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	8	2.33
21-30 ปี	58	16.95
31-40 ปี	72	21.05
41-50 ปี	90	26.31
51-60 ปี	89	26.02
มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	25	7.30
รวม	342	100

จากตารางที่ 3 ข้อมูลด้านอายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 26.31 รองลงมาคืออายุระหว่าง 51-60 ปี มีจำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 26.02 อายุระหว่าง 31-40 ปี มีจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 21.05 อายุระหว่าง อายุระหว่าง 21-30 ปี มีจำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 16.95 อายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป มีจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 7.30 ส่วนกลุ่มประชาชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.33 ตามลำดับ

ตาราง 4 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน) (N=342)	ร้อยละ
ประถมศึกษาหรือเทียบเท่า	32	9.35
มัธยมศึกษา	71	20.76
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	127	37.13
ปริญญาตรี	103	30.11
สูงกว่าปริญญาตรี	9	2.63
รวม	342	100

จากตารางที่ 4 ข้อมูลด้านระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่ สำเร็จการศึกษาระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 37.13 รองลงมาสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 30.11 สำเร็จ

การศึกษามัธยมศึกษา จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 20.76 สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา หรือต่ำกว่า จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 9.35 และสำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.63 ตามลำดับ

ตาราง 5 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน) (N=342)	ร้อยละ
ลูกจ้าง	120	35.08
ค้าขาย	112	32.74
พนักงานบริษัท	68	19.88
รับราชการ	24	7.01
ว่างงาน	18	5.2
รวม	342	100

จากตารางที่ 5 ข้อมูลด้านอาชีพหลักของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพลูกจ้าง จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 35.08 รองลงมา อาชีพค้าขาย จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 32.74 อาชีพ พนักงานบริษัท จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 19.88 อาชีพรับราชการ จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 7.01 และอื่นๆ (ว่างงาน) จำนวน 18 คน คิดเป็น ร้อยละ 5.2 ตามลำดับ

ตาราง 6 ข้อมูลทั่วไปกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือน

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	จำนวน (คน) (N=342)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 2 คน	13	3.80
2-4 คน	174	50.87
4-6 คน	129	37.71
มากกว่า 6 ขึ้นไป	26	7.60
รวม	342	100

จากตารางที่ 6 ข้อมูลด้านจำนวนสมาชิกในครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 2-4 คน จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 50.87 รองลงมาจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-6 คน จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 37.71

จำนวนสมาชิกในครัวเรือนมากกว่า 6 คนขึ้นไป จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 7.60 และจำนวนสมาชิกในครัวเรือนต่ำกว่า 2 คน มีจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.80 ตามลำดับ

ตาราง 7 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาการอยู่อาศัยในหมู่บ้าน

ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้าน	จำนวน (คน) (N=342)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10 ปี	6	1.75
11-15 ปี	31	9.06
16-20 ปี	69	20.17
มากกว่า 20 ปีขึ้นไป	236	69.00
รวม	342	100

จากตารางที่ 7 ข้อมูลด้านระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในหมู่บ้านมากกว่า 20 ปี ขึ้นไป จำนวน 236 คน คิดเป็นร้อยละ 69.00 รองลงมา อยู่ระหว่าง 16-20 ปี จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 20.17 อยู่ระหว่าง 11-15 ปี มีจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 9.06 และอาศัยอยู่ต่ำกว่า 10 ปี มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

ตาราง 8 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามหมู่บ้านที่อาศัยอยู่

หมู่บ้าน	จำนวน (คน) (N=342)	ร้อยละ
หมู่ที่ 3	105	30.70
หมู่ที่ 4	119	34.79
หมู่ที่ 10	118	34.50
รวม	342	100

จากตารางที่ 8 ข้อมูลด้านหมู่บ้านที่อาศัยอยู่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านที่ 4 มีจำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 34.79 รองลงมา หมู่บ้านที่ 10 มีจำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 34.50 และหมู่บ้านที่ 3 มีจำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 30.70 ตามลำดับ

