

บทที่ 2

แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยจะนำเสนอแนวความคิดในการวิจัยและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามลำดับดังนี้

1. แนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย
2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้แก่
 - 2.1 เอกสารที่เกี่ยวข้อง
 - 2.1.1 ความจำเป็นของโลกที่ใช้การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์
 - 2.1.2 โครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่
 - 2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. แนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จะนำแนวคิดเกี่ยวกับการประเมินประสิทธิผล และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งแบบยั่งยืน มาใช้เป็นกรอบแนวทางการวิจัยในครั้งนี้

1.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการประเมินประสิทธิผล

1.1.1 ความหมายของคำว่า “การประเมิน”

สุพัฒน์ สุกมลสันต์ และคณะ (2542:52) ให้ความหมายของการประเมินว่า หมายถึง กระบวนการรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้ทราบถึงข้อเท็จจริงให้ด้านต่าง ๆ ของโครงการเพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการตัดสินใจเกี่ยวกับทางเลือกของโครงการด้านต่าง ๆ

Harrison W. Benten (1955) ได้ให้ความหมายของการวัดประสิทธิผลว่า หมายถึง การพิจารณาถึงกระบวนการเปรียบเทียบระหว่างวัตถุประสงค์ หรือสถานการณ์ที่สังเกตได้กับวัตถุประสงค์ หรือสถานการณ์ทั่ว ๆ ไปที่เป็นมาตรฐานหรือที่ตั้งไว้

ความหมายของคำว่า “การวิจัยประเมินผล”

Riecken (อ้างใน ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2526) ให้คำนิยามของการวิจัยประเมินผลว่า เป็นการวัดผลทั้งที่พึงปรารถนาและไม่พึงปรารถนา อันเนื่องมาจากการดำเนินงานที่กำลังกระทำอยู่ เพื่อมุ่งไปสู่เป้าประสงค์ที่ต้องการ โดยการวิจัยประเมินผลจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบดังนี้คือ

1. กระบวนการในการวัดผลเพื่อพิจารณาคุณค่าหรือระดับของความสำเร็จของโครงการ
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ ซึ่งจะเป็เป้าหมายที่ต้องการจะบรรลุ
3. เกณฑ์มาตรฐาน เพื่อจะวัดดูว่าโครงการนี้บรรลุเป้าหมายหรือไม่ หรือบรรลุเป้าหมายในระดับสูง กลาง หรือต่ำอย่างไร

เมื่อทำการวิจัยประเมินผลแล้ว ก็จะสามารถพิจารณาถึงระดับความสำเร็จของโครงการและตัดสินใจในขั้นต่อไปได้ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงโครงการ ดำเนินโครงการต่อ หรือยกเลิกโครงการ

Suckman (อ้างใน กรมการฝึกหัดครู, 2528:18) กล่าวว่า การวิจัยประเมินผล หมายถึงการพิจารณาวิเคราะห์ถึงผลของการกระทำกิจกรรมบางอย่างในโครงการใดโครงการหนึ่ง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการ และการพิจารณาวิเคราะห์เพื่อประเมินผลนี้อาจเป็นการพิจารณาจากบันทึกของผู้ประเมิน จากความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องหรือจากข้อมูลอื่น ๆ ก็ได้ ผลลัพธ์ของกิจกรรมที่นำมาพิจารณาอาจเป็นผลทางบวกหรือทางลบก็ได้ ทั้งอาจจะเป็นผลที่เกิดขึ้นอย่างถาวรหรือชั่วคราวก็ได้เช่นกัน การบรรลุถึงเป้าหมายนั้นจะต้องนำมาพิจารณาวิเคราะห์ทุกกรณี

1.1.2 แนวทางการประสิทธิผลของการบริหารงาน

ประสิทธิผล (Effectiveness) จากแนวความคิดของ David J. Lawless (1972) หมายถึง “องค์แห่งความก้าวหน้าของเป้าหมายซึ่งสังเกตได้ในองค์การ”

Chester L. Barnard (1938:20) กล่าวว่า “ประสิทธิผลของการดำเนินกิจกรรมขององค์การนั้น เพื่อมุ่งให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การ การดำเนินการที่เรียกว่า ก่อให้เกิดประสิทธิผลนั้นก็คือ การดำเนินการที่บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้”

แนวความคิดของปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526) ได้กล่าวไว้ว่า ประสิทธิผลมักจะถูกตีความให้หมายถึง การบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ แต่การประเมินผลลัพธ์บางลักษณะได้ก้าวไปไกลกว่า โดยรวมถึง ผลลัพธ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโครงการ ไม่ว่าจะเป็นผลลัพธ์ทางอ้อม ผลลัพธ์ที่ไม่คาดหมาย กล่าวคือผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์เป็นเพียงส่วนหนึ่งของสิ่งนำออกของโครงการ

Bigman (อ้างใน สมบัติ สุวรรณพิทักษ์, 2527) การประเมินผลมีจุดมุ่งหมาย 6 ประการ คือ

1. เพื่อต้องการที่จะตรวจสอบดูว่า การดำเนินงานโครงการได้บรรลุจุดมุ่งหมายที่กำหนดได้มากน้อยเพียงใด
2. เพื่อต้องการค้นหาคำตอบในเรื่องความสำเร็จและความล้มเหลวของโครงการเฉพาะด้าน
3. เพื่อต้องการค้นหาหลักการและการดำเนินงานที่ทำให้โครงการได้รับความสำเร็จ
4. เพื่อการใช้เทคนิคต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิผลของโครงการ
5. เพื่อต้องการค้นหาแนวทางสำหรับการศึกษาวิจัยต่อไป
6. เพื่อการกำหนดวิธีการที่จะให้บรรลุเป้าหมายของโครงการ

