

ความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ
ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา
People's satisfaction toward the U-Turn bridge on Mittraphap Road
K.M. 42+725 Tambon Klankdong, Packchong district,
Nakhon Ratchasima Province

ดิเรก แสสนธิ¹ ศศินันท์ วาสิน²

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา และ 2) ศึกษารูปแบบเกี่ยวกับการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือ ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ได้มาโดยใช้วิธีของ Taro Yamane เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษานี้ เป็นแบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิด โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

ผลจากการศึกษา พบว่า

1. ระดับความพึงพอใจของประชาชน ต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดยภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุด เรียงตามลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ สะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ท่านสะดวกยิ่งขึ้น, การนำสินค้าทางการเกษตรและสินค้าอื่นๆ โดยใช้สะพานกลับรถ U-Turn, การเดินทางโดยใช้การกลับบนสะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ท่านปลอดภัยมากขึ้น, ถ้าท่านเป็นนักท่องเที่ยวจะมีความความพอใจกับสะพานกลับรถ U-Turn

2. รูปแบบเกี่ยวกับการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อรูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn มากสุดค่าเฉลี่ย = 4.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .578 รองลงมา คือ ทางลอดกลับรถ ค่าเฉลี่ย = 3.18 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .964 และ สัญญาณ ไฟจราจรค่าเฉลี่ย = 2.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.165 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

¹ อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยนครราชสีมา

² พยาบาลชำนาญการพิเศษ ศูนย์การแพทย์ปัญญานันทภิกขุ ชลประทาน มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

คำสำคัญ : ความพึงพอใจ ทางกลับรถ รูปแบบสะพานกลับรถ

Abstract

The purpose of this research was to 1) study the level of satisfaction's people towards the U-Turn bridge on Mittraphap Road K.M. 42+725, Tambon Klong Dong, Pakchong District, Nakhon Ratchasima Province. 2) study the model of U- Turn bridge on Mittraphap Road K.M. 42+725, Tambon Klong Dong, Pakchong District, Nakhon Ratchasima. The samples used in this research were the residents peoples of Tambon Klong Dong, Pakchong District, Nakhon Ratchasima Province. Data were collected by using Taro Yamane method. The instrument used in this study was a closed-end and open-ended questionnaire. Descriptive Statistics: Percentage, Frequency, Mean, Standard Deviation Statistical analysis was performed using the computer program

The results of research were as follow;

1. the level of satisfaction's people towards the U-Turn bridge on Mittraphap Road K.M. 42+725, Tambon Klong Dong, Pakchong District, Nakhon Ratchasima Province. The overall and individual aspects are at the highest level. The U-Turn U-Turn bridges will make you more convenient, by using the U-Turn back bridge, a U-Turn return journey will make you safer. If you are a tourist, you will be satisfied with the U-Turn back bridge.

2. study the model of U- Turn bridge on Mittraphap Road K.M. 42+725, Tambon Klong Dong, Pakchong District, Nakhon Ratchasima. The results showed that the sample of U-Turn was the most popular. The mean = 4.79 and standard deviation = .578, followed by the under pass the mean = 3.18. standard deviation = .964 and Traffic light the mean = 2.58, standard deviation = 1.165 statistically significant at the .05 level.

Keywords: Satisfaction, Turn Around, U-Turn bridge.

บทนำ

ถนนมิตรภาพ เป็นถนนสายหลักที่ใช้เป็นทางคมนาคมจากภาคกลาง ตั้งแต่จังหวัดสระบุรี ไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงสุดที่จังหวัดหนองคายและสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย โดยผ่านประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไปยังประเทศจีนและประเทศเวียดนามได้อย่างดี มีความสะดวกและปลอดภัย ถนนสายนี้ได้รับความร่วมมือช่วยเหลือจาก

ประเทศสหรัฐอเมริกา ทำให้เกิดเป็นถนนสายสำคัญ เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ส่วนที่มีชื่อเรียกว่า ถนนมิตรภาพ ก็คือ “มิตรภาพระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา” เมื่อความเจริญก้าวหน้าจากการพัฒนาประเทศไทยได้กระจายขยายออกไปยังภูมิภาคต่างๆ โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประชาชนได้ใช้ถนนสายนี้ เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางและการขนส่งสินค้ามากขึ้น ทำให้ถนนมิตรภาพมีปริมาณจราจรตลอดปี พ.ศ.2559 จากการสำรวจและรายงานของแขวงทางหลวงนครราชสีมา ที่ 2 ณ จุดสำรวจ กม.45+600 ทั้งขาเข้าและขาออก มีปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี จำนวน AADT (Annual Average Daily Traffic on Highways 2016) มีรายละเอียดดังนี้

1. จำนวนรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	จำนวน	9,323	คัน/วัน
2. จำนวนรถยนต์นั่งเกิน 7 คน	จำนวน	5,679	คัน/วัน
3. จำนวนรถยนต์โดยสารขนาดเล็ก	จำนวน	2,074	คัน/วัน
4. จำนวนรถยนต์โดยสารขนาดกลาง	จำนวน	541	คัน/วัน
5. จำนวนรถยนต์โดยสารขนาดใหญ่	จำนวน	2,262	คัน/วัน
6. จำนวนรถบรรทุกขนาดเล็ก(4 ล้อ)	จำนวน	21,709	คัน/วัน
7. จำนวนรถบรรทุกขนาด 2 เพลา(6 ล้อ)	จำนวน	7,615	คัน/วัน
8. จำนวนรถบรรทุกขนาด 3 เพลา(10 ล้อ)	จำนวน	4,092	คัน/วัน
9. จำนวนรถบรรทุกทุกพ่วง มากกว่า 3 เพลา	จำนวน	8,849	คัน/วัน
10. จำนวนรถบรรทุกทุกกึ่งพ่วง มากกว่า 3 เพลา	จำนวน	8,053	คัน/วัน
	รวม	70,197	คัน/วัน

(ที่มา: สำนักงานแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง)

การจราจรคับคั่งติดขัดตลอดปี ทั้งกลางวันและกลางคืน (โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน) ทำให้ประชาชนที่ตั้งบ้านเรือนในเขตตำบลกลางดง จำนวน 13,038 คน (สำนักทะเบียนเทศบาลตำบลกลางดงและเทศบาลสีมามงคล) ตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยบริเวณสองข้างทางถนนมิตรภาพ ประสบปัญหาความยากลำบากในการขับรถและต้องกลับรถบนทางราบข้ามถนนเป็นอันตรายและการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นปัจจัยทำให้เกิดการเสียชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 และใกล้เคียงช่วงบริเวณระยะทางดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ แขวงทางหลวงนครราชสีมา ที่ 2 ในปีงบประมาณ 2559 เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 136 ครั้ง และในการนี้มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงระยะทางพื้นที่ ตำบลกลางดงและตำบลพญาเย็น อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 45 ครั้ง (สำนักงานแขวงทางหลวงนครราชสีมา ที่ 2 สำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง) ซึ่งคิดเป็นเงินมูลค่าความเสียหายมากมาย เพื่อความปลอดภัย และเป็นการแก้ปัญหา ความเดือดร้อนของประชาชนตำบลกลางดงและ

ตำบลพญาเย็น อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา และใกล้เคียง ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่ใช้รถบนเส้นทางถนนมิตรภาพเดินทางสัญจรไปมา จึงทำการวิจัยเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถ บนทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ช่วงกิโลเมตรที่ 42+725 ซึ่งมีรูปแบบทางกลับรถ 3 แบบ ได้แก่ สะพานกลับรถ (U-Turn) ทางลอด (Under pass) และสัญญาณไฟจราจร (Traffic light)

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา
2. เพื่อศึกษารูปแบบการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