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้ค่าสถิติ ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage), ค่าเฉลี่ย (Means), และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)



บทที่ 4

ผลการศึกษา

การวิจัยเรื่องการประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเพื่อประเมินการตอบสนองของความต้องการของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลและความคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน และประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

4.1 ผลการประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการสัมภาษณ์ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ด้านกองยุทธศาสตร์และแผนของหน่วยงานท่าอากาศยานไทย จำกัด โดยมีผลการศึกษาดังนี้

4.1.1 ความสามารถในการบรรลุเป้าหมายที่กำหนด

แนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีมาตรการอยู่ 2 มาตรการหลัก คือ มาตรการทางเทคนิค และมาตรการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ

1. **มาตรการทางเทคนิค** คือ การกำหนด วิธีการบินขึ้น-บินลงของเครื่องบิน และปรับปรุงเส้นทางการบินของเครื่องบิน เพื่อบรรเทาความรำคาญและความเดือดร้อนที่เกิดจากมลพิษทางเสียงที่เกิดกับประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานให้ได้รับผลกระทบให้น้อยที่สุด โดยผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์กับเจ้าหน้าที่ ด้านกองยุทธศาสตร์และแผน ของหน่วยงานท่าอากาศยานไทย จำกัด พบว่า มีเป้าหมายที่กำหนดไว้กับมาตรการทางเทคนิค คือ

1.1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีวิธีปฏิบัติการบินที่เหมาะสมที่จะสามารถลดผลกระทบด้านเสียง โดยไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน และลดปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณตามหมู่บ้านใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน

จากเป้าหมายของแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่ทางท่าอากาศยานกำหนดไว้ นั้น สอดคล้องกับปัญหาที่ประชาชนในหมู่บ้านที่อาศัยในระแวกใกล้เคียงมาให้ข้อมูล

ร้องเรียนกับหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องดูแลการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงดังกล่าว ในเรื่องของผลกระทบที่มาจากการบินขึ้น-บินลงของเครื่องบิน

2. มาตรการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ คือ ดำเนินการเจรจาเพื่อซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงและจ่ายค่าชดเชยเพื่อนำเงินเข้าไปปรับปรุงอาคารบ้านเรือน โดยผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์กับเจ้าหน้าที่ ด้านกองยุทธศาสตร์และแผน ของหน่วยงานท่าอากาศยานไทย จำกัด พบว่า มีเป้าหมายที่กำหนดไว้กับมาตรการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ คือ

2.1 การนำเงินเจรจาเข้าช่วยเหลือกับประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างครบถ้วนทั่วคร้วเรือนที่ได้รับผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยาน

2.2 สามารถลดจำนวนผู้ร้องเรียนในเรื่องการได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานลงจากเดิม

ดังนั้น ถ้าพูดถึงประสิทธิผลในการดำเนินงานยังถือว่าอยู่ในระดับปานกลางของการแก้ไขปัญหา เพราะว่าการที่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจะได้รับมาตรการเยียวยาของรัฐก็ต่อเมื่อ ประชาชนเข้าร้องเรียนให้ข้อมูลกับทางเทศบาลตำบลราชาเทวะ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบคอยดูแลพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และทางเทศบาลจะนำเรื่องทั้งหมดของประชาชนที่ได้ให้ข้อมูลร้องเรียน ไปนำเสนอกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด เมื่อทางท่าอากาศยานได้รับเรื่องแล้วนั้น จะดำเนินการตรวจสอบวัดระดับเสียงของแต่ละพื้นที่ที่เข้าให้ข้อมูลร้องเรียนว่า ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงจริง ซึ่งในปัจจุบันมีประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 60% ได้มาให้ข้อมูลร้องเรียน และขอมาตรการเยียวยาจากหน่วยงานภาครัฐโดยเร็วที่สุด ดังนั้น แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ยังไม่สามารถเข้าถึงกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างครบถ้วน เนื่องจาก แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหาในตอนนี้อย่างคงดำเนินการให้กับประชาชนที่เข้ามาให้ข้อมูลร้องเรียนเพียงเท่านั้น ซึ่งยังมีประชาชนอีกหลายคร้วเรือนที่ได้รับผลกระทบแต่ไม่ได้ให้ข้อมูลร้องเรียนปัญหาที่เกิดขึ้นกับหน่วยงาน จึงทำให้ปัจจุบันยังไม่รับการเยียวยาจากท่าอากาศยานไทย และสิ่งที่ประชาชนส่วนใหญ่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาที่ได้รับ คือ ผลกระทบที่เกิดจากการบินขึ้น - บินลง ของเครื่องบิน ซึ่งมีแรงสั่นสะเทือนเป็นอย่างมากถึงทำให้ เป็นความเดือดร้อนหลักที่ประชาชนส่วนใหญ่เขาให้การร้องเรียน