ประชุม รอดประเสริฐ (2529) ให้ความเห็นว่า การประเมินโครงการเป็นกระบวนการของการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ของโครงการอย่างมีระบบ โดยมีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายเพื่อการปรับปรุงโครงการได้ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้

1. การศึกษาและพิจารณาถึงรายละเอียดวัตถุประสงค์โครงการ
2. การศึกษาความเป็นไปได้ของข้อมูล ซึ่งเป็นการประเมินข้อมูลและทรัพยากรต่าง ๆ ที่จะต้องใช้ในการดำเนินการว่ามีความเหมาะสมที่จะใช้ปฏิบัติอยู่หรือไม่ และทรัพยากรที่มีอยู่สามารถที่จะตอบสนองวัตถุประสงค์ได้มากน้อยเพียงใด
3. การเก็บรวบรวมข้อมูลและการกระทำกับข้อมูลและทรัพยากร เป็นการวิเคราะห์กระบวนการในการดำเนินโครงการ
4. การวิเคราะห์ การแปลความหมาย และการสรุปผล ผู้ทำการประเมินต้องวิเคราะห์ผลที่เกิดขึ้นว่าเป็นอย่างไร ตรงตามวัตถุประสงค์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ ผลที่เกิดขึ้นมีแนวโน้มไปในลักษณะใด จะมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้ดีขึ้นอย่างไร

D.L. Stufflebeam และคณะ (อ้างใน สมหวัง พิธิยานุวัฒน์, 2535:205) ได้เสนอแบบจำลองเพื่อการประเมินผลโครงการ ซึ่งประกอบด้วยกระบวนการประเมิน 4 ประเภท คือ

1. การประเมินสภาวะแวดล้อม (Context Evaluation) เน้นในด้านความสัมพันธ์เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ความต้องการ เงื่อนไข และช่วยในการวินิจฉัยปัญหา และทำให้ทราบถึงตัวแปรที่มีความสำคัญหรือการบรรลุเป้าหมาย
2. การประเมินปัจจัยเบื้องต้น (Input Evaluation) เป็นการจัดหาข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจความเหมาะสมของแผนงานต่าง ๆ โดยพิจารณาถึงจุดเด่นจุดด้อยของแนวทางนั้นว่าจะช่วยให้บรรลุจุดมุ่งหมายของโครงการหรือไม่
3. การประเมินกระบวนการ (Process Evaluation) เป็นการตัดสินใจด้านการประยุกต์ใช้เพื่อควบคุมการดำเนินการของโครงการ โดยจะให้ข่าวสารเกี่ยวกับปัญหา อุปสรรคตลอดจนจุดเด่นจุดด้อยของแนวทางที่เลือกใช้ และผลที่ได้ในการทดลองปฏิบัติจริงเพื่อจะได้ปรับปรุงแก้ไขวิธีการให้เหมาะสม
4. การประเมินผลผลิต (Product Evaluation) จุดหมายเพื่อวัดและแปลความหมายของความสำเร็จ ไม่เฉพาะเมื่อสิ้นสุดวัฏจักรของโครงการเท่านั้น แต่ยังมีความจำเป็นในระหว่างการปฏิบัติตามโครงการ เพื่อบ่งชี้ว่าจุดมุ่งหมายบรรลุมากน้อยเพียงใดและช่วยพิจารณาว่ากระบวนการที่ใช้ควรคงไว้ ปรับปรุง หรือว่าเลิกล้มเปลี่ยนแปลงใหม่

ในการศึกษารั้วนี้จะได้นำเอาวิธีการประเมินโดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายมาใช้เป็นกรอบในการศึกษา

1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งแบบยั่งยืน (Sustainable Transportation)

Chamlong Poboon and Jeff Kenworthy ได้อธิบายการขนส่งแบบยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาการขนส่งที่หลีกเลี่ยงการทำลายสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศเป็นระยะยาว และส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ให้น้อยที่สุด โดยแนวทางการพัฒนาการขนส่งยั่งยืนมีเกณฑ์ที่ต้องคำนึงถึง 5 ปัจจัย ซึ่งการใช้จักรยานครอบคลุมปัจจัยดังกล่าว และถือเป็นการขนส่งแบบยั่งยืน ปัจจัยดังกล่าวได้แก่

1. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ หมายถึง ความมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะพิจารณาด้านต้นทุนในการลงทุนและผลที่กลับคืนสู่สิ่งแวดล้อม ต้นทุนในการดูแลรักษาและดำเนินการ ประหยัดเวลา และต้นทุนทางอุบัติเหตุที่จะทำให้เกิดการสูญเสีย

2. ด้านสิ่งแวดล้อม เป็นการพิจารณาด้านความต้องการใช้ที่ดิน การก่อกมลภาวะทางอากาศทางเสียง ทางสายตา ทำลายความเป็นระเบียบบ้าน และโครงสร้างต่าง ๆ ในเมือง สามารถอยู่ได้โดยที่ไม่ได้รับผลกระทบทางลบ

3. การใช้พลังงาน เป็นการพิจารณาด้านการบริโภคพลังงาน/พาหนะ/ก.ม., ผู้โดยสาร/ก.ม. ชนิดของเชื้อเพลิงที่ใช้ ความมั่นคงของทรัพยากร (การมีเชื้อเพลิงภายในท้องถิ่นเอง) และการแพร่กระจายของเชื้อเพลิงที่จะกระทบต่อสุขภาพ

4. มนุษย์กับสังคม คือมนุษย์และสังคมจะได้รับความปลอดภัยในการจราจร การเข้าถึง มีความเท่าเทียมในการเข้าถึง ต้นทุนในการโยกย้าย ผลกระทบต่อคนเดินเท้าและพาหนะไร้เครื่องยนต์และผลกระทบต่อชุมชนเมือง