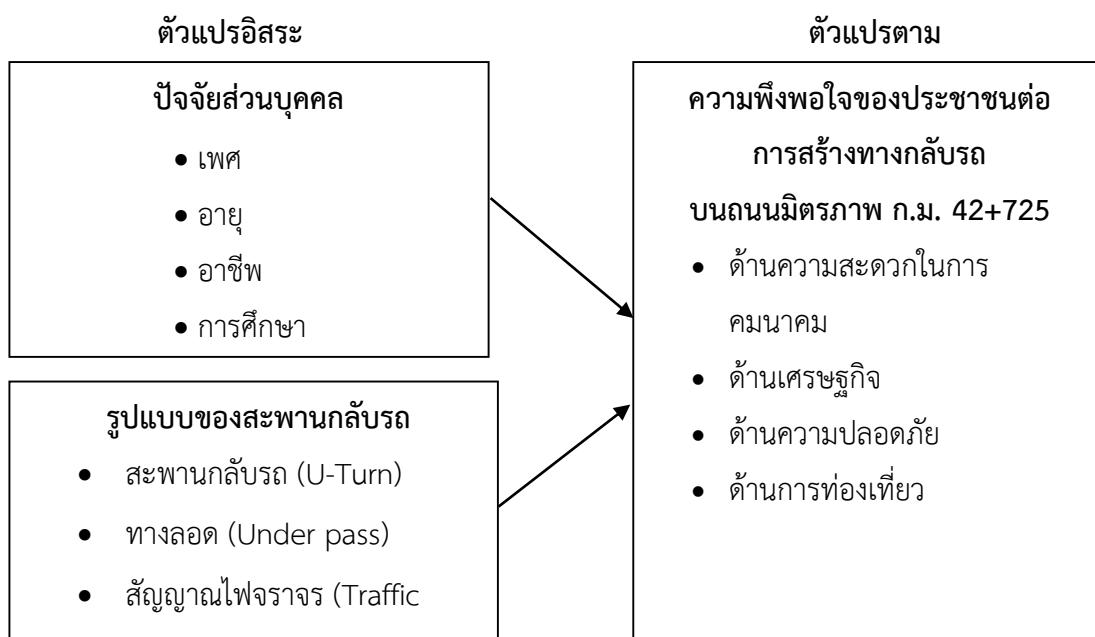
สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐาน 1 อายุ การศึกษา และอาชีพ มีผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนในการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

สมมติฐาน 2 ประชาชนมีความพึงพอใจในรูปแบบการสร้างสะพานกลับรถ (U-Turn) มากกว่าทางลอด (Under pass) และสัญญาณไฟจราจร (Traffic light)

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา มีกรอบแนวคิด ดังนี้



วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (quantitative research) เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการสร้างทางกัลป์รถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา เป็นวิธีการนำเสนอข้อมูลได้ทุกประเด็นที่ศึกษา และสามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรออกเป็นตัวเลขอย่างชัดเจน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการเก็บข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อทดสอบและยืนยันความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ศึกษา นำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ทางสถิติเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่จะศึกษาคือประชาชนในเขต ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 13,038 คน กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนในเขตตำบลกลางดง ได้มาโดยการกำหนด การหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีของ Taro Yamane สามารถกำหนดขนาดของกลุ่มประชากรที่ใช้ศึกษาได้ จำนวน 400 คน มีการสุ่มตัวอย่างประชาชนที่ตอบแบบสอบถาม โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นสัดส่วน (proportional random sampling) เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นตัวแทนของประชากรในแต่ละชุมชนอย่างเหมาะสม

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษานี้ จะใช้แบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิด โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

1) การเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ ได้ขอความร่วมมือจากผู้นำชุมชนในเขตตำบลกลางดง ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือ เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลได้ในแต่ละวันจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถาม 2) การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามที่รวมมาได้ทั้งสิ้น นำมาตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนอีกครั้ง แล้วจึงนำข้อมูลไปวิเคราะห์ โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรมสำเร็จรูป ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อจำแนกประเภทข้อมูลและให้ทราบข้อมูลพื้นฐานของประชากรที่ศึกษา

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยความคิดเห็นความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการสร้างทางกัลป์รถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า

สมมติฐาน 1 อายุ การศึกษา และอาชีพ มีผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนในการสร้างทางกัลป์รถบนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง (N=400)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ	df	Sig.
เพศ				
ชาย	204	51.0	274	.051
หญิง	196	49.0		
อายุ				
ต่ำกว่า 25 ปี	26	6.5	1365	.005
25- 50ปี (วัยทำงาน)	238	59.5		
51-60 (วัยก่อนเกษียณ)	89	22.3		
60 ปีขึ้นไป	47	11.7		
การศึกษา				
ประถมศึกษา	103	25.8	1644	.000
มัธยมศึกษา	178	44.5		
อนุปริญญา/ปริญญาตรี	107	26.7		
ปริญญาโท ขึ้นไป	12	3.0		
อาชีพ				
รับราชการ	47	11.8	1370	.000
เกษตรกร	104	26.0		
รับจ้าง	110	27.6		
ค้าขาย	79	19.8		
อื่นๆ	60	14.8		