ในส่วนของกรณีปัญหาที่เกิดขึ้นกับประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่บ้านตำบลราชาเทวะ ที่พบว่าการบินขึ้น-บินลงของสนามบิน ส่งผลกระทบต่อด้านมลพิษทางเสียงนั้น ตามเงื่อนไขในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เห็นว่า ทางบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด

(มหาชน) มีแนวทางในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง โดยกำหนดการชดเชยเยียวยาให้ หากพบว่า ระดับเสียงจากการบินขึ้น-บินลงของเครื่องบินมีค่ามากเกินจากที่กำหนด โดยการติดตั้ง วัสดุดูดซับเสียง ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียงแบบ ถาวรแล้วบ้างในบางส่วน แต่ก็ยังไม่ครบทุกพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ EIA และที่ ผ่านมา ยังได้ระบุการดำเนินงานแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหาไว้อยู่ 3 ระยะ โดยระยะต้น จะเป็นการ ให้มีการดำเนินการแก้ไข โดยจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดตั้งกองทุนวัสดุ อุปกรณ์ป้องกันและ ผลกระทบทางด้านเสียงให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ ระยะกลางรองลงมา คือ การให้มีการจัดอุปกรณ์ ตรวจวัดเสียงแบบถาวร และจัดให้มีการประเมินผลกระทบจากการดำเนินงานเพื่อเป็นการ ตรวจสอบการดำเนินงานแก้ไขปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และระยะสุดท้าย คือระยะยาว โดยจะจัดให้มีการประชุมให้กับประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และลงพื้นที่ที่ ได้รับผลกระทบในสถานที่จริง เพื่อหาข้อสรุปที่แท้จริงของปัญหา ดังนั้นผลการดำเนินงานของ หน่วยงานภาครัฐในการแก้ไขปัญหา

เจ้าหน้าที่ด้านกองยุทธศาสตร์และแผนของบริษัทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ให้ข้อมูลว่า แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง จากการดำเนินงานที่ผ่านมาในช่วงระยะเวลา ตั้งแต่ ปี 2560 อาจจะยังไม่บรรลุผลสำเร็จมาก เพราะยังมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ยัง แสดงความคิดเห็นในเชิงลบให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่บ้าง เนื่องจากแนวทางการแก้ไข ปัญหาในเรื่องของการที่จะให้มาตรการเยียวยากับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ มีกระบวนการ หลายขั้นตอนเกินไปจนทำให้เกิดความล่าช้าอยู่บ้างในการดำเนินงาน อาจจะเป็นผลให้เป้าหมายที่ ท่าอากาศยานได้กำหนดไว้ว่า การแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงต้องได้รับการตอบรับที่จาก ประชาชนข้างเคียงและลดข้อมูลการร้องเรียนได้

4.2 ผลการประเมินการตอบสนองของความต้องการของประชาชนที่ได้รับการเยียวยา ช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การประเมินการตอบสนองของประชาชนในการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อ ประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทำการสัมภาษณ์จากผู้นำชุมชนและประชาชนที่ อาศัยอยู่ในหมู่บ้านที่ 3 หมู่บ้านที่ 4 และหมู่บ้านที่ 10 ของตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัด สมุทรปราการ มีผลการศึกษาดังนี้

