



ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ผลิตโดยสาธารณชน
จังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ

ณัฐนันท์ พ่วงบัลลังก์

การศึกษาอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์



COMPLIANCE READINESS FOR THE PUBLIC TRANSPORT SUPERVISION AND
CONTROL POLICY IN PHETCHABURI PROVINCE

Napatsanan Phungbunlung

Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the
Requirements for the Degree of Master of Public Administration
College of Innovation Management
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year 2019

Copyright of Rajamangala University of Technology Rattanakosin

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รณโดยสธารสาธารณะ
จังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ

ณัสนันท์ พวงบัลลังก์

การศึกษาอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

COMPLIANCE READINESS FOR THE PUBLIC TRANSPORT SUPERVISION AND
CONTROL POLICY IN PHETCHABURI PROVINCE

Napatsanan Phungbunlung

Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the
Requirements for the Degree of Master of Public Administration
College of Innovation Management
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year 2019

Copyright of Rajamangala University of Technology Rattanakosin



ใบรับรองการศึกษาอิสระ
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ชื่อการศึกษาอิสระ ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล
โดยสภามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรีไปปฏิบัติ
ชื่อผู้วิจัย นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์
สาขาวิชา นวัตกรรมการบริหารและการจัดการรัฐกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษา รศ.ปภาวดี มนตรีวัต

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี อนุมัติให้การศึกษาอิสระฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

..... ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
(รพี ม่วงนนท์)

คณะกรรมการสอบการศึกษาอิสระ

..... ประธานกรรมการ
(ผศ.ดร.สมคิด ดวงจักร์)

..... กรรมการ
(รศ.ดร.วิพร เกตุแก้ว)

..... กรรมการ
(รศ.ปภาวดี มนตรีวัต)



Independent Study Certificate
College of Innovation Management
Rajamangala University of Technology Rattanakosin

Independent Study Title Compliance Readiness for the Public Transport Supervision and Control Policy in Phetchaburi Province

Researcher Miss. Napatsanan Phungbunlung

Major Innovative administration and public administration

Advisor Assoc. Prof. Papavadee Montriwat

Rajamangala University of Technology Rattanakosin approved this independent in study in partial fulfillment of the requirements for the Degree of Master of Public Administration

..... Director, College of Innovation Management
(Rapee Moungnont,M.B.A.)

Independent Study Committee

..... Chairperson
(Asst. Prof. Somkid Duangchak,D.P.A)

..... Member
(Assoc. Prof. Viporn Katekao,Ph.D.)

..... Member
(Assoc. Prof. Papavadee Montriwat)

ชื่อการศึกษาอิสระ	ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ
ชื่อผู้วิจัย	นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์
ชื่อปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ปภาวดี มนตรีวัต
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี (2) ระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี (3) เปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี (4) ศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

การวิจัยครั้งนี้เป็นแบบผสมวิธี กลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 380 คน กลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้แก่ บุคลากรของสำนักงานขนส่ง จำนวน 6 คน เครื่องมือได้แก่ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ สถิติที่ใช้วิเคราะห์ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว การวิจัยเชิงคุณภาพ วิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีวิเคราะห์เนื้อหาสาระ

ผลการวิจัยพบว่า 1) ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.93 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย ได้แก่ การสื่อสาร และความชัดเจนของนโยบาย 3) ความพร้อมของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในการปฏิบัติตามนโยบาย แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .054) ปัญหาสำคัญ ได้แก่ ข้อกำหนดของกฎหมายเรื่องการจำกัดความเร็วที่ไม่สอดคล้องกับระบบการขนส่งทางถนนปัจจุบัน และความไม่เชื่อมั่นในการทำงานของระบบจีพีเอส ข้อเสนอแนะได้แก่ ควรทบทวน กฎหมายการจำกัดความเร็วให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ ควรสร้างความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพของ ระบบจีพีเอส

คำสำคัญ: ความพร้อม นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ จังหวัดเพชรบุรี

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

Independent Study Title	Compliance Readiness for the Public Transport Supervision and Control Policy in Phetchaburi Province
Researcher	Miss Napatsanan Phungbunlung
Degree Sought	Master of Public Administration
Advisor	Assoc. Prof. Papavadee Montriwat
Academic Year	2019

Abstract

The purposes of this study were to ; examine the compliance-readiness level for the public transport supervision and control policy among operators and drivers of public transport vehicles in Phetchaburi Province ; identify influencing factors of the compliance readiness for the public transport supervision and control policy of the operators and drivers of public transport vehicles in Phetchaburi Province; compare the compliance readiness for the public transport supervision and control policy of the operators and drivers of public transport vehicles ; investigate problems and offer suggestions to improve the compliance readiness for the public transport supervision and control policy for the operators and drivers of public transport vehicles in Phetchaburi Province.

This study employed a mixed-methods design. Quantitative data were collected from 380 participants, including operators of public transport vehicles, drivers of public transport vehicles. The instruments were a questionnaire and an interview form. The data were statistically analyzed using frequency percentage, mean, standard deviation, multiple regression, and one-way ANOVA. Qualitative data were collected through in-depth interviews with 6 key informants of public transportation office. The data were analyzed with content analysis.

Findings revealed that ; the compliance-readiness level for the public transport supervision and control policy among the operators and drivers of public transport vehicles in Phetchaburi Province was high with a mean score of 2.93 ; the influencing factors of the compliance readiness were communication and policy clarity ; the compliance readiness of the operators and drivers of public transport vehicles for the policy was different at the .05 significance level ; the primary problems were the legal requirements on speed limits that were not consistent with the existing land transport system and the lack of confidence in GPS operations, while the offered suggestions called for a legal revision on speed limits to ensure they match the existing situation and confidence building towards the efficiency of GPS systems.

Advisor’s Signature.....

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาอิสระฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายฝ่าย ซึ่งผู้วิจัยขอระบุนามไว้เพื่อแสดงความขอบคุณ ดังต่อไปนี้

ขอกราบขอบพระคุณ รศ.ปภาวดี มนต์รีวัต อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้เสียสละเวลาช่วยเหลือให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

ขอกราบขอบพระคุณ ผศ.ดร.สมคิด ดวงจักร ประธานกรรมการ รศ.ดร.วิพร เกตุแก้ว กรรมการ ที่ตรวจสอบความถูกต้องของงานวิจัย และขอขอบคุณคณาจารย์ เจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ที่ให้ความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล ทำให้การทำการศึกษาอิสระในครั้งนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ขอบคุณผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในเขตจังหวัดเพชรบุรีทุกท่าน ที่ให้ข้อมูลและความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม และเจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่อนุเคราะห์ให้ข้อมูลตอบแบบสัมภาษณ์

คุณค่าและประโยชน์ที่ได้จากการศึกษาอิสระฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้กับบิดา มารดา คณาจารย์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรีทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ และเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่บริการอำนวยความสะดวกให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในการศึกษาด้วยดี

ณัฏสนันท์ พวงบัลลังก์

พฤศจิกายน 2562

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(2)
กิตติกรรมประกาศ	(3)
สารบัญ	(4)
สารบัญตาราง	(6)
สารบัญภาพ	(9)
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย.....	4
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.4 ระเบียบวิธีวิจัย.....	6
1.5 คำนิยามศัพท์.....	6
1.6 ประโยชน์ที่จะได้รับ	8
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม.....	
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	10
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน	24
2.3 นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ.....	29
2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	33
2.5 ข้อมูลพื้นฐานของกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี.....	33
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	38
2.7 กรอบแนวคิดการวิจัย	45
2.8 สมมติฐานการวิจัย	46
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	48
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล	51
3.3 การรวบรวมข้อมูล	53
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้	53
บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัย	
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง.....	55
4.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ โดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี.....	58

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี.....	65
4.4 ผลการวิเคราะห์การส่งผลของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี	69
4.5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี.....	71
4.6 ผลการทดสอบสมมติฐาน	73
4.7 ผลการวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย.....	75
4.8 ผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบาย	81
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	99
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	109
5.3 ข้อเสนอแนะ	113
5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	113
5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ	113
5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป	115
บรรณานุกรม	116
ภาคผนวก	119
ภาคผนวก ก. หนังสือจากมหาวิทยาลัย	120
ภาคผนวก ข. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย : แบบสอบถาม	128
ภาคผนวก ค. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย : แบบสัมภาษณ์	137
ภาคผนวก ง. การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	142
ภาคผนวก จ. ภาพการเก็บข้อมูล.....	163
ประวัติผู้วิจัย	167

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทาง ที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่ง รถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น และ ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี	50
3.2 พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง ที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี	50
3.3 บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ	51
4.1 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามเพศ	56
4.2 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ	56
4.3 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา	57
4.4 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามลักษณะงาน	57
4.5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะในภาพรวม	58
4.6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะด้านการควบคุมกำกับดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS	59
4.7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะด้านการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบ ความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	60
4.8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ด้านการควบคุมกำกับดูแลด้วยวิธีตรวจสอบ ความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	61
4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะด้านการควบคุมกำกับดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายด้วยการ บังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์	62
4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะด้านการควบคุมกำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัด ระดับแอลกอฮอล์	63
4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะด้านการควบคุมกำกับดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ	64

สารบัญญัตราสาร (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติในภาพรวม	65
4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ด้านการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	66
4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ด้านความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	67
4.15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ด้านทัศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	68
4.16 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา	69
4.17 แสดงค่าการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ	70
4.18 การเปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรีในภาพรวม	71
4.19 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของลักษณะงานกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ.....	72
4.20 ภาพรวมของปัญหาด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ.....	76
4.21 ภาพรวมข้อเสนอแนวทางการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ.....	77
4.22 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแล การเดินรถด้วยระบบ GPS.....	78
4.23 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	78
4.24 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ.....	79
4.25 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์.....	79

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.26 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์	80
4.27 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ	80
4.28 ข้อเสนอแนะอื่นๆ ในการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ	81
4.29 สรุปผลการสัมภาษณ์ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ	93
4.30 สรุปผลการสัมภาษณ์ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ	95
5.1 แสดงค่าการวิเคราะห์หัตถถอยเชิงพหุ	103



สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ	1
1.2 สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามมูลเหตุสำนัฐาน พ.ศ.2560	2
1.3 ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วง พ.ศ.2560	2
1.4 เปรียบเทียบสถิติจำนวนอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ.2559 – 2560	3
2.1 ตัวแบบสหองค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ	13
2.2 ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการพัฒนาองค์การ	16
2.3 ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติทางกระบวนการของระบบราชการ	16
2.4 โครงสร้างกรมการขนส่งทางบก	34
2.5 โครงสร้างสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี	36
2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย	46



บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

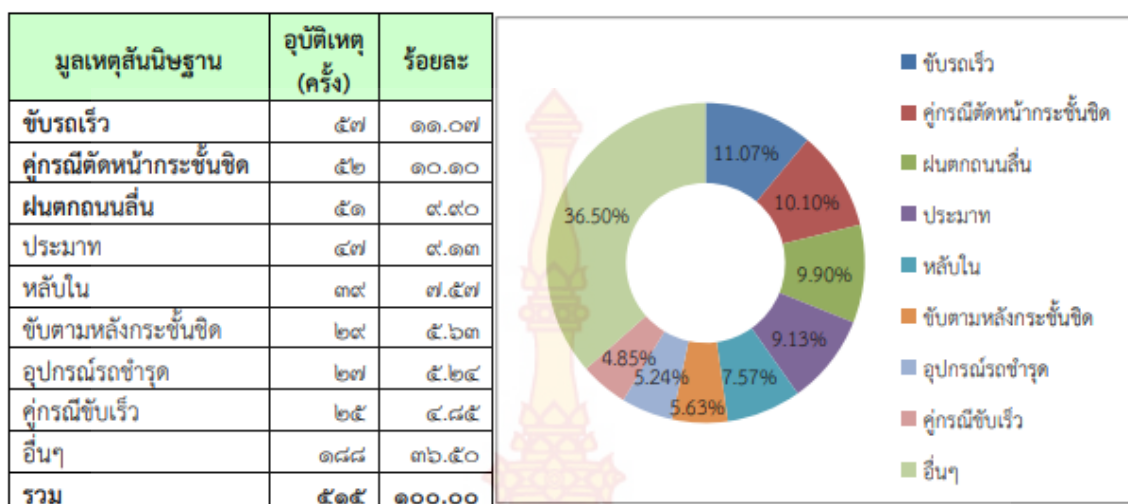
จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่ผ่านมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี สำหรับในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. 2558 – 2560) ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปี พ.ศ.2558 จำนวน 69,371 ครั้ง ปี พ.ศ.2559 จำนวน 84,552 ครั้ง และปี พ.ศ.2560 จำนวน 85,949 ครั้ง ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมขับรถเร็ว เมาสุรา ตัดหน้ากระชั้นชิด ทักษะไม่ดี และหลับใน โดยการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ ซึ่งนำไปสู่ความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน ร่างกายและจิตใจ คุณภาพชีวิตของประชาชน อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อครอบครัว ชุมชน สังคม และประเทศชาติ

สำหรับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งหมายถึง รถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง พบว่า ในปี พ.ศ.2560 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 515 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 229 ราย และผู้บาดเจ็บ 1,882 ราย ดังแสดงในภาพที่ 1.1

รายการ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	เปรียบเทียบ พ.ศ.2559/พ.ศ.2560
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	384	369	372	511	515	เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.78
ผู้เสียชีวิต (ราย)	417	363	236	324	229	ลดลงร้อยละ 29.32
ผู้บาดเจ็บ (คน)	2,883	2,515	2,550	2,728	1,882	ลดลงร้อยละ 31.01