5. ศักยภาพในการผสมผสานการใช้ที่ดิน หมายถึงการพิจารณาด้าน

- ความสามารถที่จะขยายการพัฒนาที่มีอยู่ก่อนหน้านี้ได้
- ศักยภาพของการก่อตั้งทุนของเอกชน
- สามารถวางแผนการใช้ที่ดินแบบผสมระหว่างที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมบริเวณริมถนนและตามจุดตัด
- ศักยภาพในการเพิ่มสิ่งดึงดูดใจต่อการเดินเท้าและใช้จักรยาน

2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 เอกสารที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการค้นคว้าหาเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรณรงค์การขี่จักรยานมาเสนอดังนี้

2.1.1 ความจำเป็นของโลกที่ใช้การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non - Motorized Transport : NMT)

การเติบโตของพาหนะใช้เครื่องยนต์กับผลกระทบ และมลพิษทางอากาศ

ในช่วงเวลาหลังสงครามโลก จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นทั่วโลกจากประมาณ 50 ล้านคัน เป็น 386 ล้านคันในปี พ.ศ. 2529 โดยสหรัฐอเมริกาได้ครองความเป็นผู้นำตลอดระยะแรก ต่อมาช่วง พ.ศ. 2503 และ 2513 ยุโรปตะวันตกและญี่ปุ่นจึงเริ่มตามมา โซเวียตรัสเซียและยุโรปตะวันออกก็ผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นอีก ทั้ง ๆ ที่ก่อนหน้านี้ พ.ศ. 2513 รัฐบาลของสองประเทศนี้เคยถือว่าการผลิตรถไฟ รถบรรทุก และรถโดยสารมีความสำคัญกว่าการผลิตรถยนต์ แสดงให้เห็นถึงการตอบสนองแรงกดดันของผู้บริโภคที่สูงขึ้น นอกจากนี้ในประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศยังคงมุ่งเน้นสนับสนุนการใช้รถยนต์กันอยู่ เนื่องจากเข้าใจว่าเป็นสัญลักษณ์ของความก้าวหน้าและความจำเป็นในการพัฒนาอุตสาหกรรม

ดังนั้นในประเทศที่กำลังเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมใหม่ (NICs) ละตินอเมริกาและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่าง บราซิล อาเจนตินา เม็กซิโก ไทย เกาหลีใต้ ฯลฯ จึงพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เพื่อไว้ใช้ภายในประเทศและส่งออกด้วย แม้กระทั่งในอินเดียและจีนที่มีประชากรรวมกันแล้วเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 38 ของประชากรโลก แต่มีรถยนต์ใช้ไม่ถึงครึ่งเปอร์เซ็นต์ของจำนวนรถทั่วโลก ซึ่งก่อนหน้านี้ พ.ศ. 2513 รัฐบาลของประเทศทั้งสองเคยจัดความสำคัญของรถยนต์ไว้ในการพัฒนาลำดับท้าย ๆ แต่หลังจากนั้นมาทั้งสองก็มีนโยบายที่จะใช้รถยนต์ตามแบบประเทศอุตสาหกรรมตะวันตก การผลิตรถยนต์ใช้ยังคงกระจุกกันอยู่อย่างหนักในสังคมอุตสาหกรรมที่ก้าวหน้า ภายใน พ.ศ. 2529 ที่ผ่านมามีประชาชนในประเทศกำลังพัฒนาเพียงร้อยละ 1 เศษเท่านั้นที่มีรถยนต์ส่วนตัวใช้เทียบกับร้อยละ 40 ในประเทศอุตสาหกรรมตะวันตกและอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 8 ของทั่วโลกในระหว่างปี พ.ศ. 2513 - 2529

สิ่งที่ตามมาจากการใช้รถยนต์สูงขึ้นของทั่วโลก คือสังคมต้องแบกรับค่าใช้จ่ายและภาระในการจัดให้มีระบบการสัญจรที่ใช้เครื่องยนต์ และออกกฎหมายเพื่อป้องกันอันตรายจากกันและกันระหว่างผู้ขับขี่และคุ้มครองสาธารณชนด้วย ยิ่งกว่านั้นการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้นทำให้ความคับคั่งของรถยนต์กลายเป็นปัญหาที่ยากจะแก้ไข รวมทั้งเป็นตัวอย่างสำคัญของการเกิดมลภาวะในเขตเมืองและชุมชน ตลอดจนผลกระทบต่อบรรยากาศของโลก กระแสสังคมในเรื่องความปลอดภัยของมนุษย์ สภาพแวดล้อมเมืองและความมั่นคงของการใช้ทรัพยากรน้ำมัน ได้จุดประเด็นให้มีการทบทวนบทบาทของระบบสัญจรแบบใช้เครื่องยนต์ โดยให้มีการเข้มงวดในการเชื้อเพลิง และกำหนดมาตรการที่ชัดเจน ซึ่งจะแก้ปัญหาได้บางส่วน แต่สิ่งที่น่าทำหายคือการสร้างนโยบายการสัญจรชนิดใหม่ขึ้นมา