4.2.1 ความเดือดร้อนและผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิต่อประชาชนในพื้นที่

ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ด้านความเดือดร้อน/ผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ข้อมูล/ความคิดเห็นด้านเดือดร้อน/ผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	N=342		แปลผล
	Mean	S.D	
1.1 เสียงรบกวนจากการก่อสร้างของสนามบินสุวรรณภูมิสร้างความเดือดร้อนให้ท่านเพียงใด	3.18	0.54	เห็นด้วยมาก
1.2 เสียงรบกวนจากการบินขึ้น – บินลงของสนามบินสุวรรณภูมิสร้างความเดือดร้อนให้ท่านเพียงใด	2.67	0.31	เห็นด้วยมาก
1.3 เสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อสุขภาพในด้านร่างกายของท่านเพียงใด	2.06	0.20	เห็นด้วยน้อย
1.4 เสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อสุขภาพทางจิตของท่านเพียงใด	1.89	0.24	เห็นด้วยน้อย
1.5 เสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อที่พักอาศัยของท่านเพียงใด เช่น กระจกแตก หลังคาพัง	2.08	0.21	เห็นด้วยน้อย
เฉลี่ยรวม	2.38	1.49	

จากตารางที่ 9 ด้านความเดือดร้อน/ผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่า ความเดือดร้อนที่ได้รับในระดับมาก คือ ความเดือดร้อนจากเสียงรบกวนจากการก่อสร้างของสนามบินสุวรรณภูมิ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18) และเสียงรบกวนจากการบินขึ้น – บินลงของสนามบินสุวรรณภูมิ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.67) ในขณะที่เห็นด้วยน้อยกว่า เสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อสุขภาพในด้านร่างกาย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.06) เสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อสุขภาพทางจิต (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.89) และเสียงที่เกิดจากสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อที่พักอาศัย เช่น กระจกแตก หลังคาพัง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.08)

ดังความเห็นของผู้นำชุมชนที่พบว่า มีความเห็นเหมือนกับประชาชนในหมู่บ้านที่เห็นว่า ด้านความเดือดร้อน/ผลกระทบจากเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่จะ

พบเจอกับปัญหาที่เกิดจากการบินขึ้น-บินลงของเครื่องบิน ที่เกิดจากการเพิ่มเที่ยวบินและขยายตัวของท่าอากาศยานให้ใหญ่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีจำนวนเที่ยวบินที่บินขึ้น-บินลงของท่าอากาศยานถี่ขึ้นในแต่ละช่วงเวลา ทำให้ระดับความมลพิษทางเสียงมีความรุนแรงที่มากขึ้นซึ่งเป็นปัญหาโดยตรงกับประชาชนโดยที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง ตลอดจนทำให้บ้านเรือนของตนเองเกิดรอยร้าวและหลังคาบ้านได้รับความเสียหายจากแรงลมในเวลาที่เราเครื่องบินกำลังบินลง

4.2.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของประชาชนต่อแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง

ข้อมูลความคิดเห็นเพิ่มเติมที่ได้จากการสัมภาษณ์ประชาชน ระบุว่า การดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีกระบวนการการดำเนินงานแก้ไขที่ล่าช้า ยังไม่สามารถทำให้เกิด ความประทับใจและพึงพอใจต่อมาตรการที่ออกมา เพราะยังไม่ช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเสียงได้อย่างเท่าที่ควร เพราะปัญหาที่เกิดขึ้นยังส่งผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของประชาชน ทำให้ประชาชนไม่สามารถดำเนินชีวิตได้อย่างเป็นสุข อีกทั้งทำให้ประชาชนเสียทรัพย์สินมากขึ้น ส่วนมาตรการที่ออกมาช่วยเหลือที่มีทั้งมาตรการทางเทคนิค หรือมาตรการเยียวยา บางส่วนประชาชนที่ได้รับผลกระทบก็ยังไม่ได้รับการเยียวยา ไม่ได้ตอบสนองความต้องการของประชาชนบ้าง จึงทำให้ตอนนี้ยังคงได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงอยู่และอยากให้ทางหน่วยงานภาครัฐเข้ามาสอบถามปัญหาที่แท้จริงว่าประชาชนที่ได้รับผลกระทบเจอปัญหาอะไรบ้าง ไม่ใช่ต้องรอให้ประชาชนทำเรื่องเข้าไปร้องเรียนก่อนถึงจะได้รับการช่วยเหลือ