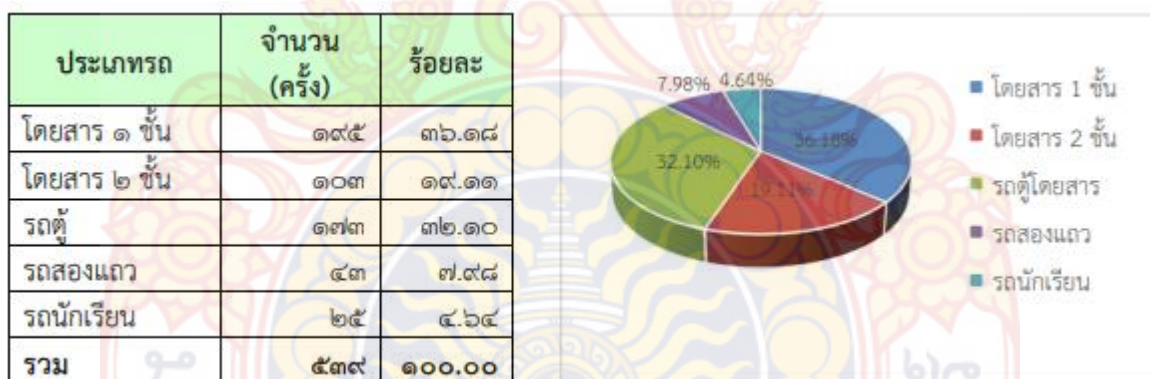
ภาพที่ 1.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก ข้อมูล ณ วันที่ 7 พฤษภาคม 2561

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด ทักษะไม่ดี (ฝนตกถนนลื่น) ประมาท หลับใน ขับรถตามหลังกระชั้นชิด อุบัติเหตุรถซำรูด คู่กรณีขับรถเร็ว เป็นต้น ดังแสดงในภาพที่ 1.2



ภาพที่ 1.2 สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน พ.ศ.2560
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก ข้อมูล ณ วันที่ 7 พฤษภาคม 2561

ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วง พ.ศ.2560 ประกอบด้วย รถโดยสาร 1 ชั้น จำนวน 195 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.18 รถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 103 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 19.11 รถตู้ จำนวน 173 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.10 รถสองแถว จำนวน 43 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.98 รถนักเรียน จำนวน 25 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.64 ดังแสดงในภาพที่ 1.3



ภาพที่ 1.3 ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วง พ.ศ.2560
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก ข้อมูล ณ วันที่ 7 พฤษภาคม 2561

สถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยดังกล่าว ส่งผลให้ไทยไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตาม คำรับรองของข้อกำหนดเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก ซึ่งองค์การสหประชาชาติประกาศให้ปี 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยกำหนดเป้าหมาย ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงร้อยละ 50 หรือในอัตราต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ.2563

สืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558 เห็นชอบข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย

- 1) การดำเนินการด้านกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มข้นจริงจัง และต่อเนื่อง
- 2) การปลูกฝังสร้างจิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัยและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
- 3) การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและกลไกการติดตามประเมินผล

กรมการขนส่งทางบก จึงได้กำหนดให้มีมาตรการในการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ด้วยมาตรการควบคุมต่างๆ อย่างเข้มข้น เช่น การติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System) หรือ GPS กล้องหน้ารถและหน้าปัดแสดงความเร็วเพื่อแสดงความเร็วรถให้ผู้โดยสารทราบ มาตรการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง โดยการตรวจสอบอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ระบบสัญญาณไฟ และสภาพยางของรถ ก่อนออกจากจุดจอดรถ หรือสถานีขนส่งผู้โดยสาร มาตรการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถหรือสถานีขนส่งผู้โดยสาร มาตรการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้กล้องเลเซอร์ตรวจจับความเร็ว มาตรการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และมาตรการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีการตรวจสอบควันดำด้วยเครื่องวัดควันดำ หรือสรุปได้เป็นมาตรการหรือนโยบาย 6 ด้าน ได้แก่

1. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS
2. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
3. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
4. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์
5. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์
6. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

การนำมาตรการหรือนโยบายดังกล่าวมาปฏิบัติ ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะลดลงได้ ดังแสดงในภาพที่ 1.4

รายการ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	เปรียบเทียบ พ.ศ.2559/พ.ศ.2560
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	384	369	372	511	515	เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.78
ผู้เสียชีวิต (ราย)	417	363	236	324	229	ลดลงร้อยละ 29.32
ผู้บาดเจ็บ (คน)	2,883	2,515	2,550	2,728	1,882	ลดลงร้อยละ 31.01

ภาพที่ 1.4 เปรียบเทียบสถิติจำนวนอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะปี พ.ศ.2559 - 2560

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก ข้อมูล ณ วันที่ 7 พฤษภาคม 2561

อย่างไรก็ตาม สถิติที่ลดลงนี้ ก็ยังไม่สามารถสนองตอบข้อกำหนดเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก ซึ่งกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงร้อยละ 50 ได้ บ่งชี้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ ยังไม่บรรลุผลเท่าที่ควร

การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินั้น หมายถึง กระบวนการจัดการและประสานกิจกรรมเพื่อนำการเปลี่ยนแปลงไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ โดยฝ่ายที่นำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐ เจ้าหน้าที่รัฐ และภาคเอกชน (ปภาวดี มนต์รีวัต 2558, หน้า 5-15) ทั้งนี้การนำนโยบายไปปฏิบัติจะบรรลุผลมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับความพร้อมที่จะปฏิบัติตามนโยบายของผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งความพร้อมที่จะปฏิบัติตามนโยบายให้บรรลุผลขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ความชัดเจน ของมาตรฐานนโยบาย การสื่อสาร และทัศนคติของผู้ปฏิบัติ (Carl E.Van Horn and Donald S.Van Meter, 1975 อังในมยุรี อนุমানราชชน 2547, หน้า 39)

ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในการปฏิบัติตามนโยบาย เพื่อเรียนรู้และทำความเข้าใจถึงแนวปฏิบัติ และทัศนคติของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าว รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย อันอาจนำไปประกอบการกำหนดแนวดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการบรรลุผลของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะต่อไป

ปัญหาในการวิจัย

1. ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับใด
2. มีปัจจัยใดที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี
3. ผู้ปฏิบัติตามนโยบายที่มีลักษณะงานต่างกัน มีความพร้อมที่จะปฏิบัติตามนโยบายต่างกันหรือไม่
4. มีปัญหาและข้อเสนอแนะใดหรือไม่ที่จะส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อสำรวจระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี
- 1.2.2 เพื่อระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี
- 1.2.3 เพื่อเปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

1.2.4 เพื่อศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหาเป็นการศึกษา

1) ความพร้อมของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ 6 ด้าน ได้แก่ การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ และการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

2) ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ 3 ประการ ได้แก่ การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย ความชัดเจนของนโยบาย และทัศนคติต่อนโยบาย

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร ประกอบด้วย

(1) ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี และผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางรถที่จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 621 คน

(2) พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี พนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่ขับรถให้กับผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่เดินทางในเส้นทางจังหวัดเพชรบุรี และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 207 คน

(3) บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 64 คน

รวมประชากร จำนวน 892 คน

2. กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

(1) ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี และผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางรถที่จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 244 คน คำนวณจากสูตรของยามาเน่

(2) พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี พนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่ขับรถให้กับผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางรถที่จังหวัดเพชรบุรี และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 136 คน คำนวณจากสูตรของยามาเน่

(3) บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 6 คน กำหนดขนาดแบบเจาะจง

รวมกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 386 คน

1.3.3 ขอบเขตด้านพื้นที่ เป็นการศึกษาเฉพาะรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี และรถโดยสารประจำทางที่มีเส้นทางรถเดินรถในจังหวัดเพชรบุรีเท่านั้น

1.3.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา เป็นการศึกษารถโดยสารประจำทางที่มีการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในปี 2555 – 2562 และรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในปี 2557 – 2562 เท่านั้น ระยะเวลาในการศึกษา ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ 2562 ถึงเดือนกันยายน 2562 เก็บข้อมูลภาคสนามระหว่างเดือนเมษายน 2562 – สิงหาคม 2562

1.4 ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ สถิติที่ใช้ได้แก่ สถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วย ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์เนื้อหา สถิติอนุมาน ได้แก่ การวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว F-test

1.5 นิยามศัพท์

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง เพศ อายุ ระดับการศึกษา ลักษณะงาน

2. ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ หมายถึง ปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย ในที่นี้หมายถึง การสื่อสารนโยบาย ความชัดเจนของนโยบาย และทัศนคติเกี่ยวกับนโยบายตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาด เพื่อแก้ปัญหา ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

3. การสื่อสารนโยบาย หมายถึง การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในที่นี้ หมายถึง การสื่อสารระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ โดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อมุ่งหมายโน้มน้าวจิตใจให้เกิดผลในการให้เกิดการรับรู้ หรือเปลี่ยนทัศนคติ หรือเพื่อให้เปลี่ยนพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาด เพื่อแก้ปัญหา ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

4. ความชัดเจนของนโยบาย หมายถึง การที่นโยบายมีวัตถุประสงค์และข้อความที่ชัดเจน บ่งบอกถึงแนวทางการนำไปปฏิบัติในที่นี้หมายถึง มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาด เพื่อแก้ปัญหา ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมีความเข้าใจง่าย ผู้ปฏิบัติสามารถปฏิบัติตามได้โดยมีความเข้าใจในนโยบายและวัตถุประสงค์ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

5. ทัศนคติต่อนโยบาย หมายถึง ความคิดเห็น ความรู้ ความเข้าใจในนโยบาย ทิศทางการตอบสนอง และความตั้งใจของผู้ปฏิบัติ ในที่นี้หมายถึง ความคิดเห็น ความรู้ ความเข้าใจในนโยบาย ทิศทางการตอบสนอง และความตั้งใจของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่มีต่อ

การปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาด เพื่อแก้ปัญหา ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

6. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ หมายถึง นโยบายของกรมการขนส่งทางบกในการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย การควบคุม กำกับ ดูแล ๖ ด้านได้แก่

- การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS
- การควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
- การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
- การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์
- การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์
- การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

7. การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS หมายถึง การบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) หมายถึง การนำระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก GPS มาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะที่ใช้สำหรับตรวจจับการเดินทางเกี่ยวกับการใช้ความเร็วที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด การแสดงตัวตนของพนักงานขับรถ และชั่วโมงทำงานของพนักงานขับรถ และลงโทษกรณีไม่ติดตั้งหรือไม่เชื่อมต่อกับระบบ GPS

8. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ หมายถึง การสแกนรถโดยสารโดยใช้มาตรการตรวจสอบความพร้อมรถโดยสาร ด้วยวิธีการตรวจ Checklist ตัวรถก่อนออกจากจุดจอดรถ โดยเจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบความพร้อมของรถและอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารประจำทาง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

9. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ หมายถึง การตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ โดยเจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

10. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ หมายถึง การควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้วยอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับตรวจจับการเดินทางเกี่ยวกับการใช้ความเร็วที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด และการเดินทางในช่องทางที่ไม่กำหนดให้เดินทางและลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

11. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ หมายถึง การควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้วยอุปกรณ์สำหรับวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยลมหายใจพนักงานขับรถ เพื่อตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

12. การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ หมายถึง การควบคุม การใช้รถด้วยเครื่องมือตรวจวัดค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เพื่อป้องกันและลดมลพิษทางอากาศและลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

13. ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคล ที่ดำเนินการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสาร ได้แก่

13.1 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 ที่เดินรถในเส้นทางภายในเขตเทศบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง

13.2 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 2 ที่เดินรถประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร - เพชรบุรี

13.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 3 ที่เดินรถประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากเพชรบุรี - ราชบุรี, เพชรบุรี - หัวหิน, เพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ และ เพชรบุรี - สมุทรสงคราม

13.4 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 ที่เดินรถประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากต้นทางและปลายทางอยู่ระหว่างอำเภอกับจังหวัดหรือระหว่างอำเภอกับอำเภอ และอยู่ภายในเขตจังหวัดเพชรบุรี

13.5 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง

14. ผู้ประกอบการรถร่วม หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลไม่ว่าจะดำเนินการในรูปแบบใดก็ตาม นำรถยนต์โดยสารของตนไปขอร่วมวิ่งในเส้นทางเดินรถซึ่งผู้อื่นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางทั้งนี้ไม่ว่าจะมีข้อตกลงในการวิ่งร่วมเป็นอย่างไรก็ตาม

15. พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง

16. รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง

- รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนด

- รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง โดยไม่จำกัดเส้นทาง

1.6 ประโยชน์ที่จะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

1.6.2 ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

1.6.3 ทำให้ทราบว่าผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ มีความพร้อม ในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ แตกต่างกันหรือไม่

1.6.4 ทำให้ทราบว่าเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีปัญหาและข้อเสนอใดที่จะส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

1.6.5 เป็นข้อมูลประกอบการค้นคว้าวิจัยที่เกี่ยวข้อง



บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาเรื่อง ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดการนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน
- 2.3 นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ
- 2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ
- 2.5 ข้อมูลพื้นฐานของกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 กรอบแนวคิดการวิจัย
- 2.8 สมมติฐานการวิจัย

2.1 แนวคิดการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.1.1 ความหมายของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

นโยบาย (Policy) โดยทั่วไปหมายถึง การตัดสินใจขั้นต้นที่จะกำหนดแนวทางเพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานเป็นไปโดยถูกต้องเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์นโยบายเป็นแนวทางการบริหารที่จะใช้กำหนดวิธีการ กระบวนการ การวางแผน และกำหนดโครงการเพื่อให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเฉพาะเจาะจงหรือเป็นส่วนหนึ่งส่วนใดของความมุ่งหมายหรือนโยบายก็คือการตัดสินใจขั้นต้นที่จะกำหนดแนวทางต่างๆ เพื่อให้เป็นกรอบในการปฏิบัติสำหรับการตัดสินใจขั้นต้นของผู้บังคับบัญชา แม็กมาเนียนและซาบาเตียร์ (Mazmanian and Sabatier.1980, pp 538 – 560)

การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่นำเอามาตรการหรือแนวทางการดำเนินงานของนโยบายที่ระบุไว้ในขั้นตอนการกำหนดนโยบายไปแปลงเป็นกิจกรรมต่างๆ หลังจากทีนโยบายนั้นได้รับความเห็นชอบให้นำไปปฏิบัติแล้วก็จะส่งผลลัพธ์และผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ซึ่งทุกๆ นโยบายที่ได้รับความเห็นชอบไม่ได้ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีเสมอไป เนื่องจากบางนโยบายที่ถูกนำไปปฏิบัติก็อาจเกิดปัญหาอาจด้วยหน่วยงานที่นำไปปฏิบัติหรือด้วยสภาพสังคมในขณะนั้น

ในปี 1973 ได้มีผลงานของนักวิชาการยุคบุกเบิกในหนังสือ Implementation ของเพรสแมนและวิลดาเฟสกี (Pressman and Wildavsky.1973, pp 152) ซึ่งเป็นรายงานผลการศึกษาปัญหาการนำนโยบายการสร้างงานให้แก่ชนกลุ่มน้อยไปปฏิบัติในโอคลแลนด์ มีนักวิชาการทั้งสองได้ให้ความหมายการนำนโยบายไปปฏิบัติว่าหมายถึง “กระบวนการของปฏิสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่มี

กำหนดไว้ก่อนหน้านั้นแล้วกับการกระทำหรือปฏิบัติการทั้งหลายที่มุ่งให้บังเกิดผลไปตามนั้น” หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งการนำนโยบายไปปฏิบัติ “คือความสามารถในการจัดการและประสานสิ่งที่จะกระทำให้บังเกิดผลในลักษณะที่เป็นลูกโซ่ความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล ทั้งนี้ เพื่อให้ผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำเป็นไปตามที่มุ่งหวังเอาไว้” ในความหมายของเพรสแมนและวิลดาฟสกี จะต้องมียุทธศาสตร์เกิดขึ้นก่อนแล้วจึงจะมีการนำไปปฏิบัติ ซึ่ง ศุภชัย ยาวะประภาส ได้ขยายความในเรื่องนี้ไว้ในหนังสือ “นโยบายสาธารณะ” ว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติในความหมายของเพรสแมนและวิลดาฟสกี นั้นเป็นการดำเนินงานภายหลังจากการที่มีเงื่อนไขแรกเริ่มเกิดขึ้นแล้ว (ศุภชัย ยาวะประภาส, 2538, หน้า 90) อีกบทความที่เป็นที่นิยมมาก ในปี 1975 ก็คือผลงานของแวนมิเตอร์และแวนฮอร์น (Van Meter and Van Horn, 1975 (อ้างถึงใน ปภาวดี มนตรีวัต, 2555, หน้า 4-5) ชื่อ The Policy Implementation Press : A Conceptual Framework โดยทั้งสองกล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นก็หมายถึงการดำเนินการโดยกลุ่มบุคคล ในภาครัฐหรือเอกชนซึ่งจะดำเนินการดังกล่าวมุ่งเน้นให้เกิดประโยชน์และสำเร็จตามเป้าประสงค์ของนโยบายที่ตัดสินใจเลือกกระทำไปแล้ว ต่อมาก็ได้มีนักวิชาการต่างๆ เข้ามาให้ความคิดเห็นที่แตกต่างออกไป เช่น ยูจีนบาร์แดช (Bardach, Eugene, 1980, pp.9) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้น เป็นกระบวนการทางการเมืองและเป็นเกมส์ทางการเมืองที่นำไปสู่กระบวนการของกลยุทธ์ที่แสดงการปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มผลประโยชน์ทั้งหลายที่จะต่อสู้เพื่อให้ได้ซึ่งผลประโยชน์ของกลุ่มตนเอง ซึ่งเป้าหมายของกลุ่มเหล่านี้ต้องการให้เกิดอาจจะสอดคล้องกันไม่ได้หรือไม่ได้กับเป้าหมายตามอาณัติ (Mandate) ของนโยบาย

นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการอีกหลากหลายที่ได้ศึกษาในเรื่องการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (Public policy implementation) ได้ให้ความหมายไว้ในหลายแง่มุมดังที่จะกล่าวต่อไปนี้

W. Williams, 1997 (อ้างถึงใน มยุรี อนุมานราชชน, 2556, หน้า 228) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง ความสามารถขององค์การในการรวบรวมทรัพยากรทางการบริหารในองค์การให้สามารถปฏิบัติงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การซึ่งต้องมีการจัดหาหรือเตรียมวิธีการทั้งหลายเพื่อจะทำให้การดำเนินงานตามนโยบายสำเร็จลุล่วง โดยต้องใช้ความพยายามอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ จนสามารถดำเนินการได้สำเร็จ

J.L. Pressman และ A.Wildavsky, 1973 (อ้างถึงใน มยุรี อนุมานราชชน, 2556, หน้า 228) ได้เน้นว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึง กระบวนการดำเนินงานของรัฐบาลให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด ดังนั้น จึงต้องมีนโยบายเกิดขึ้นก่อนแล้วจึงการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เกิดผลลัพธ์ออกมา

Van Horn และ Van Meter, 1976 (อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร, 2556, หน้า 25) ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กิจกรรมทั้งหลายที่กระทำโดยรัฐบาลและเอกชนซึ่งมีผลต่อการบรรลุความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าจากการตัดสินใจกำหนดนโยบาย

E. Barder, 1977 (อ้างถึงใน มยุรี อนุมานราชชน, 2556, หน้า 228) กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการทางการเมืองที่จะนำการตัดสินใจเกี่ยวกับทางเลือกของนโยบายไปปฏิบัติให้สำเร็จกิจกรรมในการนำไปปฏิบัติเน้นมุ่งไปที่การแก้ไขปัญหาสังคมและรัฐบาลต้องดำเนินการต่อเนื่อง

Mazmanian และ Sabatier, 1981 (อ้างถึงใน ศิริพงษ์ ลดาวัลย์ ณ อุษยยา, 2555, หน้า 273) ได้ให้ความหมายไว้ว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติก็คือ การนำเอานโยบายพื้นฐานมาดำเนินการให้ลุล่วงไปในรูปแบบต่างๆ เช่น ตัวบทกฎหมายคำพิพากษาหรือคำสั่งของรัฐบาลไปปฏิบัติ

พิพาพร พิมพิสุทธิ์, 2551, หน้า 89) อธิบายว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการนำนโยบายที่กำหนดขึ้นไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมายของนโยบายที่ตั้งไว้เป็นกระบวนการที่เชื่อมระหว่างนโยบายและการปฏิบัตินโยบาย

อเล็กซานเดอร์, 1985 (อ้างถึงใน กล้า ทองขาว, 2548, หน้า 172) กล่าวว่า การนำไปปฏิบัติเป็นแผนการทำงานที่มุ่งส่งผลไปยังผู้ที่ตั้งใจจะให้ได้รับประโยชน์จากนโยบายเป็นการเฉพาะ

ดังนั้น ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ จึงหมายถึง การแปลงนโยบายของรัฐบาลตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ซึ่งอาจเป็นกฎหมายหรือคำสั่งของทางรัฐบาลให้เป็นแนวทางแผนงานโครงการ กิจกรรมที่เป็นรูปธรรม ประกอบด้วย การจัดหาทรัพยากรต่างๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จไปตามวัตถุประสงค์การวางแผนเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การ และการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้

ผู้วิจัยสรุปได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น หมายถึง กระบวนการจัดการในการนำกิจกรรมเพื่อสังคมไปปฏิบัติให้บรรลุผลไปตามความคาดหวังของผู้กำหนดนโยบายโดยการกระทำดังกล่าวจะกระทำการผ่านองค์กรของรัฐหรือเอกชน

2.1.2 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation Models)

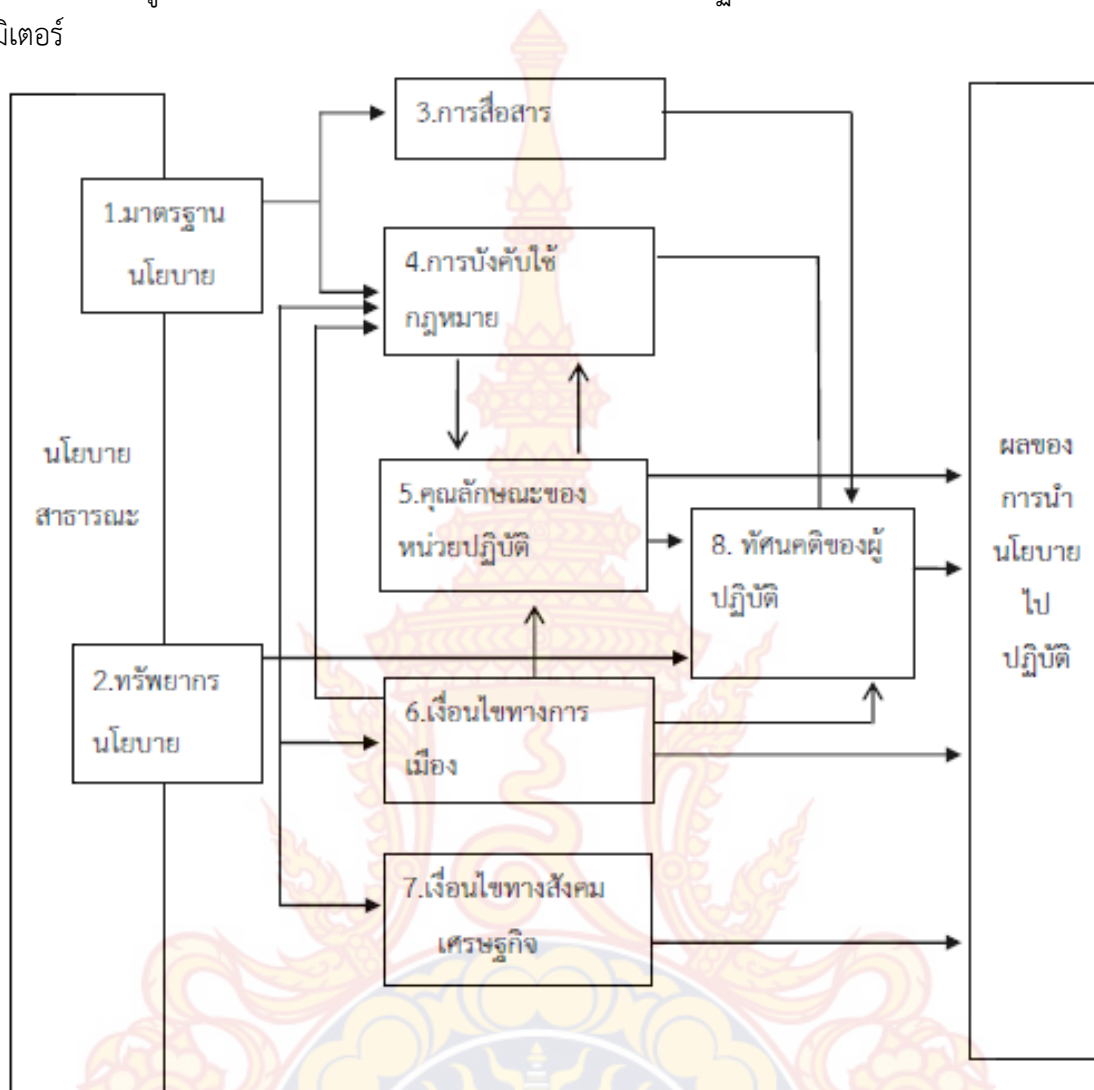
ตัวแบบการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ นั้นมีมากมายหลากหลายตัวแบบ ซึ่งในงานวิจัยนี้จะนำเสนอตัวแบบที่มองจากแง่มุมของผู้นำไปปฏิบัติ หรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นหลัก โดยจะนำเสนอตัวแบบสหองค์การของแวนมิเตอร์และแวนฮอร์น ตัวแบบกระจายอำนาจของซีมาและรอนดิเนลลี และตัวแบบเครื่องมือทางการบริหารซึ่งรวบรวม โดยวเรเดช จันทรรศ

1) ตัวแบบสหองค์การในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (Intergovernment Policy Implementation Model) เป็นตัวแบบที่ คาร์ล อี แวน ฮอร์น และ โดแนลด์ เอส แวน มิเตอร์ (Carl E. Van Horn and Donald S. Van Meter) พัฒนาขึ้นโดยเป็นแบบที่อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรต่างๆ ในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

แวนฮอร์นและแวนมิเตอร์, 1975, (อ้างถึงใน กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนตรีวัต, 2558, หน้า 5 – 22) เห็นว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกิจกรรมทั้งของรัฐและเอกชนทั้งปัจเจกบุคคลและกลุ่มบุคคลในส่วนของภาครัฐ หมายถึง กิจกรรมทั้งหมดที่องค์การข้าราชการเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติ ในส่วนของปัจเจกบุคคลพิจารณาได้จากการประกอบกิจการส่วนตัวที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายหรือมาตรการต่างๆ ให้ถูกต้อง ในส่วนของกลุ่มบุคคลอาจพิจารณาได้จากกลุ่มสมาคมวิชาชีพต่างๆ ที่ยอมปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด

ในการนำนโยบายไปปฏิบัติหน่วยงานที่รับผิดชอบมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติให้สำเร็จไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จึงต้องมีความพยายามในการแปลงนโยบายให้กับผู้ปฏิบัติให้สามารถทำความเข้าใจได้อย่างชัดเจน นอกจากนี้ ผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในการสร้างความร่วมมือและการประสานงานระหว่างองค์การที่มีภารกิจร่วมกันอีกด้วย แวนฮอร์นและแวนมิเตอร์ ให้ความสนใจกับความสัมพันธ์ระหว่างองค์การที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ และยังสนใจให้ความสนใจหรือต่อต้านจากผู้นำชุมชนและกลุ่มผลประโยชน์รวมทั้งการให้ความร่วมมือของประชาชนกลุ่มเป้าหมายด้วย

แผนภูมิที่ 1 ตัวแบบสหองค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติที่พัฒนาโดยแวนฮอร์นและแวนมิเตอร์



ภาพที่ 2.1 ตัวแบบสหองค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ
ที่มา: ปรับจากสมบัติ อารังธัญวงศ์, (2554), หน้า 448