การเพิ่มขึ้นของการใช้เครื่องยนต์ทั่วโลกจะกลายเป็นฝันร้ายที่น่ากลัว และนำไปสู่การเกิดมลภาวะทางอากาศและการติดขัดของการจราจร ควันเสียที่เกิดจากรถยนต์ทำให้เมืองมีระดับอากาศพิษเกินค่ามาตรฐานอย่างมาก โดยเฉพาะเป็นแหล่งกำเนิดสำคัญของไนโตรเจนออกไซด์และสารประกอบอินทรีย์ (สหรัฐเป็นแหล่งกำเนิดมากที่สุด) ที่จะพัฒนาเป็นโอโซน ซึ่งจะทำอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์และสิ่งแวดล้อมธรรมชาติอย่างกว้างขวาง สารบางตัวเมื่อมารวมกันแล้วเกิดเป็นพิษขึ้นและแผ่กระจายเป็นหมอกควัน ที่ทำให้สุขภาพผิดปกติ จำกัดทัศนวิสัย กัดกร่อนอาคารและอนุสาวรีย์ ลดผลผลิตธัญพืช ความสูญเสียอันยิ่งใหญ่ในระดับโลกคือการเกิดสภาวะโลกร้อนหรือ Greenhouse effect ซึ่งเกิดจากการแพร่กระจายของก๊าซกรีนเฮาส์ อันได้แก่ คาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งประเทศในกลุ่มองค์การความร่วมมือแลพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD : Organization for Economic Co-operation and Development) เป็นต้นเหตุที่ทำให้โลกมีการแพร่กระจายก๊าซนี้ในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 77 โดยสหรัฐอเมริกาประเทศเดียวทำให้เกิดการแพร่ถึงร้อยละ 48 ครึ่งหนึ่งมาจากการขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์ ส่วนก๊าซกรีนเฮาส์ชนิดอื่นอีกคือ โอโซน ไนตรัสออกไซด์ มีเทน และ CFC ซึ่งมีตัวอย่างจากภาวะการจราจรติดขัดของรถยนต์ 1 ล้านคันในกรุงเทพ ซึ่งมีความเร็วเข้าใกล้ 0 กม./ชม. แต่รถยนต์ขนาด 250 แรงม้า ยังคงเปิดแอร์ใช้ตลอด เป็นต้น

การศึกษาขององค์การอนามัยโลกและโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ ได้ประมาณว่าเมืองต่าง ๆ ทั่วโลกมีระดับคาร์บอนมอนนอกไซด์ที่เป็นอันตราย จำนวน 1 ใน 3 ของบรรดาเมืองเหล่านี้เป็นเมืองที่มีความเข้มข้นของตะกั่วอยู่ในระดับอันตราย และมีค่าเกินกว่าที่จะยอมรับได้ การศึกษายังได้ประมาณอีกว่า 1 ใน 5 ของจำนวนคนเมืองในอเมริกาเหนือและยุโรป สูดดมไนโตรเจนออกไซด์ในระดับที่เกินค่ามาตรฐาน

ในปี พ.ศ. 2531 มหานครบางแห่งในจำนวน 96 แห่งของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นที่อยู่ของคนอเมริกาครึ่งประเทศ มีระดับโอโซนเกินค่ามาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดขึ้นโดยองค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมแห่งสหรัฐอเมริกา (EPA) รัฐต้องประกาศห้ามขับรถยนต์ชั่วคราวในวันที่มีหมอกควันเลวร้ายมากในเมือง เม็กซิโก เอเธนส์ บูดาเปสต์ และเมืองอื่น ๆ เพื่อลดผลกระทบจากควันพิษที่ทำให้สุขภาพของประชาชนตกอยู่ในภาวะอันตราย

ความรุนแรงของอากาศเป็นพิษในประเทศกำลังพัฒนา ประเทศรัสเซียและประเทศในยุโรป ตะวันออกเพิ่มขึ้นตามปริมาณรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าจำนวนรถยนต์ในประเทศโลกที่สามจะมีอัตราการเพิ่มน้อยกว่าประเทศอุตสาหกรรมก็ตาม แต่ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วซึ่งเกิดจากแรงกดดันที่เพิ่มขึ้นของผู้ให้บริการ ซึ่งจะทำให้มีผลกระทบรุนแรงต่อคุณภาพอากาศในอนาคตหากไม่มีมาตรการควบคุมการปล่อยควันเสียจากรถยนต์ในประเทศกำลังพัฒนาหลายแห่งอย่างจริงจัง

นอกจากความสูญเสียทางสิ่งแวดล้อมธรรมชาติแล้ว ยังส่งผลกระทบเศรษฐกิจของประเทศ การใช้ยานยนต์มากเกินไปต้องพึ่งพาน้ำมันมากยิ่งขึ้น ทำให้เงินตราของประเทศรั่วไหลออก ซึ่งการให้

น้ำมันในภาคการคมนาคมขนส่งของประเทศต่างๆ มีสัดส่วนมากกว่าครึ่งหนึ่งของการใช้น้ำมันปิโตรเลียมทั้งหมดของประเทศนั้น เช่น สหรัฐอเมริกา ร้อยละ 63 และเคนยาร้อยละ 91 และในประเทศโลกที่สามยังมีการหาน้ำมันอีกมากที่เกิดจากการใช้เงินตราต่างประเทศที่เข้ามาส่วนใหญ่เพื่อซื้อน้ำมัน นอกจากนี้จะบริโภคน้ำมันอย่างสิ้นเปลืองแล้วปริมาณยวดยานที่มากขึ้นยังเพิ่มปัญหาการจราจรติดขัดให้สังคมเมือง ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่าปกติ ซึ่งจะปลดเวลาทำงานของพนักงานลง เกิดผลกระทบต่อธุรกิจ ส่งผลต่อราคาสินค้าที่แพงขึ้นอันเนื่องมาจากค่าขนส่งที่สูงขึ้น และบนท้องถนนดูเหมือนว่าจะมีรถคับคั่งตลอดทั้งวัน

การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT) อีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทาง

การใช้รถยนต์ที่มากเกินไปในสังคมตะวันตกนั้น ส่งผลให้พื้นที่ถนนส่วนใหญ่ในเมืองและที่ว่างถูกยกให้แก่รถยนต์และโครงสร้างพื้นฐานของรถยนต์ไปแล้ว จำนวนรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ทำให้เกิดความคับคั่งวิธีแก้ปัญหาตามแบบที่ใช้กันก็กลับนำไปสู่วงจรที่วนเวียนต่อไปไม่รู้จบสิ้น การสร้างถนนใหม่ทำให้มีรถเพิ่มขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงเป็นแรงกดดันให้สร้างถนนเพิ่มต่อไปอีกไม่รู้จบสิ้น ผลกระทบต่าง ๆ อันมีสาเหตุมาจากการใช้รถยนต์ในเขตเมืองใหญ่ของโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นที่ต้องแสวงหาทางเลือกนอกเหนือไปจากการคมนาคมขนส่งด้วยรถยนต์

การวิจัยในสหราชอาณาจักรเมื่อปี พ.ศ. 2523 มีการคำนวณว่า ถ้าเพียงร้อยละ 10 ของการเดินทางด้วยรถยนต์ระยะ 10 ไมล์ เปลี่ยนมาเดินทางด้วยจักรยาน จะประหยัดน้ำมันได้ถึง 14 ล้านบาร์เรลต่อปี หรือเท่ากับร้อยละ 2 ของการใช้น้ำมันทั้งประเทศทั้งหมด การรณรงค์ระดับชาติ ใน เนเธอร์แลนด์ เมื่อ พ.ศ. 2529 ทำให้คนขับรถยนต์เปลี่ยนมาขี่จักรยานเมื่อเดินทางภายในรัศมี 2 กม. จากบ้าน ผู้วางแผนนโยบายคาดว่าผลกระทบเช่นนี้จะทำให้ผู้ใช้รถยนต์แต่ละคนประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างน้อยที่สุด 400 เหรียญสหรัฐต่อปี การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับคนอเมริกันที่เดินทางไปมาเมื่อปี พ.ศ. 2526 แสดงให้เห็นว่าการขี่จักรยานแทนการขับรถยนต์ไปใช้บริการขนส่งมวลชน (Bike and ride) ทำให้แต่ละคนประหยัดน้ำมันรถประมาณ 150 แกลลอนต่อปี ถ้าคนอเมริกันที่เดินทางไปมาด้วยรถยนต์จำนวนร้อยละ 10 เปลี่ยนมาเดินทางแบบ Bike and ride จะลดการนำเข้าน้ำมันของประเทศได้เกือบ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ (หากคิดจากราคาเมื่อปี พ.ศ. 2532)

ดังนั้นจึงถึงเวลาที่ทั่วโลกจะต้องเข้าสู่ยุคใหม่ของการเดินทาง ที่มีลักษณะเฉพาะตัวด้วยรูปแบบการเดินทางที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งรถยนต์ รถโดยสาร รถราง จักรยาน และการเดินเท้า ผสมผสานซึ่งกันและกัน ระบบขนส่งมวลชนมีประโยชน์มากกว่ารถยนต์มาก เมื่อใช้เต็มที่แล้วระบบนี้จะมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพสูงกว่า และสร้างภาวะมลพิษน้อยกว่าตลอดจนช่วยลดความคับคั่งลงได้ เพราะรถยนต์ใช้พื้นที่ถนนต่อรายหัวผู้โดยสารมากกว่ารถประจำทางประมาณ 9 เท่า วิธีการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ เช่น รถลาก จักรยาน รถเข็น และเกวียน ก็อาจนำมาเสริมการเดินทางของขนส่งมวลชน

ชนได้ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ใช้ต้นทุนและพลังงานเพียงเล็กน้อยคือใช้พลังงานคนหรือสัตว์ในการขับเคลื่อน และสามารถจัดหาได้ง่ายไม่ทำให้เกิดมลภาวะเป็นพิษ ตลอดจนใช้งบประมาณการนำเข้าและการลงทุนน้อยกว่า รวมทั้งสามารถสร้างงานให้ประชากรในระดับล่างเป็นจำนวนมากอีกด้วย (Heierli, Environmental Limits to Motorisation : Non-motorized Transport in Developing Countries. Switzerland, 1993 หน้า 13, 14, 17, 18)

2.1.2 โครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่

เป็นโครงการของงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ เสนอโดยงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีหลักการและเป้าหมาย ที่สำคัญคือ เพื่อการช่วยลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนนอีกวิธีการหนึ่ง ในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลกใช้กัน คือ การรณรงค์ให้ประชาชนในเขตเมืองใช้รถจักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางระยะใกล้ โดยเฉพาะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีพื้นที่ไม่มากนัก อันสามารถรณรงค์ให้ประชาชนใช้รถจักรยานได้

- วัตถุประสงค์**
1. เพื่อสร้างกิจกรรมให้ชาวเชียงใหม่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับรถจักรยานและหันมาใช้รถจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น
 2. เพื่อเป็นการลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนน อันจะทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง
 3. เพื่อลดมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ให้น้อยลง

เป้าหมาย จัดกิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยานรอบคูเมืองเชียงใหม่ โดยกำหนดทุกเช้าวันอาทิตย์ สัปดาห์ละ 1 วัน

- วิธีดำเนินการ**
1. ประสาน, เชิญชวนผู้ใช้รถจักรยานที่มีอยู่บางส่วน ร่วมกันที่ลานท่าแพทุกเช้าวันอาทิตย์ เวลา 07.00 น. และใช้จักรยานรณรงค์รอบคูเมืองเชียงใหม่ โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวก เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
 2. ประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่าง ๆ ให้ประชาชนทั่วไปเข้าร่วมกิจกรรม โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายเด็ก เยาวชน ระดับประถมปลายขึ้นไป

สถานที่ดำเนินการ จัดกิจกรรมที่ลานท่าแพทุกเช้าวันอาทิตย์ เริ่มอาทิตย์ที่ 16 มิถุนายน 2539