จากตารางที่ 1 มีกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ส่วนมากเป็นผู้ชายจำนวน 204 คน คิดเป็น ร้อยละ 51 มีอายุอยู่ในช่วง 25-50 ปี เป็นวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 59.5 รองลงมาวัยก่อนเกษียณ และวัยเกษียณร้อยละ 22.3 และ 11.7 ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 44.5 มีอาชีพ เกษตรกรและรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 26.0 และ 27.6 และพบว่า ข้อมูลส่วนบุคคล มี อายุ การศึกษา และอาชีพ มีผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนในการสร้างทางลัดรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา อย่างมีนัยสำคัญที่ $P \leq .05$ ซึ่ง สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 1 แต่มีข้อมูลส่วนบุคคล เพศ ไม่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในชุมชนเลย ($P > .05$)

ตารางที่ 2 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจในรูปแบบการสร้างทางกลับรถ (N=400)

รายการ	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความพึงพอใจ
1. การนำสินค้าทางการเกษตรและสินค้าอื่น โดยใช้รูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn	4.71	.657	มากที่สุด
2. การเดินทางโดยใช้การกลับบนสะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ท่านปลอดภัยมากขึ้น	4.70	.704	มากที่สุด
3. ถ้าท่านเป็นนักท่องเที่ยวจะมีความพึงพอใจกับรูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn	2.93	1.165	มากที่สุด
4. ความพึงพอใจโดยรวม	4.63	.605	มากที่สุด

จากตารางที่ 2 ระดับความพึงพอใจของประชาชน ต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดยภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุด เรียงตามลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ การนำสินค้าทางการเกษตรและสินค้าอื่นๆ โดยใช้สะพานกลับรถ U-Turn (ค่าเฉลี่ย = 4.71, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .657), การเดินทางโดยใช้การกลับบนสะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ท่านปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย = 4.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .704), ถ้าท่านเป็นนักท่องเที่ยวจะมีความความพอใจกับสะพานกลับรถ U-Turn (ค่าเฉลี่ย = 2.93 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.165)

สมมติฐาน 2 ประชาชนมีความพึงพอใจในรูปแบบการสร้างทางกลับรถ (U-Turn) มากกว่าทางลอด (Under pass) และสัญญาณไฟจราจร (Traffic light)

ตารางที่ 3 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจต่อรูปแบบทางกลับรถ

รูปแบบทางกลับรถ	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความพึงพอใจ
ทางลอดกลับรถ	3.18	.964	ปานกลาง
สะพานกลับรถ U-turn	4.79	.578	มากที่สุด
สัญญาณไฟจราจร	2.58	1.165	น้อย

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อรูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn มากสุด ค่าเฉลี่ย = 4.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .578 รองลงมา คือ ทางลอดกลับรถค่าเฉลี่ย = 3.18

ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .964 และ สัญญาณ ไฟจราจรค่าเฉลี่ย = 2.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.165 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ 2

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการวิจัยความคิดเห็นความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา พบว่า

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ส่วนมากเป็นผู้ชายจำนวน 204 คน คิดเป็นร้อยละ 51 และมีอายุอยู่ในช่วง 25-50 ปี เป็นวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 59.5 รองลงมาวัยก่อนเกษียณและวัยเกษียณ ร้อยละ 22.3 และ 11.7 ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 44.5 มีอาชีพเกษตรกรและรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 26.0 และ 27.6 และพบว่า ข้อมูลส่วนบุคคล มี อายุ อาชีพ ระดับการศึกษาที่ต่างกัน จะส่งผลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ $P < .05$ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พฤทธิสิทธิ์ บุญทน (2556: 47-50) ได้ศึกษาเรื่องความพึงพอใจของลูกค้าต่อการให้บริการอย่างมีคุณภาพ เป็นการศึกษาความพึงพอใจต่อการให้บริการลูกค้าที่มาใช้บริการที่ธนาคารกรุงเทพ พบว่า ตัวแปรทางด้านอายุ การศึกษา และอาชีพ มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจ กล่าวคือลูกค้าที่มีระดับการศึกษาต่ำ มีอายุมาก มีอาชีพเกษตรกร หรือค้าขายมีความพึงพอใจในบริการสูงกว่าลูกค้าที่มีลักษณะอื่น แต่เพศ ไม่มีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 เลย ($P > .05$)