จากภาพอธิบายตัวแบบสหองค์การที่เสนอโดยแวนฮอร์นและแวนมิเตอร์ สรุปได้ดังนี้

- (1) มาตรฐานนโยบายระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ มักปรากฏในรูปของกฎหมาย กฎ ระเบียบ ของแผนงานมาตรฐาน ควรมีความชัดเจนและเชื่อมโยงกับการวัดผลการปฏิบัติงาน เมื่อนำไปปฏิบัติซึ่งอาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลามาตรฐานนโยบายจะทำให้ผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติในทุกส่วนงานทราบถึงวิธีการที่จะดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม
- (2) ทรัพยากรนโยบายเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้คือ ความไม่เพียงพอของงบประมาณและสิ่งจูงใจซึ่งเป็นที่มาของความล้มเหลวในการปฏิบัติ
- (3) การสื่อข้อความหมายถึง การสื่อสารให้ผู้นำไปปฏิบัติทราบรายละเอียดชัดเจนเกี่ยวกับสิ่งที่ผู้ปฏิบัติต้องกระทำแต่ปัญหาก็คือ การสื่อข้อความจากรัฐบาลลงไปยังหน่วยงานต่างๆ เป็นงานที่ยากและ

ขาดความชัดเจน ชับซ้อน จนอาจเกิดความผิดพลาดข้อความบิดเบือนทั้งโดยเจตนาและไม่เจตนา โดยผู้สื่อสารเลือกเน้นและตีความเอง อีกทั้งยังมีปัญหาการขาดเอกภาพของข้อมูลจากแหล่งต่างๆ จากหน่วยงานกลางทั้งในการให้คำสั่งและในการตีความ ดังนั้น จึงต้องระวังในการสื่อสารให้มีความสำคัญกับเนื้อหาของคำแนะนำคำสั่งตลอดจนคำสั่งชี้แจง

(4) การบังคับใช้กฎหมายในการนำนโยบายไปปฏิบัติจำเป็นต้องอาศัยหน่วยงานในหลายๆ หน่วยงานในการนำไปปฏิบัติตามที่กล่าวมาแล้ว และการนำไปปฏิบัตินั้นจากหน่วยงานไปสู่อีกหน่วยงานหนึ่งระบบความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรของรัฐนั้นไม่มีสายบังคับบัญชาที่จะสั่งการได้โดยตรง ดังนั้น จึงต้องอาศัยกลไกกระบวนการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ในส่วนต่างๆ ปฏิบัติงานให้สอดคล้องกันกับมาตรฐานนโยบายซึ่งสามสิ่งที่เจ้าหน้าที่ส่วนกลางมักจะใช้เป็นมาตรฐานมีสำคัญอยู่สามประการคือ บรรทัดฐาน สิ่งจูงใจ และการลงโทษ โดยรัฐบาลกลางมักให้รัฐบาลท้องถิ่นจัดทำแผนเพื่อการบริหารแผนงานของรัฐบาลกลางเพื่อเป็นหลักประกันว่าจะจัดสรรงบประมาณให้โดยมีเงื่อนไขครอบคลุมว่าอาจจะมีกรณีการถอนงบ หากวัตถุประสงค์ในแผนงานไม่บรรลุ นอกจากนี้ ก็ยังใช้การควบคุมอื่นๆ เช่น การตรวจเยี่ยมตรวจสอบ เป็นต้น

(5) คุณลักษณะของหน่วยปฏิบัติ ลักษณะความเป็นทางการและไม่เป็นทางการขององค์การมีผลต่อสมรรถนะในการปฏิบัติตามมาตรฐานนโยบายทั้งทางตรงและทางอ้อม ประสิทธิภาพ และความสามารถของเจ้าหน้าที่ในการทำงานที่ได้รับมอบหมาย และสถานภาพของหน่วยงานภายในองค์การมีผลกระทบต่อความสามารถในการบริหารเช่นกัน องค์การที่ปราศจากความสนับสนุนทางการเมืองและงบประมาณมากเพียงพอ รวมทั้งปราศจากความช่วยเหลือในการตัดสินใจและเจ้าหน้าที่ที่มีคุณภาพจะประสบปัญหาในการบริหารแผนงานและโครงการอย่างมาก

(6) เงื่อนไขทางการเมืองความเห็นจากสาธารณชนและชนชั้นนำต่อแผนงานเป็นปัจจัยสำคัญในกระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้ปฏิบัติมีแนวโน้มที่จะยอมรับเป้าหมายและวัตถุประสงค์มากขึ้น ถ้ามีปัญหาความรุนแรงที่จะต้องได้รับการแก้ไขปัญหาและมีกลุ่มผลประโยชน์เคลื่อนไหวเพื่อสนับสนุนแผนงานในการแก้ปัญหานั้น

(7) เงื่อนไขทางสังคมและเศรษฐกิจ เงื่อนไขทางสังคมที่สำคัญ ได้แก่ คุณภาพของประชาชน ความเชื่อ และค่านิยมของคนในชุมชนหรือสังคมและความร่วมมือของประชาชนกลุ่มเป้าหมาย ส่วนเงื่อนไขทางเศรษฐกิจ ได้แก่ สภาพความเป็นอยู่ของประชาชน ทรัพยากรของชุมชน และระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ หากเงื่อนไขเหล่านี้มีลักษณะเชิงบวกจะส่งผลให้การนำนโยบายไปปฏิบัติมีโอกาสประสบความสำเร็จสูง

(8) ทักษะของผู้ปฏิบัติ การตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีองค์ประกอบสามประการ คือ ความรู้ ความเข้าใจในมาตรฐาน ทิศทางการตอบสนองและความตั้งใจของผู้ปฏิบัติ หากมีทัศนคติเชิงลบต่อนโยบายจะทำทลายวัตถุประสงค์ของแผนงานอย่างเปิดเผย

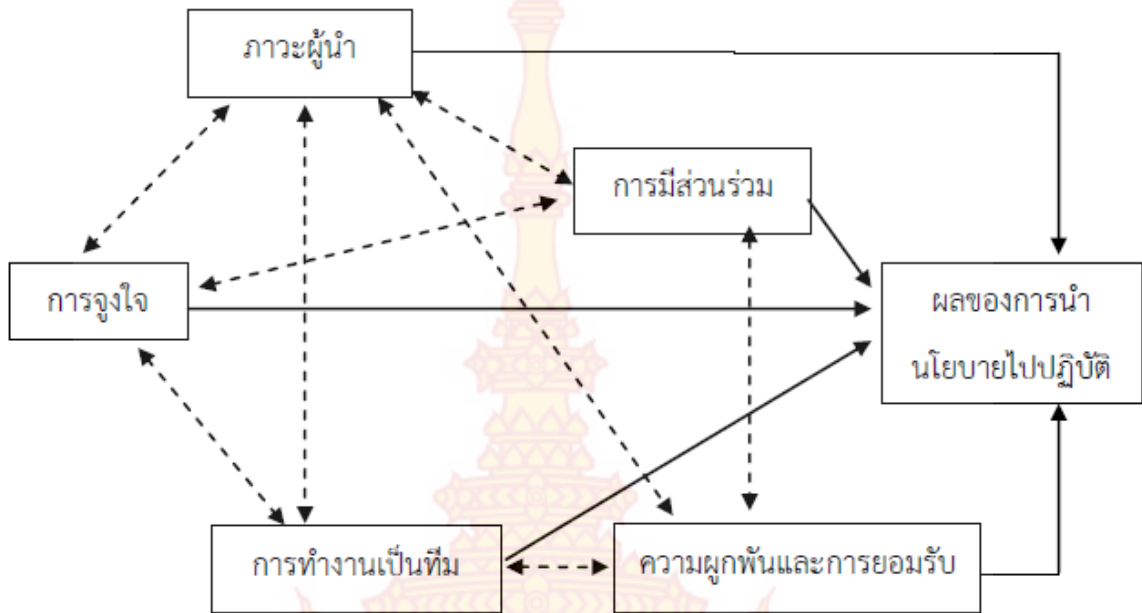
โดยสรุปตามตัวแบบสหองค์การที่เสนอโดยแวนฮอร์นและแวนมิเตอร์ ความสัมพันธ์ระหว่างองค์การโดยเฉพาะองค์การต่างระดับในรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น มีผลต่อการบรรลุความสำเร็จในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จนั้น จึงเป็นภารกิจสำคัญที่ผู้ปฏิบัติทุกฝ่ายต้องใช้ความพยายามร่วมกัน ทั้งความพยายามในการปฏิบัติและความพยายามในการประสานงานระหว่างองค์การที่ต้องรับผิดชอบร่วมกัน

จากตัวแบบที่ได้นำเสนอมาดังกล่าว ผู้วิจัยได้นำตัวแบบด้านสหองค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติที่พัฒนาโดยแวนฮอร์นและแวนมิเตอร์ ตัวแบบนี้เชื่อว่าผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัยซึ่งประกอบไปด้วย 6 ปัจจัยหลัก คือ วัตถุประสงค์ของนโยบายเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องแยกให้ชัดเจนว่ามีอะไรบ้าง ซึ่งจะเป็นส่วนขยายของเป้าหมายรวมของนโยบายให้ชัดเจนและง่ายขึ้นต่อความเข้าใจ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ และผู้วิจัยยังได้นำแนวคิดของแมสมาเนี่ยนและซาบาเตียร์ (Mazmanian and Sabatier, 1983, P 22) มาปรับใช้ในงานวิจัยด้วย โดยแนวคิดด้านการศึกษานโยบายของแมสมาเนี่ยนและซาบาเตียร์เป็นแบบบนลงล่าง (Top-Down) นี้กล่าวคือ เป็นการเน้นการกำหนดนโยบายและควบคุมนโยบายจากผู้กำหนดนโยบาย ตัวแบบนี้เชื่อว่าผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัย ซึ่งประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก คือ ความสามารถของนโยบายในการแก้ปัญหา ปัจจัยโครงสร้างตัวของนโยบาย และปัจจัยที่ไม่ใช่เงื่อนไขของนโยบาย ส่วนผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะสำเร็จหรือล้มเหลวขึ้นอยู่กับ 5 ปัจจัย คือ ผลผลิตของนโยบาย การยอมรับปฏิบัติตามนโยบาย ผลกระทบของนโยบาย การติดต่อสื่อสารระหว่างองค์การ และกิจกรรมการนำนโยบายไปปฏิบัติ มาตรฐานและวัตถุประสงค์ทรัพยากร ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ความร่วมมือร่วมใจของผู้ปฏิบัติ สภาพเศรษฐกิจสังคมและการเมือง ผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบาย 10 ความสามารถของนโยบายในการแก้ไขปัญหา 1. การมีทฤษฎีและเทคนิควิชาการที่เที่ยงตรง 2. ความหลากหลายในพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมาย 3. อัตราส่วนร้อยละกลุ่มเป้าหมายประชากร 4. ขอบเขตของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจริง การรับทราบถึงผลกระทบของนโยบาย และการทบทวนเปลี่ยนแปลงในตัวนโยบาย

2) ตัวแบบเครื่องมือทางการบริหาร โดยวรเดช จันทรศร นำเสนอไว้ 6 แบบ (กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนต์รีวัต, 2558, หน้า 5-29) ในที่นี้ได้นำเสนอ 2 ตัวแบบ ได้แก่

1. ตัวแบบด้านการพัฒนาองค์การ (Orgazation Development Model) ตัวแบบนี้เน้นการสร้างความผูกพัน และการยอมรับเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการทางจิตวิทยาและทางสังคมของมนุษย์ และการมีส่วนร่วมขององค์การเป็นสำคัญภายใต้ฐานคติที่ว่า “การมีส่วนร่วมจะทำให้เกิดการดำเนินงานเป็นทีมที่มีประสิทธิภาพ การนำนโยบายไปปฏิบัติให้บังเกิดความสำเร็จ จึงน่าจะเป็นเรื่องของการจูงใจ การใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสม การสร้างความผูกพันของสมาชิกในองค์การ การมีส่วนร่วมเพื่อให้เกิดการยอมรับ ตลอดจนการสร้างทีมงานมากกว่าการมุ่งใช้การควบคุมหรือใช้อำนาจทางรูปนัยของผู้บังคับบัญชา” ทั้งนี้ เพราะว่าการกำหนดนโยบายนั้นเป็นเรื่องของผู้บริหารระดับสูงและการปฏิบัติตามนโยบายเป็นเรื่องของผู้ที่อยู่ระดับล่างซึ่งขัดกับสภาพความเป็นจริง การที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติตามนโยบายเข้าใจถึงความสำคัญของนโยบาย และความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น ผู้ปฏิบัติควรมีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดหรือวางกรอบของนโยบายนั้นด้วยตนเอง

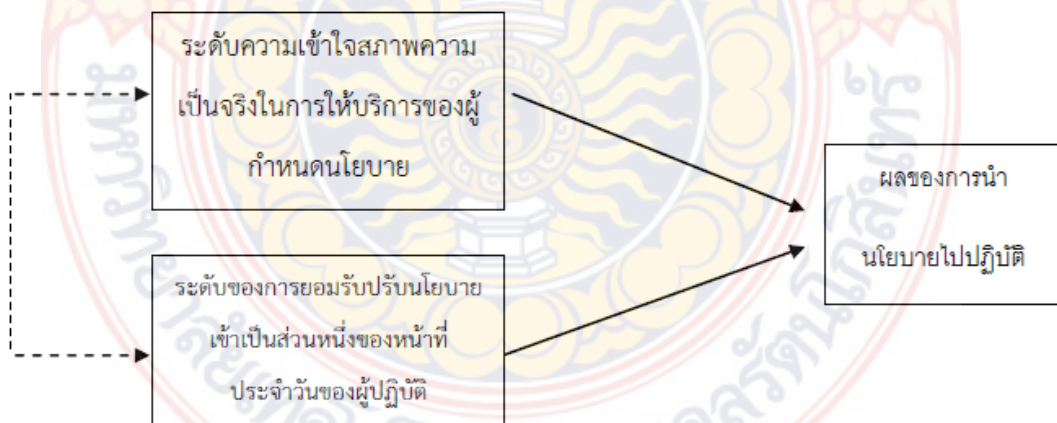
แผนภูมิที่ 2. ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการพัฒนาองค์กร



ภาพที่ 2.2 ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการพัฒนาองค์กร
ที่มา: ปรับจาก วรเดช จันทรศรม, (2539), หน้า 458

2) ตัวแบบกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model) ตัวแบบนี้ มีฐานคิดว่าอำนาจขององค์กรไม่ได้อยู่ที่ตำแหน่งทางรูปนัย (Formal Position) แต่ที่แท้จริงอำนาจขององค์กรกระจายอยู่ในทุกๆ ไปในองค์กร ดังนั้น การนำนโยบายไปปฏิบัติจะสำเร็จหรือล้มเหลวนั้นขึ้นอยู่กับระดับความเข้าใจในสภาพความเป็นจริงของการบริหารของผู้กำหนดนโยบายหรือผู้บริหารโครงการพัฒนาและระดับการยอมรับ รวมไปถึงการปรับนโยบายเข้าเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่ประจำวันของผู้ปฏิบัติงาน

แผนภูมิที่ 3 ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติทางกระบวนการของระบบราชการ



ภาพที่ 2.3 ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติทางกระบวนการของระบบราชการ
ที่มา: ปรับจาก วรเดช จันทรศรม, (2539), หน้า 460

2.1.3 ปัจจัยที่ส่งเสริมการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ปัจจัยที่ส่งเสริมการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ดังนี้ (กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนต์รีวัต 2558, หน้า 17-20)

1) ปัจจัยด้านข้อความนโยบาย (Policy statements) ข้อความนโยบาย หมายถึง ข่าวสารนโยบาย (policy messages) ที่ระบุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายนโยบาย หรือระบุมตรฐานนโยบาย หรือมาตรฐานแผนงาน หากพิจารณาถึงไปถึงแผนกลยุทธ์หรือแผนงานหรือโครงการที่รองรับนโยบาย ข้อความนโยบายจะหมายถึง เป้าหมายวัตถุประสงค์ รวมทั้งขั้นตอนหรือกลยุทธ์ต่างๆ ที่กำหนดไว้หรืออาจหมายถึง แนวปฏิบัติที่อาจจัดทำเป็นคู่มือแก่ผู้รับผิดชอบ เพื่อนำไปปฏิบัติให้เป็นไปตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้น ข้อความนโยบายจะหมายรวมการระบุองค์การรับผิดชอบขอบข่ายที่นโยบายครอบคลุมถึง แม้กระทั่งระเบียบวิธีการกำกับติดตามตรวจสอบและประเมินผล หากข้อความนโยบายมีความชัดเจน ไม่คลุมเครือ โอกาสที่นโยบายจะประสบผลสำเร็จในขั้นนำไปปฏิบัติจะมีมาก แต่หากข้อความนโยบายมีความคลุมเครือ ไม่ชัดเจน เช่น วัตถุประสงค์ของนโยบายไม่ชัดเจนหรือขัดแย้งกันอาจเป็นอุปสรรคในขั้นการนำไปปฏิบัติ ทำให้โอกาสที่นโยบายจะบรรลุผลสำเร็จเป็นไปได้ยาก

2) ปัจจัยด้านการสนับสนุนจากผู้มีอำนาจและกลุ่มหลากหลายในสังคมผู้นำหรือผู้มีอำนาจมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ บางนโยบายแม้ผู้เกี่ยวข้องจะมองว่าเป็นนโยบายที่ดี หากแต่ผู้นำหรือผู้มีอำนาจบารมี (charisma) ไม่เห็นด้วยจะทำให้สำเร็จได้ยาก เช่น นโยบายการจัดระเบียบการค้าขายบนทางเท้าในเขตเมือง หรือนโยบายปฏิรูปการศึกษา ถ้าผู้นำในสังคมไม่เห็นด้วยกับนโยบายนี้ เพราะเห็นว่าจะเป็นการบีบบังคับประชาชนผู้หาเช้ากินค่ำ หรือเป็นการบีบบังคับให้ครูและบุคลากรทางการศึกษาทำงานหนักเกินไป เพราะไม่ชัดเจนว่านักเรียนและประชาชนจะได้อะไรจากการปฏิรูปจะทำให้ลำบากยุ่งยากในขั้นการนำไปปฏิบัติ แต่ถ้านโยบายใดได้รับการสนับสนุนจากผู้นำทุกๆ ระดับโอกาสที่นโยบายนั้นจะประสบผลสำเร็จในขั้นการนำไปปฏิบัติเป็นไปได้สูงสำหรับการสนับสนุนจากผู้มีอำนาจทางการบริหารนั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งเพราะผู้มีอำนาจทางการบริหารย่อมสามารถใช้อำนาจตามกฎหมายสร้างเงื่อนไขที่เอื้อหรือเป็นอุปสรรคต่อนโยบายได้ตลอดทุกขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ส่วนผู้นำกลุ่มหลากหลายและกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ ในสังคมก็มีส่วนสำคัญต่อการส่งเสริมและเป็นอุปสรรคต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเช่นเดียวกัน เพราะถ้าหากผู้นำกลุ่มผลประโยชน์เห็นว่านโยบายที่นำไปปฏิบัติจะส่งผลกระทบต่อตำแหน่งหน้าที่และผลประโยชน์ของกลุ่ม กลุ่มอาจจะออกมาต่อต้านหรือคัดค้านและจะใช้ความพยายามทุกวิถีทางที่จะให้มีการเลิกล้มหรือเบี่ยงเบนเป้าหมายนโยบาย แต่ถ้านโยบายใดมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของกลุ่มเพียงเล็กน้อย และกลุ่มมองเห็นว่าผลของนโยบายโดยรวมจะเป็นผลดีต่อคนส่วนใหญ่เมื่อผู้นำกลุ่มผลประโยชน์ไม่มีปฏิกิริยาคัดค้าน แต่พร้อมให้ความสนับสนุนและร่วมมือ เช่น นโยบายคุ้มครองผู้บริโภค นโยบายการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นโยบายภาษีมูลค่าเพิ่ม ฯลฯ โอกาสที่นโยบายจะประสบผลสำเร็จในขั้นการนำไปปฏิบัติจะความเป็นไปได้สูง

3) ปัจจัยด้านศักยภาพและความสามารถขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ศักยภาพและความสามารถขององค์กรหรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ พิจารณาที่ลักษณะสำคัญขององค์ประกอบต่างๆ ขององค์กร เช่น การมีโครงสร้างองค์กรเอื้อต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความรู้ความสามารถและทักษะของทีมงาน ความสามารถและประสบการณ์ของผู้นำองค์กร ระบบการ

ไหลเวียนของข้อมูลข่าวสารภายในและระหว่างองค์กร การมีและใช้เทคโนโลยีเพื่อการบริหารอย่างเหมาะสม ความเพียงพอของทรัพยากรทางการเงินและอุปกรณ์การบริหาร รวมทั้ง ความสามารถนำเงินและอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ มาใช้ได้ทันเวลาและสถานการณ์ความสำคัญของปัจจัยด้านนี้ก็คือ หากปราศจากองค์กรรองรับนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติจะไม่มีโอกาสเกิดขึ้น หากองค์กรรองรับนโยบายขาดความสามารถและความพร้อม ความเป็นไปได้ที่นโยบายจะล้มเหลวก็มีมาก แต่ถ้านโยบายใดมีองค์กรเข้มแข็งรองรับโอกาสที่นโยบายนั้นจะประสบผลสำเร็จจะมีสูง เพราะองค์กรหรือหน่วยงานที่รองรับนโยบายคือ กลไกสำคัญในการนำส่งนโยบายให้ถึงกลุ่มเป้าหมายตามเจตจำนงของนโยบาย

4) ปัจจัยด้านจิตสำนึกของผู้ปฏิบัตินโยบาย ความคิดนึกหรือเจตคติต่อนโยบาย และการนำนโยบายปฏิบัติของบุคคลระดับผู้ปฏิบัติการคือ ปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย หากผู้ปฏิบัติไม่เข้าใจหรือสงสัยในวัตถุประสงค์ของนโยบายว่าเพราะเหตุใด จึงต้องมีนโยบายอย่างนี้หรือสงสัยว่าความต้องการที่แท้จริงของผู้กำหนดนโยบายคืออะไร นโยบายที่ทำอยู่มีประโยชน์อย่างไร ใครคือผู้ได้รับประโยชน์แท้จริง จากการดำเนินนโยบาย ฯลฯ ข้อสงสัยไม่เข้าใจนโยบายจะทำให้ผู้ปฏิบัติขาดความมั่นใจขาดความไว้วางใจต่อนโยบายส่งผลกระทบต่อความตั้งใจที่จะทุ่มเทพลังความสามารถปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ยิ่งไปกว่านั้น หากผู้ปฏิบัติมีความรู้สึกไม่พึงพอใจต่อนโยบายเพราะเห็นว่านโยบายที่เขารับผิดชอบไม่ค่อยเป็นประโยชน์ต่อองค์กรหรือไม่ค่อยเป็นประโยชน์ต่อคนส่วนใหญ่หรือบางที่อาจเห็นว่าเป้าหมายของนโยบายดีแต่วิธีการปฏิบัติไม่ค่อยดีเขาอาจปฏิบัติงานแบบเฉื่อยชาเพราะมีความรู้สึกไม่ชอบนโยบาย หากผู้ปฏิบัติส่วนใหญ่มีความรู้สึกต่อนโยบายที่นำไปปฏิบัติเช่นนี้นโยบายที่นำไปปฏิบัติมีโอกาสที่จะไม่สำเร็จสูง แต่ในทางตรงกันข้ามถ้านโยบายใดผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจวัตถุประสงค์และวิธีปฏิบัติชัดเจนรู้สึกพึงพอใจสูงเพราะเห็นว่านโยบายที่ประกาศใช้จะเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมอย่างแท้จริงและองค์กรก็จะได้ประโยชน์จากการดำเนินนโยบายนี้ การมีพื้นฐานความคิดต่อนโยบายเช่นนี้จะทำให้ผู้ปฏิบัติตั้งใจจริงที่จะปฏิบัติจะทุ่มเทความสามารถและอุทิศเวลาในการปฏิบัติโดยอาจจะเข้าไปมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและเสนอแนะแนวปฏิบัติตามความเหมาะสมตามสถานการณ์แห่งความเป็นจริงจะส่งผลให้นโยบายบรรลุผล

5) ปัจจัยด้านผู้นำคนสำคัญ คือ ปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติในฐานะที่ผู้นำคนสำคัญอาจมีส่วนริเริ่มนโยบายเขาจะแสดงบทบาทในการผลักดันนโยบายให้ได้รับการประกาศใช้จะประสานความพยายามของบุคคลและองค์กรที่ร่วมรับผิดชอบในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติจะคอยไกล่เกลี่ยและประนีประนอมปัญหาหรือความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติจะแสวงหาและใช้กลยุทธ์ในการติดต่อดูประสานงานกับฝ่ายการเมือง นักกฎหมาย นักวิชาการ และบุคคลสำคัญอื่นๆ เพื่อจูงใจให้เห็นความสำคัญและให้การสนับสนุนนโยบาย นอกจากนั้นผู้นำคนสำคัญยังจะแสดงความสามารถให้ฝ่ายที่ดูแลงบประมาณเห็นความสำคัญของนโยบายที่นำไปปฏิบัติจนพร้อมที่จะจัดสรรเงินให้เพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของนโยบายจะส่งผลให้นโยบายที่นำไปปฏิบัติประสบผลสำเร็จ เพราะผู้นำคนสำคัญจะได้รับเกียรติและยกย่องนับถือในหมู่ผู้ปฏิบัติ ทำให้ผู้ปฏิบัติมีความตั้งใจจริงที่จะทำงานให้บรรลุผล ถ้าหากนโยบายใดขาดแคลนผู้นำคนสำคัญที่เข้มแข็งโอกาสที่นโยบายจะล้มเหลวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างมาก ผู้นำคนสำคัญในแต่ละนโยบายอาจมีเพียงคนเดียว สำหรับกรณีนโยบายบางนโยบายที่นำไปปฏิบัติ มีขอบเขตกว้างและมีการนำไปปฏิบัติหลายระดับ เช่น นโยบายการปฏิรูปการศึกษาซึ่งจะต้องมีการปฏิบัติทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และท้องถิ่น นโยบายลักษณะนี้ อาจจำเป็นต้องมีผู้นำคนสำคัญหลายคน แต่ผู้นำคนสำคัญที่มีอิทธิพลสูงในกระบวนการ

น่านโยบายไปปฏิบัติคือ ผู้นำระดับสูงสุดที่ดูแลนโยบาย คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ (อ้างถึงใน กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนต์วีรัต 2558, หน้า 17-20)

สำหรับปัจจัยด้านผู้นำคนสำคัญที่เป็นปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของกระบวนการน่านโยบายไปปฏิบัติตามทฤษฎีของซาบาเตียร์และแมสมาเนียน จะมีบทบาทและมีอิทธิพลสูงในขั้นเริ่มต้นและการน่านโยบายไปปฏิบัติระยะสั้น สำหรับในระยะยาวเมื่อเงื่อนไขทางสังคม เศรษฐกิจ เปลี่ยนแปลงไปความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการน่านโยบายไปปฏิบัติจะขึ้นอยู่กับกระบวนการสนับสนุนจากกลุ่มผู้เลือกตั้ง (Sabatier and Mazmanian, 1980, pp. 554-557) กล่าวโดยสรุป ปัจจัยด้านผู้นำคนสำคัญจะมีอิทธิพลสูงต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการน่านโยบายไปปฏิบัติในระยะแรกและมีเวลาสั้น (ไม่เกิน 10 ปี) ส่วนปัจจัยด้านกลุ่มผู้เลือกตั้ง (voters) จะมีอิทธิพลต่อความสำเร็จ หรือความล้มเหลวของการน่านโยบายไปปฏิบัติในระยะยาว