วันเวลาดำเนินการ เริ่มวันอาทิตย์ที่ 16 มิถุนายน 2539 เวลา 07.00 น. เป็นต้นไป

ผู้รับผิดชอบโครงการ งานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

งบประมาณ ขอรับการสนับสนุนจากภาคเอกชน

ผลที่คาดว่าจะได้รับ 1. ประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีแนวความคิดเรื่องประโยชน์ของจักรยานดีกว่าเดิม

2. มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากขึ้น โดยเฉพาะในการเดินทางในตัวเมืองระยะใกล้ ๆ
3. ปัญหาการจราจรติดขัดและมลภาวะ จากปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลงในอนาคต

จากการรณรงค์ ในครั้งแรกมีผู้ เข้าร่วมประมาณ 60 คน และมีเพิ่มมากขึ้น ต่อมาวันที่ 1 มีนาคม 2540 ได้มีการตั้งเป็นชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ มีการออกกระเป๋ยของชมรมและตั้งคณะกรรมการฝ่ายต่าง ๆ รับผิดชอบ คณะกรรมการมีอายุปฏิบัติงานคราวละ 1 ปี

การรับสมัครสมาชิก สมัครฟรีโดยกรอกแบบฟอร์มสมัคร ขณะนี้สมาชิกประมาณ 1,700คน
วัตถุประสงค์ของ ชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ซึ่งเป็นชมรมที่ร่วมดำเนินการกับงาน
จราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ คือ

1. เพื่อเชิญชวนให้ชาวเชียงใหม่เห็นคุณค่าของการใช้รถจักรยานและหันมาใช้รถจักรยานในการเดินทางให้มากขึ้น เพื่อลดยวดยานบนท้องถนน อันเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดมลภาวะในตัวเมืองเชียงใหม่

2. เพื่อเน้นการออกกำลังกายเพื่อสุขภาพที่ดี

3. เพื่อเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติ

นอกเหนือจากการรณรงค์รอบคูเมืองแล้ว กิจกรรมที่จัดเพิ่มเติม คือ

- กิจกรรมขี่จักรยานเที่ยวชมธรรมชาติ โบราณสถาน หอศิลป์ วัด และสถานที่สำคัญที่เป็นความรู้อื่นในระยะไม่เกิน 10 ก.ม.
- กิจกรรมเชิญชวนให้นักเรียนในตัวเมืองเชียงใหม่ใช้จักรยานไปโรงเรียนให้มากขึ้น โดยมีการแจกเกียรติบัตรสำหรับนักเรียนที่ใช้จักรยานไปโรงเรียน
- กิจกรรมประจำปี คือ ขี่จักรยานขึ้นดอยสุเทพ ปีละ 1 ครั้ง โดยกำหนดวันอาทิตย์แรกของเดือนธันวาคม โดยผู้ที่ขี่จักรยานไปถึงจะมอบเกียรติบัตรเป็นที่ระลึก
- กิจกรรมรณรงค์ให้นักเรียนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่บ้านอยู่ใกล้โรงเรียนใช้รถจักรยานไปโรงเรียน

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยหรือข้อเขียนที่เกี่ยวกับการใช้จักรยานมีน้อยมาก ซึ่งพอที่จะเทียบเคียงกับงานด้านการประเมินผลโครงการได้ดังนี้

พันตำรวจเอกรักษาดิ ราชกิจ (2535) ทำการวิจัยเชิงประเมินผลเกี่ยวกับการที่ได้ขยายกองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นตำรวจภูธรจังหวัด ...เขต เฉพาะจังหวัดใหญ่รวม 33 จังหวัด เพื่อประโยชน์ในด้านอำนวยความสะดวกและบริการประชาชน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษา

ความสงบเรียบร้อยของประชาชน ผลการศึกษาพบว่า หลังการแบ่งเขตแล้วสถิติของอาชญากรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่ลดลง อย่างไรก็ตามก็ยังไม่อาจจะสรุปได้อย่างชัดเจนว่า ผลของการแบ่งเขตดังกล่าวอย่างเดียว เพราะการลดของอาชญากรรมอาจเป็นผลมาจากปัจจัยอื่น ๆ ผลการศึกษาทัศนคติของตำรวจที่เกี่ยวข้องในเรื่องของปัญหาและอุปสรรค การบริหารและขวัญ กำลังใจ ปรากฏผลว่า ทัศนคติส่วนใหญ่ไม่พบว่ามีปัญหาใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องปัญหาการประสานงาน การสั่งการ การติดตามผลหรือความคล่องตัว

ด้านการบริหาร อันหมายถึงด้านกำลังพล ธุรการ งานสอบสวน งานประมาณและการส่งกำลังบำรุง พบว่าเมื่อแบ่งเขตแล้วรู้สึกจะทำให้การปฏิบัติงานดีขึ้น ส่วนด้านขวัญกำลังใจ ได้พิจารณาถึงความใกล้ชิดของผู้บังคับบัญชา ความสนใจในครอบครัว การพัฒนาวิชาการ สวัสดิการ และการมีส่วนร่วมในกิจกรรม ผลการศึกษาพบว่า เมื่อแบ่งเขตแล้ว ตำรวจส่วนใหญ่รู้สึกขวัญและกำลังใจดีขึ้นกว่าเก่า

ณัฐพล ชันธไชย และคณะ (2520:21) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพของการบริหารโครงการอาหารกลางวันและได้ทำการศึกษาศักยภาพที่จะมีอิทธิพลต่อระดับประสิทธิผลของการบริหารโครงการอาหารกลางวันและได้ทำการศึกษาศักยภาพที่จะมีอิทธิพลต่อระดับประสิทธิผลของการบริหารโครงการอาหารกลางวันได้แก่