ส่วนความคิดเห็นของผู้นำชุมชนในเรื่องการตอบสนองความต้องการของประชาชนต่อแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงได้ระบุไว้เป็นข้อๆ ดังนี้

1. จากการรับทราบของตนเองยังไม่ได้เห็นการดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เป็นรูปธรรมจากหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบ
2. มาตรการช่วยเหลือเยียวยาหรือแนวทางการแก้ไขปัญหายังไม่เข้าถึงประชาชนทุกคนที่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากไม่ได้ร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานภาครัฐเบื้องต้นทราบ
3. ปัญหาของการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ คือ การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีความล่าช้า ขาดการติดตามตรวจสอบและการประสานงานระหว่างผู้รับผิดชอบกับผู้ได้รับผลกระทบทำให้การดำเนินงานยังไม่สามารถลดปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นได้
4. ประชาชนที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่เบื่อกับการที่ต้องเข้าไปร้องเรียนเพื่อขอมาตรการเยียวยาหรือแนวทางการแก้ไข จึงปล่อยให้ที่พักอาศัยของตนเองพุพังโดยปราศจากการ

ซ่อมแซม แต่ก็ยังมีอยู่บ้างที่ประชาชนบางส่วนได้รับการช่วยเหลือในเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ก็ยังไม่ครบถ้วนต่อได้รับผลกระทบอยู่ดี

5. ประชาชนที่ได้รับผลกระทบต้องการให้มีเจ้าหน้าที่รัฐมีส่วนเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงเข้ามาดูแล สนใจกับปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อจะได้สอบถามว่าต้องการแก้ไขปัญหาคือใดก่อนเพื่อช่วยลดหรือบรรเทาความเดือดร้อนลง

6. ประชาชนที่ได้รับผลกระทบควรได้รับการจัดสรรงบประมาณที่หน่วยงานภาครัฐกำหนด ให้ได้ครบทุกครัวเรือน ไม่ใช่ครัวเรือนนี้ได้ ครัวเรือนนี้ไม่ได้ ทั้งๆที่ก็จะได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงเหมือนกัน



บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาเรื่อง การประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งนี้มี วัตถุประสงค์เพื่อ

1. เพื่อประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. เพื่อประเมินการตอบสนองความต้องการของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้ศึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่หมู่ที่ 3 หมู่ที่ 4 และหมู่ที่ 10 ตำบลราชเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ จำนวนทั้งสิ้น 342 คน และเจ้าหน้าที่รัฐด้านกองยุทธศาสตร์และแผน ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ผ่านมา