6) ปัจจัยด้านการกำกับตรวจสอบประเมินผล และการให้แรงเสริมแก่ผู้ปฏิบัติการณ์น่านโยบายไปปฏิบัติจำเป็นต้องมีระบบการกำกับตรวจสอบการปฏิบัติงานของบุคคลและองค์กรที่รับผิดชอบการกำกับตรวจสอบมุ่งที่จะให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารนโยบาย และป้องกันการบิดเบือนเป้าหมาย และการหันเหทรัพยากรไปใช้ผิดทาง สำหรับการประเมินผลอย่างเป็นระบบจะสามารถสะท้อนปัญหาในกระบวนการน่านโยบายไปปฏิบัติได้ทุกขั้นตอนสามารถที่จะนำผลการประเมินไปแก้ไขและปรับปรุงวิธีการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายบรรลุผล ส่วนการให้แรงเสริมแก่ผู้ปฏิบัติงานหากเป็นแรงเสริมทางบวกจะทำให้ผู้ปฏิบัติมีกำลังใจ มีขวัญในการทำงาน แรงเสริมทางบวกจะเป็นพลังจูงใจให้ผู้ปฏิบัติมุ่งมั่นตั้งใจทำงานในหน้าที่ของตนให้ดียิ่งขึ้น หากเป็นการให้แรงเสริมทางลบจะช่วยยับยั้งพฤติกรรมหรือการปฏิบัติที่ไม่พึงประสงค์ จะเห็นว่าปัจจัยด้านการกำกับตรวจสอบประเมินผลและการให้แรงเสริมแก่ผู้ปฏิบัติมีความสำคัญต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการน่านโยบายไปปฏิบัติ เพราะนโยบายใดหากมิได้จัดระบบการกำกับตรวจสอบระบบการประเมินผลและการเสริมแรงผู้ปฏิบัติไว้ดีพอโอกาสที่นโยบายจะบรรลุผลในขั้นการนำไปปฏิบัติจะมีความเป็นไปได้ค่อนข้างยาก

2.1.4 เงื่อนไขความสำเร็จในการน่านโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

ความสำเร็จของการน่านโยบายสาธารณะไปปฏิบัติจะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่อไปนี้ (กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนต์วีรัต, 2558, หน้า 46-50)

1) ความชัดเจนของโครงสร้างการบริหารการน่านโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ นั้น ถ้าเป็นการดำเนินงานโดยองค์การเดียวหรือหน่วยปฏิบัติมีลักษณะกลุ่มซึ่งเชื่อมโยงกันกลุ่มเดียว (Clustered organizational units) ย่อมมีโอกาสมากกว่าที่จะประสบความสำเร็จในการปฏิบัตินโยบายโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือมีหน่วยงานร่วมปฏิบัติจำนวนมาก หรืออีกนัยหนึ่งการประสานงานหรือความสัมพันธ์ภายในหน่วยงาน (Intra-organizational relations) ย่อมง่ายกว่าหรือมีปัญหาน้อยกว่าการประสานงานหรือความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน (Inter-organizational relations) โดยอุปสรรคสำคัญประการหนึ่งได้แก่ ความยากที่จะขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่ร่วมปฏิบัติ ฉะนั้น จำนวนหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการน่านโยบายไปปฏิบัติจะมีโอกาสส่งผลเชิงผกผันต่อความสำเร็จในการปฏิบัตินโยบายอย่างไรก็ตาม แม้จะมีหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องหลายหน่วยโดยเฉพาะในกรณีที่เป็นกรดำเนินงานของหน่วยปฏิบัติเป็นกลุ่มการจัดให้มี "ความเป็นปึกแผ่น" ของลำดับชั้นการดำเนินงาน (Hierarchical

integration) ที่ชัดเจนย่อมเอื้อต่อโอกาสความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ (Goggin และคณะ, 1990, pp. 122-123)

นอกจากนั้น ควรมีการจัดหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินงานให้ทุกฝ่ายรับทราบและเข้าใจด้วย โดยอาจจัดในรูปแบบของคณะกรรมการ (Committee organization) หรือจัดในลักษณะของโครงการ (Project organization) และกำหนดภารกิจและมอบหมายงานให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบายกับควรกำหนดระเบียบการปฏิบัติที่พอดีและมีความยืดหยุ่น (Goggin และคณะ, 1990, pp.122-123) โดยมีบทลงโทษและการจัดสรรรางวัลที่ชัดเจน ความชัดเจนของโครงสร้างการบริหารเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ เพราะช่วยสร้างความราบรื่นและช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงานการติดต่อสื่อสาร และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในการดำเนินงานตามนโยบาย

2) การมีความเข้าใจตรงกันในเป้าหมายวัตถุประสงค์และแนวปฏิบัติต้องการหลักที่จัดตั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และท้องถิ่น ควรจัดเวทีสร้างความเข้าใจให้ตรงกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกรอบการดำเนินงาน เพราะวัตถุประสงค์และเป้าหมายของแผนงานคือ เงื่อนไขที่กำหนดให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายกระทำการเพื่อบรรลุผลของนโยบาย ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ และเป้าหมายช่วยป้องกันความเข้าใจที่บิดเบือนช่วยลดความสงสัยความคับข้องใจของฝ่ายต่างๆ ที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ข้อควรระวังประการหนึ่งคือ มีความเป็นไปได้ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจเพิ่มวัตถุประสงค์และเป้าหมายของตนเองเข้าไปด้วย จึงทำให้นโยบายมีโอกาสที่จะเบี่ยงเบนไปจากเดิม ฉะนั้นจึงควรหลีกเลี่ยงการใช้องค์การที่มีความซับซ้อนสูง หรือมีสายการบังคับบัญชาที่ยาวเกินไปหรือมีจำนวนหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องมากเกินไป เพราะอาจทำให้เกิดการบิดเบือนวัตถุประสงค์ของนโยบายและการใช้ดุลยพินิจของผู้ปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบายได้

การจัดทำคู่มือแนวปฏิบัติในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินับเป็นเครื่องมืออีกชนิดหนึ่ง ที่ช่วยสร้างความเข้าใจตรงกันแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คู่มือแนวปฏิบัติเป็นเอกสารข้อกำหนดและมาตรฐานการดำเนินงานของแต่ละฝ่าย โดยคู่มือควรต้องได้รับความเห็นชอบหรือเห็นพ้องกันระหว่างหน่วยงานที่เข้าร่วมนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยคู่มือจะมีการระบุบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่นำนโยบายไปปฏิบัติ รวมทั้ง กำหนดตัวบ่งชี้ผลการปฏิบัติงานตามมาตรฐานและควรกำหนดเกณฑ์การตรวจสอบและการประเมินผลการปฏิบัติด้วย คู่มือนี้สามารถปรับปรุงได้ตามความจำเป็นโดยต้องเป็นการตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3) การจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น ถ้ามีหน่วยงานหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้องกับปัญหาที่มักพบคือ วัฒนธรรมการทำงานที่แตกต่างกัน หรือลักษณะการบริหารที่แตกต่างกัน ซึ่งปัญหาเหล่านี้ ควรจะต้องมีการศึกษาเพื่อทำความเข้าใจและไม่ให้มีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ขณะเดียวกันต้องมีการพิจารณาปัจจัยสนับสนุนจากสภาพแวดล้อมภายนอกด้วยซึ่งในเรื่องของสภาพแวดล้อมภายนอกนั้น นักวิชาการล้วนยอมรับว่าความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบายนั้นส่วนหนึ่งที่สำคัญคือ การยอมรับจากสื่อมวลชน กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ ผู้นำคนสำคัญ ตลอดจนหัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนของประชาชนนั้น การชักชวนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินแผนงานโครงการตามนโยบายจะช่วยผลักดันให้เกิดการยอมรับและสนับสนุนนำไปสู่บรรยากาศที่ดีในการดำเนินงาน ทั้งนี้ การให้เข้ามามีส่วนร่วมควรยึดหลักการ 4S ได้แก่ 1) เริ่มต้นเร็ว (Starting early) 2) ครอบคลุมผู้ที่เกี่ยวข้อง (Stakeholders) 3) มีความจริงใจ (Sincerity) และ 4) วิธีการที่เหมาะสม

(Suitability) (อรรถัย ก๊กผล, 2546, หน้า 6-7) อันจะทำให้การมีส่วนร่วมของประชาชนส่งผลทางบวกต่อการบรรลุผลของนโยบายมากขึ้น

4) การจัดสรรทรัพยากรเหมาะสมการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินั้นทรัพยากรซึ่งหมายถึงทั้งเงินทุน บุคลากร เวลา วัสดุอุปกรณ์ เรื่องที่มีความสำคัญและจำเป็นยิ่ง ปัญหาที่มักเกิดขึ้นโดยทั่วไปคือมีทรัพยากรไม่เพียงพอในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะฉะนั้น จึงควรต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน โครงการที่จะส่งผลต่อการจัดสรรทรัพยากรก่อนหลัง รวมทั้ง มีการกำหนดกลยุทธ์ในการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งในเรื่องการจัดสรรทรัพยากรนี้ทั้งผู้กำหนดนโยบายและผู้ดำเนินนโยบายไปปฏิบัติ ควรตระหนักถึงผลประโยชน์หรือต้นทุนที่ไม่ได้คาดคิดไว้ด้วยเรียกว่า "ผลกระทบจากภายนอก" (Externalities) อันเป็นผลมาจากการจัดสรรทรัพยากรในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และต้องพิจารณาด้วยว่าจะมีผลกระทบต่อกรนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างไร ถ้าเป็นผลกระทบทางลบจะมีแนวทางในการแก้ไขอย่างไร (World, 1979, (อ้างถึงใน สมบัติ ธำรงธัญวงศ์, 2554, หน้า 445)

ในส่วนของทรัพยากรบุคคลสิ่งที่จะต้องคำนึงอยู่เสมอคือ ต้องเลือกสรรบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับการปฏิบัติงานและเป็นผู้มีความมุ่งมั่นที่จะทำงานให้เป็นผลสำเร็จเป็นผู้มีวินัยและความรับผิดชอบสูง อาจเป็นคุณสมบัติที่หาได้ยาก แต่ผู้รับผิดชอบก็ต้องพยายามแสวงหามาปฏิบัติงานให้ได้หรือมิฉะนั้นก็ต้องแสวงหา "มืออาชีพ" (Professional) จากภาคเอกชนซึ่งหากผู้รับผิดชอบการนำนโยบายไปปฏิบัติมีเครือข่ายที่กว้างขวางการแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภาคเอกชนเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคลากรมืออาชีพน่าจะทำได้ไม่ยากนัก

นอกเหนือจากการสรรหาผู้มีคุณสมบัติเหมาะสมการใช้สิ่งเสริมแรง (Reinforcement) โดยการจัดสิ่งจูงใจ (Incentives) ซึ่งเป็นการเสริมแรงทางบวก สำหรับผู้ปฏิบัติก็มีบทบาทสำคัญทำให้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความมุ่งมั่นมากขึ้นได้ลักษณะสิ่งจูงใจอาจทำได้หลายกรณี เช่น การเลื่อนขั้นเงินเดือนเป็นกรณีพิเศษ การเลื่อนตำแหน่ง การจัดโบนัสให้ ส่วนการลงโทษซึ่งเป็นการเสริมแรงทางลบอาจนำมาใช้ในกรณีงานล้มเหลวอาจกระทำได้หลายวิธีเช่นกัน เช่น การระงับการขึ้นเงินเดือน การโยกย้ายให้ไปดำรงตำแหน่งอื่นที่ไม่สำคัญ มาตรการเหล่านี้ ควรประกาศให้ผู้ดำเนินนโยบายไปปฏิบัติทราบล่วงหน้า และควรจัดระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่มีความน่าเชื่อถือด้วย (สมบัติ ธำรงธัญวงศ์, 2554, หน้า 443) อย่างไรก็ตาม ควรระลึกด้วยว่าสิ่งจูงใจทางลบมักไม่ทำให้เกิดแรงจูงใจอย่างเพียงพอที่จะทำให้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง แต่สิ่งจูงใจทางบวกจะทำให้ผู้ปฏิบัติมีนโยบายเกิดขวัญกำลังใจ จึงจะมีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติงานอย่างเต็มกำลังความสามารถมากกว่า

5) การจัดให้มีกลไกควบคุมตรวจสอบและประเมินผลความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับ การควบคุมการดำเนินงานซึ่งหมายถึง ความสามารถในการวัดความก้าวหน้าหรือผลของการปฏิบัติตามนโยบาย แผนงานหรือโครงการ ปัญหาในการควบคุมจะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับ 1) ความสามารถของหน่วยงานในการแปลงนโยบาย 2) ความชัดเจนของกิจกรรมโครงการ แผนงานที่แปลงจากนโยบาย 3) ความสามารถในการกำหนดภารกิจ ตลอดจนมาตรฐานในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติงานรวมหรือสอดคล้องกับแผนงาน โครงการ (จุมพล หนิมพานิช, 2547, หน้า 202) ดังนั้น โดยนัยนี้ผู้รับผิดชอบการนำไปปฏิบัติจึงจะต้องควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัตินโยบาย โดยเริ่มตั้งแต่ดูแลให้มีความชัดเจนของกิจกรรมโครงการและแผนงานต่างๆ ที่แปลงจากนโยบาย รวมทั้งกำหนดภารกิจและมอบหมายงานอย่างรอบคอบ หลังจากนั้น จึงดูแลให้มีการกำหนดมาตรฐานตัวชี้วัดและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติ รวมไปถึงกำหนดมาตรการในการให้คุณ

ให้โทษอย่างเป็นธรรม นั่นคือ ดูแลให้มีระบบติดตามการดำเนินโครงการต่างๆ ตามนโยบายและยังหมายรวมทั้งดูแลให้มีการประเมินผลนโยบายที่นำไปปฏิบัติด้วย ระบบการควบคุมตรวจสอบและประเมินผลเป็นกลไกที่จะทำให้การดำเนินนโยบายไม่เบี่ยงเบนไปจากเป้าหมายที่กำหนด การควบคุมตรวจสอบเป็นการแสวงหาหลักฐานว่ามีการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติ การประเมินผลนโยบายเป็นการศึกษาคุณค่าของผล การปฏิบัติ นโยบายการควบคุมตรวจสอบ และประเมินผลนับเป็นการเสริมแรงและเป็นปัจจัยกระตุ้นการปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้อง

2.1.5 กลยุทธ์การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

ความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติจะมีมากน้อยเพียงใด สามารถพิจารณาใช้กลยุทธ์เพื่อผลักดันให้การปฏิบัติบรรลุผลได้ ดังต่อไปนี้ (กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนตรีวัต, 2558, หน้า 51-56)