1. สภาพภูมิหลังเช่น เพศ อายุ คุณวุฒิ ตำแหน่ง สถานภาพทางสังคม เป็นต้น
2. ความสามารถในการบริหารโครงการอาหารกลางวัน โดยพิจารณาจากขั้นตอนต่าง ๆ ในการบริหาร เช่น การวางแผน การกำหนดบุคลากร มนุษยสัมพันธ์ การแก้ปัญหาการติดตามประเมินผล เป็นต้น
3. ความพร้อมของการจัดโครงการ หมายถึง องค์ประกอบต่าง ๆ ที่ช่วยให้การบริหารโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย
 - 3.1 ความพร้อมทางด้านบุคลากร โดยพิจารณาจากการเสียสละ ความกระตือรือร้น ความคิดริเริ่มของบุคลากรที่ร่วมในโครงการ
 - 3.2 ความพร้อมทางด้านลักษณะสภาพของโรงเรียน ซึ่งพิจารณาจากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ
4. การมีส่วนร่วมและยอมรับโครงการ ซึ่งหมายถึงการที่บุคคลมีความเต็มใจในการเข้าร่วมกิจกรรมทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยพิจารณาจากความนิยมและการเข้าร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ที่กำหนดในโครงการ

จากผลการศึกษาปรากฏว่า ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อระดับประสิทธิผลของการบริหารโครงการอาหารกลางวันโดยตรง ทำให้พิจารณาได้ว่ากลุ่มโรงเรียนประเภทใดประสบความสำเร็จมากหรือน้อยในการบริหารโครงการฯ และปัจจัยบางปัจจัยยังส่งผลให้ปัจจัยอื่นเกิดการเปลี่ยนแปลงไป

เช่น สภาพภูมิหลังจะมีผลต่อความสามารถในการบริหารโครงการ ความพร้อมของการจัดโครงการ และ ความมีส่วนร่วมและยอมรับโครงการ

เจริญยศ ดวงอินทร์ (2542) ได้ศึกษาวิจัย ประเมินโครงการกระจายอุตสาหกรรม
สู่ชนบท : ศึกษาเฉพาะกรณีศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 3 จังหวัดพิจิตร ซึ่งจัดตั้งมาเกือบ 3 ปี
ผลการศึกษาพบว่า ผลการดำเนินโครงการของศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 3
จังหวัดพิจิตรที่ผ่านมา สามารถช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของราษฎรที่เข้าร่วมโครงการได้ดีขึ้นระดับหนึ่ง
ทำให้ราษฎรมีรายได้เพิ่มขึ้น ภาวะการมีงานทำในท้องถิ่นมากขึ้น การเคลื่อนย้ายแรงงานมีน้อยลง

ในด้านความคิดเห็น ความคาดหวังและความต้องการของผู้ประกอบการและ
ราษฎรที่เข้าร่วมโครงการนั้น โดยรวมแล้ว ผู้ประกอบการภาคเอกชนมีความคาดหวังที่จะได้รับสิทธิ
ประโยชน์ต่าง ๆ เช่น ดอกเบี้ย วัตถุดิบราคาถูก ส่วนราษฎรมีความคาดหวังที่จะมีงานทำ มีฝีมือการ
ทำงานที่ดีขึ้น ได้รับค่าจ้างและค่าตอบแทนที่เหมาะสม

ส่วนผลที่ผู้ประกอบการได้รับทั้งในด้านสิทธิประโยชน์ส่วนตัวและชุมชน อยู่ในระดับที่ดีขึ้น ส่วน
ราษฎรที่เข้าร่วมโครงการได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิต คุณภาพชีวิตการทำงาน และทำให้สภาพสังคม
และชุมชนโดยรวมดีขึ้นระดับหนึ่งด้วย

สำหรับปัญหาอุปสรรคของการดำเนินโครงการของศูนย์ฯ พบว่ามีหลายประการ อาทิ เช่น
ปัญหาทางด้านบุคลากร งบประมาณ อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนระเบียบข้อบังคับของทาง
ราชการทำให้ขาดความคล่องตัวในการทำงาน และยังไม่มีการประสานงานที่ดีกับภาคเอกชน ราษฎร
และกลุ่มองค์กร พัฒนาเอกชนจึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขต่อไป เพื่อให้การดำเนินโครงการของศูนย์ฯ
สามารถบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประกาศิต มหาสิงห์ (2535) ศึกษา ประสิทธิภาพและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริการประชาชน
ของที่ทำการปกครองอำเภอ โดยศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอเมืองและอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดลำพูน พร้อม
ทั้งเปรียบเทียบผลการบริการประชาชนของอำเภอเมืองและอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดลำพูน พร้อมทั้ง
เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริการประชาชนของอำเภอเมือง ซึ่งเป็นที่ตั้งของจังหวัดและอำเภอรอบ
นอกที่ห่างไกลออกไปจากที่ตั้งจังหวัดด้วย ผลที่ได้จากการศึกษามีดังนี้

1. ประสิทธิภาพการบริการประชาชนของที่ทำการปกครองอำเภอเมืองและอำเภอบ้านไผ่มีแนวโน้มไปในทางบวก คือ

1.1 ความสามารถในการผลิตของทั้งสองอำเภอ มีแนวโน้มในทางบวก แต่ราษฎรยัง
เห็นว่าการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองค่อนข้างจะใช้เวลามาก

1.2 ความสามารถในการปรับตัว ความยืดหยุ่น และความขัดแย้ง มีแนวโน้มไปในทาง
บวก แต่ราษฎรยังได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายระเบียบกฎหมายน้อย

2. สำหรับการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลพบว่า ลักษณะองค์การ ลักษณะบุคคล ลักษณะสภาพแวดล้อม และนโยบายการบริการและการปฏิบัติ มีแนวโน้มไปในทางบวก แต่พบว่าสภาพการเมือง เศรษฐกิจและสังคม มีส่วนบั่นทอนขวัญและกำลังใจของข้าราชการ และลักษณะของที่ทำการปกครองยังยึดมั่นต่อระเบียบวินัยเคร่งครัดมาก