5.1 สรุปผลการศึกษา

1. ผลการประเมินด้านประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ในแต่ละมาตรการต่างๆที่ออกมา นั้น ได้แก่ มาตรการทางเทคนิค ที่มีการปรับวิถีการบินขึ้น – บินลง ของเครื่องบิน และมาตรการเยียวยาช่วยเหลือให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยการเยียวยาในเรื่องด้านการชดเชยค่าเสียหาย การนำเงินเข้ามาช่วยเหลือในการปรับปรุงหลังคาบ้านเรือนที่พังและแตกหัก ที่เกิดจากเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังคงมีปัญหาในการดำเนินงานแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงอยู่ เนื่องจาก หน่วยงานภาครัฐมีความล่าช้าในการดำเนินงาน เพราะ การที่ประชาชนจะได้รับมาตรการช่วยเหลือหรือแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้น ต้องมีการตรวจสอบหลายขั้นตอนมาก ไม่ว่าจะเป็นการตรวจวัดระดับเสียงว่าเสียงดังเกินกว่าที่กำหนดหรือไม่ แล้วกว่าจะครบแต่ละครวัเรียนก็ทำให้ประชาชนข้างเคียงเพิ่มระยะเวลาในการพบเจอกับปัญหาเดิมๆซ้ำๆอยู่เรื่อยๆ เป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้นำเรื่องข้อมูลปัญหาที่พบเจอเข้าร้องเรียนอยู่หลายครั้งแต่ก็ไม่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือ แต่ในทางกลับกันก็มีบางส่วนที่ได้รับการช่วยเหลือเยียวยาไปแล้วบ้าง เพราะได้นำเรื่อง

เข้าโรงเรียนตั้งแต่ต้นที่เกิดมลพิษทางเสียงช่วงแรกๆ ทำให้ผู้ศึกษา สรุปได้ว่า แนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังไม่มีประสิทธิผลมากพอ ยังคงต้องปรับแนวทางการแก้ไขปัญหาคิดให้ดีขึ้น ซึ่งถ้ามีแนวทางการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคิดให้ดีขึ้น อาจช่วยให้ปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ดีขึ้นในอนาคตอีกด้วย

2. ผลการวิเคราะห์การตอบสนองของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า จากการศึกษาลงพื้นที่ที่ศึกษาผลกระทบจากปัญหาที่ประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในเขตพื้นที่ หมู่ที่ 3 หมู่ที่ 4 และ หมู่ที่ 10 ตำบลราชเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นหมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างมากจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้ศึกษาได้สัมภาษณ์ประชาชน จำนวน 342 คน 1 คนต่อ 1 ครัวเรือน เพราะทั้ง 3 หมู่บ้านที่กล่าวมานั้น เป็นอาณาเขตตั้งอยู่แนวเดียวกันกับเส้นทางขึ้น - ลง ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่อยู่ห่างจากตำบลราชเทวะทางทิศเหนือเป็นระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ส่วนใหญ่พบว่า ได้รับปัญหามลพิษทางด้านเสียง และแรงสั่นสะเทือนจากการดำเนินงานการบินโดยตรง เพราะผลจากความเปลี่ยนแปลงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน ที่จะมีการเพิ่มขีดความสามารถผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางของการขนส่ง เป็นผลให้ประชาชนที่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงเป็นอย่างมาก ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ออกแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหาคิดที่เกิดขึ้น เพื่อเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของการบิน เพื่อแสดงให้เห็นว่าทางท่าอากาศยานมีความรับผิดชอบ และมีความตระหนักรักษา แก้ไข ป้องกัน และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกับชุมชนหมู่บ้านที่อาศัยใกล้เคียง โดยมีขั้นตอนแนวทางการแก้ไขอยู่ 2 มาตรการคือ มาตรการทางเทคนิค และ มาตรการเยียวยาช่วยเหลือ ที่มีการนำเงินเข้ามาช่วยเหลือเพื่อชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด พบว่า ประชาชนที่ได้รับผลกระทบบางส่วนไม่ได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างทั่วถึง เพราะบางส่วนที่ยังไม่ได้รับการเยียวยายังอยู่ในกระบวนการพิจารณาและรอการสั่งการอนุมัติให้ทำการช่วยเหลือจากท่าอากาศยานไทย แสดงว่า แนวทางในการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงส่วนใหญ่ยังเจอกับปัญหาคิดที่เกิดขึ้นจากมลพิษทางเสียงอยู่และยังไม่ได้มีการเยียวยาช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ และแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงก็ยังไม่พอกับความต้องการของประชาชน เพราะ ไม่ได้รับการเยียวยาอย่างทั่วถึง บ้างครัวเรือนได้รับ บ้างครัวเรือนยังไม่ได้รับ ทั้งๆที่อยู่หมู่บ้านเดียวกัน ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาเห็นว่า แนวทางการแก้ไขปัญหา