เพรสแมนและวิลด์ฟสกี (Pressman and Wildavsky, 1973: XXI) เห็นว่า กลยุทธ์ทั่วไปในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จคือ 1) นโยบายแผนงานหรือโครงการที่นำไปปฏิบัติ ควรเริ่มต้นจากจุดเล็กในลักษณะโครงการย่อยหรือโครงการทดลอง โดยจัดเป็นโครงการนำร่องหรือโครงการทดลองขนาดเล็กก่อน เพราะทำให้ง่ายต่อการจัดการด้านมาตรฐานโครงสร้างและเทคโนโลยีการบริหารงาน การทำโครงการทดลองจะช่วยประกันความเสี่ยงและความเสียหายแล้วจึงค่อยขยายผลไปสู่พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมายขนาดใหญ่ 2) ขั้นตอนในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติควรใช้วิธีการที่เข้าใจได้ง่ายๆ เพื่อที่จะทำให้เป้าหมายบรรลุผลให้มากที่สุด กล่าวคือ พยายามหลีกเลี่ยงการกำหนดวิธีการปฏิบัติงานที่สลับซับซ้อน เพราะจะทำให้ยุ่งยากในการทำความเข้าใจกับผู้ปฏิบัติ และ 3) เพื่อขจัดความยุ่งยากในการบริหารนโยบายและแผนควรเลือกกลยุทธ์ลักษณะกลไกตลาดมาใช้ในการปฏิบัติ

นอกจาก เพรสแมนและวิลด์ฟสกี ยังมีแนวคิดที่น่าสนใจของการดิเนอร์ และบอลซ์ (Gardiner and Balch 1980, pp 113-130) ซึ่งนำเสนอกลยุทธ์ในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ โดยมีจุดเน้นไปที่กลุ่มเป้าหมายหรือประชาชนที่ได้รับผลจากการปฏิบัตินโยบาย ดังนี้

1) กลยุทธ์การให้ข้อมูลข่าวสาร (information strategies) การให้ข่าวสารข้อมูลช่วยให้ประชาชนตระหนักถึงปัญหาที่ทำให้ต้องมีการกำหนดนโยบาย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาน้ำเสีย ความสำคัญของการให้ข่าวสารข้อมูล คือ การเลือกใช้สื่อที่สามารถเข้าถึงประชาชนให้มากที่สุด สื่อที่มีประสิทธิภาพจะต้องเป็นสื่อที่สอดคล้องกับระดับการศึกษาและวิถีชีวิตของประชาชน งานวิจัยของการดิเนอร์และบอลซ์ เกี่ยวกับกระบวนการส่งข้อมูลข่าวสารนโยบาย พบว่า ประชาชนต่างกลุ่มจำเป็นต้องใช้สื่อต่างประเภทกันในการให้ข้อมูลข่าวสารและข้อมูลข่าวสารต่างประเภทกันจะต้องใช้สื่อต่างกัน กล่าวคือ ข่าวสารบางประเภทอาจเหมาะสมกับสื่อบางประเภทเท่านั้น

กลยุทธ์การให้ข้อมูลข่าวสารอาจเลือกนำไปใช้ได้กับนโยบายทุกประเภทโดยเฉพาะประเภทนโยบายการควบคุม ดูแล เพื่อประโยชน์ส่วนรวมที่ใช้แนวทางการณรงค์ เช่น นโยบายการควบคุมและป้องกันโรคเอดส์ นโยบายอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นโยบายรณรงค์ไม่กินปลาดิบ นโยบายรณรงค์ไม่สูบบุหรี่ นโยบายการวางแผนครอบครัว นโยบายกองทุนหมู่บ้าน นโยบายคุ้มครองผู้บริโภค นโยบายประกันสุขภาพถ้วนหน้า นโยบายรณรงค์เพื่อการรู้หนังสือ นโยบายการกระจายอำนาจ การจัดการศึกษาสู่ชุมชน หรือประเภทนโยบายการจัดสรรทรัพยากรเสียใหม่ (redistributive policy) ก็เหมาะที่จะใช้การให้ข่าวสารข้อมูลแก่ประชาชนผ่านสื่อและการเลือกใช้สื่อที่ขึ้นอยู่กับประเภทข่าวสารที่จะให้และลักษณะของกลุ่มเป้าหมายด้วยเช่นกัน

2) กลยุทธ์การอำนวยความสะดวก (Facilitation strategies) การให้ความสะดวก หมายถึง การเอื้ออำนวยให้ผู้รับประโยชน์หรือกลุ่มเป้าหมายของนโยบายและแผนมีความสะดวกที่จะปฏิบัติตามนโยบายหรือสะดวกที่จะเข้ามาใช้บริการจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือสะดวกที่จะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติตามนโยบาย การวิจัยของการ์ดิเนอร์และบอลซ์ พบว่า ความลังเลใจของประชาชนและผู้เกี่ยวข้องที่จะยอมรับหรือปฏิเสธนโยบายประการหนึ่งคือ การพิจารณาที่ความยากง่ายของการปฏิบัติตามนโยบาย กล่าวคือ งานวิจัยของทั้งสองพบว่า ทั้งๆ ที่ประชาชนและผู้เกี่ยวข้องอาจเห็นด้วยอย่างมากกับนโยบายที่ประกาศใช้ แต่นโยบายนั้นอาจถูกปฏิเสธจากประชาชนหรือประชาชนอาจให้ความร่วมมือน้อยกว่าที่ควรจะเป็นเพราะเห็นว่ามีความยุ่งยากในทางปฏิบัติ

กลยุทธ์การให้ความสะดวกที่การ์ดิเนอร์และบอลซ์ เสนอให้เลือกใช้กับนโยบายป้องกันภัยจากอาชญากรรม เช่น การจัดตั้งศูนย์รับแจ้งข่าวอาชญากรรม การบริการแจ้งข่าวอาชญากรรมทางโทรศัพท์โดยไม่คิดค่าบริการ การลดภาษีสินค้าและบริการประเภทที่เป็นเครื่องสัณฐานเตือนภัยจากการโจรกรรม มีการฝึกอบรมการป้องกันภัยและทรัพย์สินด้วยตนเองแก่ประชาชน เป็นต้น

กลยุทธ์การให้ความสะดวกอาจใช้ได้กับนโยบายหลายประเภทและหลายลักษณะ เช่น นโยบายภาษี นโยบายทางการศึกษา นโยบายด้านการจราจรและการขนส่ง นโยบายสาธารณสุขมูลฐาน และนโยบายการรักษาความสะอาดภายในเขตเมือง เป็นต้น

3) กลยุทธ์การกำกับควบคุม (Regulatory strategies) เป็นกลยุทธ์ที่ใช้เพื่อการลงโทษ (sanctions) บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ไม่ปฏิบัติตามนโยบายกลยุทธ์นี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้บุคคลและกลุ่มบุคคลปฏิบัติ หรือละเว้นการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้เกิดสิ่งที่พึงมาแก่สังคม

ในทฤษฎีของการ์ดิเนอร์และบอลซ์ การใช้กลยุทธ์การกำกับควบคุมมิใช่จะจำเป็นอย่างเฉพาะกับนโยบายการป้องกันอาชญากรรมเท่านั้น แต่นโยบายจำนวนมากจำเป็นต้องอาศัยกลยุทธ์นี้ เพราะจากการศึกษาวิจัยที่นักวิชาการทั้งสองสำรวจมาพบว่า อัตราการปฏิบัติตามกฎหมายหรือนโยบายของกลุ่มเป้าหมายขึ้นอยู่กับความเอาใจจริงเอาใจ ความรวดเร็วฉับไว และความรุนแรงของบทลงโทษ ผู้ละเมิดกฎหมายหรือนโยบาย เพราะฉะนั้น กลยุทธ์การกำกับควบคุมด้วยการลงโทษก็สมควรนำมาใช้ในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์นี้จำเป็นต้องใช้ร่วมกับกลยุทธ์ให้ข้อมูลข่าวสารและกลยุทธ์การให้ความสะดวกที่กล่าวมาแล้ว

4) กลยุทธ์การให้สิ่งเสริมแรง (Incentives strategies) การให้สิ่งเสริมแรงเป็นกลยุทธ์การเข้าไปแทรกแซงที่ใช้กลไกตลาดหรือกลไกราคาเพื่อส่งเสริมผู้ปฏิบัติให้ได้รับประโยชน์แบบอุปสงค์ อุปทาน ในลักษณะการให้รางวัลและสิ่งทดแทนหรือลดค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษแก่ผู้ปฏิบัติตามนโยบาย เช่น การใช้ระบบภาษี การให้สิทธิพิเศษทางการค้า หรือสิทธิพิเศษด้านภาษี ตามนโยบายส่งเสริมการลงทุน การใช้ระบบการให้เงินอุดหนุน สำหรับนโยบายส่งเสริมการศึกษาเอกชนหรือการใช้ระบบเงินช่วยเหลือแบบก้อนเงิน (block grant) ตามนโยบายส่งเสริมการเป็นมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ (นอกระบบราชการ) ในทางธุรกิจรัฐบาลอาจให้สิทธิพิเศษด้านภาษีนำเข้าและภาษีการค้าเกี่ยวกับอุปกรณ์เครื่องมือสื่อการเรียนการสอน เครื่องดนตรี อุปกรณ์กีฬา เพื่อส่งเสริมนโยบายการศึกษา การกีฬาและการดนตรี ของประเทศ รัฐบาลอาจส่งเสริมให้บริษัทประกันภัยเรียกเบี้ยประกันในอัตราที่ต่ำกว่าปกติสำหรับเจ้าของรถยนต์ที่ไม่มีประวัติด้านการเกิดอุบัติเหตุ และไม่เคยทำความผิดด้านการจราจรตามนโยบายการจราจรและการขนส่ง เป็นต้น กลยุทธ์การเสริมแรงดังตัวอย่างที่ยกมาจะเป็นเครื่องจูงใจให้

นโยบายที่นำไปปฏิบัติ มีลักษณะสร้างสรรค์ประชาชนและกลุ่มเป้าหมายมีความพอใจและพร้อมจะปฏิบัติตามนโยบาย เพราะเห็นประโยชน์ที่จะได้รับทั้งในด้านส่วนตัวและส่วนรวม

กล่าวโดยสรุป นโยบายและแผนที่นำไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จในทรรศนะของการ์ดเนอร์และบอลซ์ ทุกๆ นโยบายไม่ว่าจะเป็นนโยบายประเภทข้อบังคับเพื่อการกระจายผลประโยชน์ส่วนรวม (distributive regulatory policies) นโยบายกำกับการณ์เพื่อให้สิทธิประโยชน์เชิงการแข่งขัน (competitive regulatory policies) นโยบายกำกับการณ์เพื่อประโยชน์ของส่วนรวม และนโยบายประเภทการจัดสรรทรัพยากรเสียใหม่แล้วแต่จำเป็นจะต้องอาศัยกลยุทธ์การให้ข้อมูลข่าวสาร การให้ความสะดวกในทางปฏิบัติกำกับควบคุม และการให้สิ่งเสริมแรงเพราะทุกนโยบายและแผนที่มีมุ่งประสงค์ให้ประชาชนหรือกลุ่มเป้าหมายเปลี่ยนแปลงสิ่งใดๆ หรือมีพฤติกรรมตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย ประชาชนหรือกลุ่มเป้าหมายจำเป็นต้องได้รับรู้ข้อมูลข่าวสาร นโยบายได้รับความสะดวกในการปฏิบัติ และมีการกำกับควบคุม มีมาตรการลงโทษ และการให้รางวัลหรือสิ่งเสริมแรงทางจิตวิทยา อย่างไรก็ตาม การที่ผู้มีอำนาจจะเลือกว่านโยบายใดสมควรให้นำนักการให้แก่กลยุทธ์ใดมากน้อยเพียงใดย่อมขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของกลุ่มเป้าหมายและนโยบายที่นำไปปฏิบัติ

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน

2.2.1 นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในระดับนานาชาติ

องค์การสหประชาชาติได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2011-2020 (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 เพราะปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชากรโลก และยังได้ตกลงร่วมกันให้ประเทศสมาชิกดำเนินการโดยประกาศให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” เพื่อนำประเทศของตนเข้าสู่ “ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน” ประเทศไทยเองโดยกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ได้เห็นชอบตามกรอบปฏิญญามอสโก ซึ่งเป็นผลจากการประชุมผู้บริหารระดับสูง เรื่องความปลอดภัยทางถนน (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for Action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 ซึ่งกำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีเป้าหมายการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโกกล่าวคือ

“ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563”

เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการทำงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจนและมีกรอบทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็น ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับชี่ยานพาหนะลดลง

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับชี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

8. พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความแข็งแกร่ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.2.2 แนวคิดและหลักการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2564)

กรอบความคิดต่อเนื่องจากวิสัยทัศน์และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 โดยให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีการกระจายรายได้และการพัฒนาอย่างเท่าเทียม มีระบบนิเวศน์ที่ดี สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ระยะยาว “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ของประเทศ โดยมีการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของประเทศ (Country Strategic Positioning) ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ให้สอดคล้องกับจุดแข็งของประเทศและบริบทในอนาคต เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งสาขาการขนส่งทางถนนกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2563

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการทบทวนแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.2554 – 2563 เพื่อปรับปรุงแผนให้มีความเหมาะสม ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป โดยดำเนินการในรูปแบบคณะกรรมการและคณะทำงานทบทวนแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.2554 – 2563

สำหรับเป้าประสงค์ในเรื่องความปลอดภัยนั้นได้จัดอยู่ในเป้าประสงค์ที่ 3 คือ “เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย” มีรายละเอียดดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 3 “เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย”