3. การศึกษาประสิทธิผลระหว่างอำเภอเมืองและอำเภอบ้านโฮ่งไม่แตกต่างกันมากนัก

สินีนาฏ ปรีชาจารย์ (2537) ศึกษาเรื่อง การประเมินผลการใช้พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ในสถานประกอบการขนาดกลาง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการวิจัยพบว่า

1. ผลการใช้ พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ในสถานประกอบการขนาดกลาง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ สอดคล้องกับหลักการประกันสังคม

2. ผลการใช้พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ในสถานประกอบการ ที่มีจำนวนลูกจ้างต่างกัน มีความแตกต่างกัน

3. ผลการใช้พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ในสถานประกอบการ ที่มีประเภทกิจการแตกต่างกัน มีความแตกต่างกัน

4. ปัจจัย ระยะเวลาการทำงานมีอิทธิพลต่อผลการใช้พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533

สิทธิพล ท้วมทอง (2537) ศึกษาเรื่อง การประเมินสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูลที่ให้กับบุคคลในกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2530 โดยกำหนดวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินการจัดสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูล พร้อมทั้งศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการจัดสวัสดิการภายในส่วนราชการ ตามแนวทางของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การจัดสวัสดิการภายในส่วนราชการ พ.ศ. 2530 โดยศึกษาจากกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับการจัดสวัสดิการแต่ละประเภท คือ สหกรณ์การเคหะมีรูปแบบบริหารเป็นระดับกระทรวง จำนวนสมาชิกน้อย มีโอกาสน้อยมากในการได้รับสิทธิซื้อบ้านและที่ดินที่จัดสรรขึ้น โครงการเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยโดยธนาคารอาคารสงเคราะห์สนับสนุนสินเชื่อให้วงเงินกู้แต่ละคนไม่สามารถซื้อบ้านและที่ดินในราคาทั่วไปได้ สหกรณ์ออมทรัพย์ มีกิจกรรมส่วนใหญ่คือ รับฝาก-ถอนเงิน และให้กู้เงินถึง 20 เท่าของเงินเดือน การประกันชีวิตหมู่ใช้เวลาในการจ่ายเงินไหมช้า การประกันชีวิตแบบสะสมทรัพย์มีเฉพาะส่วนกลาง ติดต่อโดยตรงระหว่างสมาชิกและตัวแทนขายประกัน การกีฬา นันทนาการและสุขภาพ อนามัย พนักงานมีส่วนร่วมน้อย หน่วยงานไม่มีงบประมาณซื้ออุปกรณ์กีฬา พนักงานส่วนใหญ่ต้องการตรวจสอบสุขภาพ ร้านค้าสวัสดิการมีปัญหาด้านทุนและรูปแบบในการจัด

อภิชาติ รัตนโกเมศ (2528) ศึกษาเรื่อง การประเมินผลการดำเนินงานของสหกรณ์ออมทรัพย์ครูอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

จากการประเมินผลการดำเนินงานของสหกรณ์ออมทรัพย์ โดยใช้อัตราส่วนต่าง ๆ ทางด้านการเงินได้พบว่า สหกรณ์แห่งนี้มีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและอยู่ในระดับที่น่าพอใจยิ่ง ด้วยมีค่าของอัตราส่วนต่าง ๆ ทางการเงินอยู่ในเกณฑ์ที่กรมตรวจบัญชีสหกรณ์ได้กำหนดไว้ และเมื่อนำเอาอัตราส่วนต่าง ๆ ดังกล่าวไปทดสอบโดยใช้วิธีการถดถอยอย่างง่ายได้พบว่าอัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและอัตราส่วนค่าใช้จ่ายต่อรายได้ จะมีความสัมพันธ์กันกับความสำเร็จในการดำเนินงานของสหกรณ์ออมทรัพย์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอื่น สามารถสรุปผลดังนี้คือ

สมาชิกส่วนใหญ่มีความพึงพอใจและให้ความไว้วางใจในการบริหารงาน โดยคณะกรรมการดำเนินงานและผู้จัดการ ด้วยเห็นว่าเป็นผู้ที่มีความรู้และความสามารถในการจัดการเกี่ยวกับธุรกิจได้ดี แต่มีบางเรื่องที่สมาชิกต้องการให้มีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้น เป็นต้นว่า การประชาสัมพันธ์ระบบการฝากและถอนเงิน การให้บริการของเจ้าหน้าที่ การประชุมสามัญประจำปีและการใช้ทุนสาธารณะประโยชน์

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่เป็นผู้มีการศึกษาค่ำ และไม่เคยได้รับการศึกษาอบรมในระบบงานของสหกรณ์มาก่อน แต่ก็พอมีความรู้ ความสามารถ ซึ่งได้มาจากการปฏิบัติงานเป็นเวลานาน สมาชิกต้องการให้มีการปรับปรุงเกี่ยวกับการให้บริการ การอำนวยความสะดวก ตลอดจนการจัดส่งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเข้ารับการศึกษอบรม เพื่อพัฒนางานของสหกรณ์ให้เจริญก้าวหน้าต่อไป

สำหรับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของสหกรณ์แห่งนี้ สามารถประมวลได้ คือ

1. การขาดแคลนทุนดำเนินการ
2. การขาดประสิทธิภาพในการบริหารงาน และการจัดการอันเนื่องมาจากระเบียบและข้อบังคับของสหกรณ์
3. การขาดความสนใจและการให้ความร่วมมือของสมาชิก
4. การขาดการประชาสัมพันธ์

กรอบความคิดในการศึกษา