มลพิษทางเสียงหรือมาตรการที่ออกมา ยังไม่ตอบสนองของความต้องการของประชาชนยังขาดประสิทธิภาพในการเยียวยาช่วยเหลือแก้ไขปัญหาอย่างแท้จริง

5.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา ซึ่งมีผลดังนี้

1. ผลการประเมินประสิทธิผลการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า จากการศึกษานโยบายการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง ทั้งมาตรการลดทอนปัญหา และมาตรการเยียวยาช่วยเหลือ ทำให้ทราบว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการตามมาตรการลดทอน และมาตรการเยียวยา โดยสิ่งแรกที่จะนำแนวทางมาตรการแก้ไขช่วยเหลือกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ คือ ต้องศึกษาจากข้อมูลการให้ข้อมูลร่องเรียนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยการตรวจสอบและแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์ของประชาชนกลับให้คณะกรรมการผู้รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงดังกล่าว ซึ่งจะสอดคล้องกับ พระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2553 ที่ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นผลกระทบที่มีต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมหรือคุณค่าต่างๆ อันเนื่องจากการกระทำของมนุษย์ หรือปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เป็นผู้ก่อให้เกิดผลกระทบต้องดำเนินการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียง การดำเนินงานตามมาตรการลดทอนปัญหาและมาตรการเยียวยาจึงต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิผล ซึ่งทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบบรรลุผลสำเร็จในการดำเนินการอย่างแท้จริง สอดคล้องกับคำพูดที่ เซอร์โต (Certo) ได้กล่าวไว้ว่า สัมฤทธิ์ผลที่ได้จากการดำเนินงานอย่างมีระบบ จึงก่อให้เกิดผลผลิตที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2. ผลการประเมินการตอบสนองของความต้องการของประชาชนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากปัญหามลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต้องการแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงโดยมาตรการลดทอนปัญหา และมาตรการเยียวยาที่ทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้กำหนดออกมานั้น ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับการช่วยเหลือจากมาตรการดังกล่าว และมาตรการอาจยังไม่ตอบสนองของความต้องการของประชาชนมากนัก ถึงแม้จะมีประชาชนบางส่วนที่ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือไปแล้วบ้าง แต่การแก้ไขปัญหาหรือออกมาตรการโดยการไม่ตรวจสอบหรือลงพื้นที่

ในสถานที่ได้รับผลกระทบจริงๆก็ไม่สามารถออกมาจัดการได้ตรงจุดของปัญหาที่เกิดขึ้น ประชาชนก็ยังคงได้รับผลกระทบดั้งเดิมและต้องมีความเท่าเทียมและยุติธรรมในการนำมาตราการเข้าช่วยเหลือเยียวยาให้กับประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ สอดคล้องกับคำพูดของ มิลเลท (Millet) ได้กล่าวว่า การดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีความเสมอภาค ความยุติธรรมในการบริหารงานภาครัฐที่มีฐานคติที่ว่า ทุกคนเท่าเทียมกัน ดังนั้น ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทุกคนต้องได้รับมาตรการเยียวยาช่วยเหลือแก้ไขปัญหอย่างเท่าเทียมกัน

ดังนั้น ผู้ศึกษาสรุปได้ว่า การที่จะให้แนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดประสิทธิผลในการดำเนินงานและตอบสนองของประชาชนที่ได้รับผลกระทบได้นั้น ต้องอาศัยหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนด้วย เพราะการที่จะกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงได้นั้นไม่ใช่ความเห็นของทางหน่วยงานภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว แต่ยังต้องทราบสาเหตุหลักของปัญหาว่าที่แท้จริงแล้วเกิดจากอะไร และรู้ว่าผู้ที่ประสบปัญหาผลกระทบจากมลพิษทางเสียงที่เกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นแท้จริงแล้วต้องการให้แก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงในจุดไหน สามารถเข้าไปสอบถามหรือนำประชาชนเข้าร่วมประชุมปรึกษาหารือเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้น และมาตรการที่ออกมาสามารถตอบสนองความต้องการประชาชนได้อย่าง 100% ไม่ทำให้เกิดปัญหาในระยะยาวในอนาคตอีกด้วย