ระดับความพึงพอใจของประชาชน ต่อการสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา โดยภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุด เรียงตามลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ สะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ท่านสะดวกยิ่งขึ้น (ค่าเฉลี่ย = 4.80 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .578), การนำสินค้าทางการเกษตรและสินค้าอื่นๆ โดยใช้สะพานกลับรถ U-Turn (ค่าเฉลี่ย = 4.71, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .657), การเดินทางโดยใช้การกลับบนสะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ท่านปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย = 4.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .704), ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและภาระหน้าที่ของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อ ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนสองข้างทางรวมถึงประชาชนผู้ใช้เส้นทางให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุขใจ แสงสกุล (2552) พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจในด้านความปลอดภัยในการใช้ทางหลวง

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อรูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn มากสุดค่าเฉลี่ย = 4.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .578 รองลงมา คือ ทางลวดกลับรถค่าเฉลี่ย = 3.18 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .964 และ สัญญาณ ไฟจราจรค่าเฉลี่ย = 2.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.165 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ สุขใจ แสงสกุล (2552) พบว่ามีปัจจัยด้านรูปแบบในการก่อสร้างทางหลวง มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

1. รูปแบบและการก่อสร้างทางกลับรถ บนถนนมิตรภาพ ก.ม. 42+725 ควรเป็นรูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn เนื่องจากงานวิจัย พบว่า ความคิดเห็นต่อรูปแบบสะพานกลับรถ U-Turn มากที่สุด มีค่าเฉลี่ย = 4.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .578 และสะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้สะดวกยิ่งขึ้น (ค่าเฉลี่ย = 4.80 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .578), การนำเส้นทางทางการเกษตรและเส้นทางอื่นๆ โดยใช้สะพานกลับรถ U-Turn (ค่าเฉลี่ย = 4.71, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .657), การเดินทางโดยใช้การกลับบนสะพานกลับรถ U-Turn จะทำให้ปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย = 4.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = .704)

2. ประโยชน์ในการใช้สะพานกลับรถ U-Turn ทำให้สะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการวิจัยสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เพื่อการออกแบบและก่อสร้างทางกลับรถทางราบ บนถนนทางหลวงสายต่างๆ เพื่อความสะดวกและปลอดภัย

2. การวิจัยสำรวจความคิดเห็นความพึงพอใจของประชาชนต่อการเสนอของงบประมาณรายจ่ายประจำปีของทางราชการ เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม เป็นเรื่องสำคัญจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการใช้งบประมาณจำนวนมาก

บรรณานุกรม

แขวงทางหลวงนครราชสีมา ที่ 2. สำนักงาน. (2560). สรุปรายงานจำนวนยานพาหนะประจำเดือน.

เอกสารเผยแพร่

ฉัตรชัย อำนวยจุดดี. (2556). ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทาง

หลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

เทศบาลตำบลกลางดง.สำนักงาน. (2560). แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2560. เอกสารเผยแพร่.

เทศบาลสี่มามงคล.สำนักงาน. (2560). แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2560. เอกสารเผยแพร่.

พฤทธิสิทธิ์ บุญทน. (2556). ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการให้บริการอย่างมีคุณภาพของธนาคาร

กรุงเทพ จำกัด (มหาชน): ศึกษาเฉพาะกรณี สาขาชุมพวงจังหวัดนครราชสีมา. ภาคนิพนธ์ พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม, คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ภูวดล คำแฮ. (2554). ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการสร้างและบูรณะทางหลวง
กรณีศึกษา: โครงการสร้างและบูรณะทางหลวงหมายเลข 1080 ตอนน่าน-ท่าวังผา-ทุ่ง
ช้าง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า.

สุขใจ แสงสกุล . (2552). ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวง
ของกรมทางหลวง กรณีศึกษา: โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ปรับปรุง
ถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

Abraham H. Maslow. (1964). *A Theory of Human Motivation*. The Psychological
Review. McGraw Hill Boston.