5.3 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาการประเมินผลแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงที่มีต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามาให้ข้อมูลและเข้ามามีส่วนร่วมในการออกมาตรการการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง เพื่อที่มาตรการที่ออกมาจะได้ตอบโจทย์และตอบสนองความต้องการของประชาชนได้
2. หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดแนวทางการแก้ไขหรือมาตรการต่างๆควรคำนึง ประชาชนเป็นหลัก เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาตามมาหลักจากได้ออกมาตรการดำเนินการแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงมาแล้ว
3. คณะกรรมการในบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด ที่มีส่วนพิจารณาในการนำเงินเข้าช่วยเหลือตามครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง ไม่ควรยึดหลักการช่วยเหลือจาก

ข้อมูลการนำเรื่องมาร้องเรียนเท่านั้น แต่ควรเข้าไปถึงพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบว่า บ้านเรือนไหนได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน



บรรณานุกรม

- Alkin, M. C. (1969). รูปแบบการประเมินผล. (Center for the study of Evaluation Approach).
- Freeman, R. a. (2019). ประเมินผลนโยบายสาธารณะ ถ้าไม่สำเร็จ ก็เท่ากับ ล้มเหลว. (36). (Humanities and Social Sciences). (3)
- Provus. (1971). รูปแบบการประเมินหลักสูตรของโพรวัส. (Provus,DiscrepancyEvaluti).
- Scriven. (1967). การพัฒนาหลักสูตร : รูปแบบของการประเมินผล.
- จักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์. (2548). แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาสุขภาพภูมิศาสตร์. (Provincial Administrative Organization).
- ทวีวงศ์ ศรีบุรี. (2541). ความรู้เบื้องต้นด้านมลพิษทางเสียง. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไทยโพสต์. (2563). การเรียกร้องเยียวยาชาดเซยผู้ได้รับผลกระทบจากสนามบิน.
- ปิยากร หวังมหาพร. (2551). การวิเคราะห์ตำราเรียนนโยบาย สาธารณะ.
- พ.ศ.2525, พ. (2526). ความต้องการ. 323.
- ภารณี สวัสดิ์รักษ์. (2549). พื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม.
- มติคณะรัฐมนตรี. (2549). การแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง.
- ย่านฟ้า น่ายุ. (2549). บอกข่าวเล่าเรื่องเมืองสุวรรณภูมิ.
- ยุวลักษณ์ เวชวิทยาชัง, วิญญู วีรยางกูร, และ วรพงศ์ ภูมิบ่อพลับ. (2562). รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. (15). (วารสาร วิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต). (2)
- ศักดิ์ศรี, ก. (2534). ความต้องการในมนุษย์. 159.
- สถาบันพระปกเกล้า. (2560). การประเมินผล การใช้เกณฑ์ประเมินกา บริหารจัดกา ขอ คณะกรรมการการสามัญ ประจำวุฒิสภา ไทย. (5). (วารสาร สหวิทยาการ วิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา). (1)
- สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์. (2549). ปัญหามลพิษทางเสียง.
- สุธิลา ตูลยะเสถียร. (2544). มลพิษสิ่งแวดล้อม ปัญหาสังคมไทย.
- สุวิมล ตีรกานันท์. (2540). การประเมินโครงการ : แนวทางสู่การปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เหลืองอร่าม, เ. (2525). ความต้องการของมนุษย์. 10-18.



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ภัทรพร ญาณกิจ
วัน เดือน ปี เกิด	26 ธันวาคม 2537
สถานที่เกิด	ตาก
วุฒิการศึกษา	พ.ศ.2559 ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต พ.ศ.2564 รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่ 74/3 หมู่ที่ 5 ตำบล น้ำร้อน อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก 63000