แนวทางในการป้องกันและปรับปรุงการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้ การจัดให้มีช่องทางจักรยานยนต์ การปรับปรุงทางด้านกายภาพ เช่น ความโค้งของถนน การให้การศึกษ การบังคับใช้กฎหมายจราจร เช่น การจำกัดความเร็วและเข้มงวดในการควบคุมน้ำหนัก และจำนวนรถบรรทุกทั้งการขนส่งคนและสินค้า รวมถึงการตรวจสภาพประจำปี นอกจากนี้ ต้องมีการกำกับดูแลคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการขนส่งสาธารณะตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับโดยมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เช่น การปรับปรุงการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทาง รถร่วมบริการ เพื่อให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน การนำเทคโนโลยีมาช่วยให้เกิดความปลอดภัย และการกำกับที่ดีโดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนากลยุทธ์และมาตรการต่างๆ ในด้านความปลอดภัย ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 3.1 : การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ยุทธศาสตร์นี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยต้องวางแผนพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบระบบขนส่งทางถนนให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ยังต้องเร่งกำกับการใช้งานให้เกิดความปลอดภัย เมื่อพิจารณาคุณภาพขององค์ประกอบของระบบการขนส่งทางถนนอันได้แก่ ยานพาหนะ ผู้ขับขี่และทาง และพิจารณาการใช้งานและการกำกับการใช้งานแล้วพบว่า การกำกับการใช้งานให้เกิดความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะการกำกับการขับขี่โดยผู้ขับขี่ประเภทต่างๆ (รถจักรยานยนต์ รถส่วนบุคคล รถสาธารณะ รถบรรทุก ผู้เดินเท้า และอื่นๆ) ไม่เฉพาะการได้มาซึ่งใบอนุญาตเท่านั้น แต่ต้องมีการกำกับเพื่อให้เกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญ 2 กลยุทธ์ ได้แก่

1) การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยเป็นการเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนและการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยอย่างยั่งยืน โดยต้องดำเนินการตามมาตรการ ดังนี้

(1) การจัดตั้งหน่วยหลักซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างถาวร

(2) การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ในการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อศึกษาวิจัยและประยุกต์เทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ รวมถึง การวิจัยพัฒนาบูรณาการเทคโนโลยีระหว่างองค์ประกอบของระบบถนน

(3) การเปลี่ยนวิธีการทดสอบและออกใบอนุญาตขับขี่

(4) จัดให้มีระบบตรวจสอบด้านความปลอดภัยอย่างเป็นทางการ

(5) จัดให้มีระบบตรวจสอบความปลอดภัยของรถทุกประเภท

(6) การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย

(7) การวางแผนและการลงทุนการใช้ระบบเทคโนโลยี เพื่อการกำกับการใช้งานขนส่งและจราจรเพื่อความปลอดภัย โดยพิจารณาประยุกต์ระบบเทคโนโลยีเพื่อการกำกับการใช้รถใช้ถนน อาทิ การติดตามยานพาหนะ การกวดขันความเร็ว การกวดขันการกระทำผิดกฎจราจร

(8) การวางแผนและพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้มีการใช้งานระบบขนส่งที่มีความปลอดภัยบนถนนโดยพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้อย่างแพร่หลายเกิดการกำกับการใช้งานและติดตามตรวจสอบสถานการณ์ความปลอดภัยบนถนนได้

(9) การจัดตั้งศูนย์ฝึกทักษะการขับขี่ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยให้ครอบคลุมผู้ขับขี่และสร้างหลักสูตรการอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัยและมีกรอบรมให้ผู้ขับขี่ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

- (10) การบังคับใช้มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับขี่โดยสารสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น
- (11) การตรวจสอบการโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานโดยมีการบันทึกสถิติสำหรับรถโดยสารสาธารณะและมีการตรวจสอบได้
- (12) การกวดขันน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานมีกลไกควบคุมการบรรทุกอย่างเห็นผลโดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องมีการบันทึกการกวดขัน/จับกุมและมีสถิติของการกระทำผิดเกิดการลงโทษสามารถตรวจสอบได้
- (13) การบังคับใช้การจำกัดความเร็ว (Speed Management) อย่างเป็นทางการมีการบังคับความเร็วอย่างเคร่งครัด มีการจับกุมและปรับ หรือดำเนินคดีอย่างตรงไปตรงมาและสามารถตรวจสอบได้
- (14) การผลักดันให้มีการประกันภัยที่ครอบคลุมทั้งการใช้รถส่วนบุคคล การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยอาจศึกษาพิจารณาการประกันภัยรายยานพาหนะหรือรายบุคคลและส่งเสริมการทำประกันภัย
- (15) การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้าและสินค้าอันตรายระหว่างประเทศเพื่อกำหนดมาตรการในการกำกับและควบคุมติดตามรถขนส่งประเภทนี้อย่างเคร่งครัดมีการตรวจสอบได้
- (16) การกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกจัดทำคู่มือการขับขี่ (Log book)
- (17) การบังคับใช้กฎจราจรและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง
- (18) การบังคับใช้กฎหมายการขนส่งและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายขนส่งอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง
- (19) การจัดระเบียบข้อบังคับว่าด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ

2.24 แนวคิดและหลักการของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งหลักของประเทศมีส่วนมากกว่าร้อยละ 80 การขนส่งทางถนนจึงเป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตประจำวันของคนไทยทุกคนในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และอื่นๆ เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีจุดเด่นที่สามารถเข้าถึงได้ทุกที่หรือที่เรียกว่า door-to-door และการลงทุนในการขนส่งใช้เงินลงทุนไม่มากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งประเภทอื่น รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้ยานยนต์มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพในการขับขี้อย่างไม่หยุดยั้ง การขนส่งทางถนนจึงเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความสะดวกสบายแต่การขนส่งทางถนนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาทั้งปัญหาอุบัติเหตุมลพิษจากการใช้รถการใช้พลังงานในภาคการขนส่งเป็นอย่างมาก จึงอาจก่อให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพและส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ ดังนั้น การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2564 (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. 2559-2564) จึงยังมุ่งเน้นบทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการเป็นหน่วยงานควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน เพื่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งทางถนนที่มีความสมดุล แต่ยังคงจุดแข็งในเรื่องการบริการที่เป็นเลิศด้วยนวัตกรรมและธรรมาภิบาล โดยมีหลักการของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับใหม่ ดังนี้

- 1) น้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา” และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “ความมีเหตุผล พอประมาณ การมีภูมิคุ้มกัน” มาใช้เป็นพื้นฐานในการปฏิบัติราชการ
- 2) วิสัยทัศน์ประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2563 “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”
- 3) แนวทางการปฏิบัติงานของนโยบายรัฐบาล “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน”
- 4) ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564)
- 5) นโยบายกระทรวงคมนาคมในการทำงานเป็นเครือข่าย Network Centric Base/ Operation และอยู่บนหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และยึดผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก
- 6) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564
- 7) หลักการใช้ตัวชี้วัดเป็นเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาโดยให้มีการพัฒนาตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Indicators) ให้ครอบคลุมทุกมิติของงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 8) การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เป้าประสงค์ในอีก 5 ปี บรรลุผลซึ่งเป็นหน้าที่ของบุคลากรทุกคนในองค์กรในการร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานอย่างเป็นเครือข่ายในการร่วมมือกับหน่วยงานเจ้าภาพหลักในแต่ละเป้าประสงค์ขับเคลื่อนงานตามภารกิจหลักของกรมฯ

2.2.5 แนวคิดระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนนมาตรฐาน ISO 39001 : 2012

ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ออกแบบโดยเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนโดยการลดจำนวนการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บร้ายแรงจากการจราจรทางถนนโดยสามารถชี้บ่งข้อกำหนดหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่องค์กรสามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามความต้องการของระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้โดยหลักการของมาตรฐาน สรุปได้ดังนี้

- 1) มาตรฐาน ISO 39001 เป็นไปตามหลักการพื้นฐาน PDCA (Plan-Do-Check-Act) โดยคงไว้ซึ่งหลักการระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO (ISO Management System Standard) ทำให้มีการดำเนินการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง
- 2) มาตรฐาน ISO 39001 มีโครงสร้างตามมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ทำให้ง่ายต่อการบูรณาการร่วมกันกับระบบคุณภาพอื่นๆ
- 3) มีเอกสารสนับสนุนอื่นๆ ที่จะเป็นข้อมูลและช่วยให้สามารถจัดทำระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) ออกแบบสำหรับองค์กรที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านความปลอดภัยจราจรและการวางแผนต่างๆ
- 5) มาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ โดยมุ่งเน้นการตระเตรียมการต่างๆ ที่จะลดความเสี่ยงระบบจราจร

2.3 นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

2.3.1 ความเป็นมา

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย หลายปีที่ผ่านมาอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเพิ่มขึ้นต่อเนื่องทุกปี และจากข้อมูลในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. 2558-2560) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปี พ.ศ.2558 จำนวน 69,371 ครั้ง ปี พ.ศ.2559 จำนวน 84,552 ครั้ง และปี พ.ศ.2560 จำนวน 85,949 ครั้ง ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมขับรถเร็ว เมาสุรา ตัดหน้ากระชั้นชิด ทักษะวิสัยไม่ดี และหลับใน โดยการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีทั้งที่ตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจ ซึ่งนำไปสู่ความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน ร่างกายและจิตใจ คุณภาพชีวิตของประชาชน อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อครอบครัว ชุมชน สังคม และประเทศชาติ

ในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ให้ได้ผลอย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าปัญหานั้นจะเป็นเรื่องใดก็ตาม รวมทั้งเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สิ่งที่ทำเป็นอย่างยิ่งคือ ทิศทางที่ชัดเจนซึ่งการมีทิศทางที่ชัดเจนจะเกิดขึ้นได้จากการวางแผนภายใต้กระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ

และจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558 สรุปการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2558 มีมติเห็นชอบข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย

1. การดำเนินการด้านกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มข้นจริงจัง และต่อเนื่อง
2. การปลูกฝังสร้างจิตสำนึกวัฒนธรรมความปลอดภัยและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
3. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและกลไกการติดตามประเมินผล

2.3.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน
2. เพื่อกำกับ ดูแลการเดินทางโดยสารสาธารณะ ให้มีความพร้อมทั้งสภาพตัวรถและผู้ขับรถในการอำนวยความสะดวก ปลอดภัยและสร้างความมั่นใจในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
3. เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งด้วยรถโดยสารและรถบรรทุกสาธารณะ

2.3.3 การควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

จากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้กำกับระบบขนส่งโดยสารสาธารณะ (Regulator) จึงได้กำหนดนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำกับ ดูแลให้การขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ มีการขับขี่อย่างปลอดภัย มีสภาพรถที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ขึ้น เพื่อใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง รถโดยสารขนาดเล็ก รถแท็กซี่ รถยนต์บริการ รถยนต์สี่ล้อสาธารณะ รถยนต์สามล้อสาธารณะ รถจักรยานยนต์สาธารณะ ในที่นี้จะกล่าวถึงนโยบายเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง ประกอบด้วย การควบคุม กำกับ ดูแล ๖ ด้าน มีสาระสำคัญดังนี้

1. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS
2. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
3. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
4. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์
5. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์
6. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

1. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS เป็นนโยบายที่กรมการขนส่งทางบก นำมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ในระยะเริ่มต้นได้นำมาใช้กับรถบรรทุกวิสดู อันตรายก่อน เนื่องจากปรากฏข้อเท็จจริงว่าอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถบรรทุกวิสดูอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายที่รุนแรงทั้งแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนซึ่งสาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 และได้ดำเนินนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปบังคับใช้กับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 (รถสองชั้น) ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 1 มกราคม 2556 ซึ่งต้องติดตั้งและใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานให้แล้วเสร็จก่อนการตรวจสภาพรถเพื่อต่ออายุทะเบียน สำหรับรถนั้นในปี พ.ศ. 2559 การเริ่มใช้ GPS อย่างจริงจัง ตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2559 เป็นต้นไป กรมการขนส่งทางบก ได้ประกาศให้รถโดยสารสาธารณะ รถลากจูง รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป ที่จดทะเบียนใหม่ต้องติดตั้ง GPS ทุกคันพร้อมเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับศูนย์บริหารจัดการการเดินทาง การนำระบบ GPS มาใช้ในการบริหารและติดตามการเดินทางโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกตามโครงการ “มั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS” ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อติดตามพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขับรถแบบเรียลไทม์ ในการควบคุม กำกับ ดูแลการใช้ความเร็ว ชั่วโมงการทำงาน การใช้ใบอนุญาตขับรถ การแสดงตัวผู้ขับรถ พร้อมได้เปิดแอปพลิเคชัน “DLT GPS” เพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการติดตามตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารผ่านทางแอปพลิเคชันดังกล่าวได้ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งถือว่าเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง เพื่อติดตาม กำกับ พฤติกรรมการขับรถแบบเรียลไทม์ เช่น ข้อมูลการใช้ความเร็ว ชั่วโมงการขับขี่ และตำแหน่งพิกัดของรถ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สามารถช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถติดตามพฤติกรรมผู้ขับรถ เพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ทั้งนี้ มีการกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้ (ยกเว้น รถสองแถว, รถหมวด 4 และรถหมวด 1 ภูมิภาค) รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) ติดตั้งระบบ GPS และในปี 2559 กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการการเดินทางด้วยระบบ GPS ทั่วไทย สำหรับสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ได้ดำเนินการครั้งแรก เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2559

2. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

เป็นนโยบายที่กรมการขนส่งทางบกนำมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารประจำทาง ด้วยเหตุผลที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในปัญหาความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน และกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่มุ่งเน้นการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นรากฐานของสังคมไทย เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วประเทศ การตรวจความพร้อมของรถโดยสารถือว่าเป็นกิจกรรมเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยใช้แบบรายการตรวจความพร้อมหรือเช็คลิสต์ที่กำหนดครอบคลุมการตรวจสภาพความมั่นคงแข็งแรงของรถยนต์ ยาง ระบบไฟ การติดตั้ง GPS อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ เพื่อให้รถโดยสารทุกคันมีความพร้อมในการให้บริการอย่างปลอดภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้รถที่นำมาใช้มีสภาพที่มั่นคงแข็งแรงพร้อมที่จะให้บริการแก่ผู้โดยสาร ซึ่งจะทำให้ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซึ่งส่วนหนึ่งมีสาเหตุจากความไม่พร้อมของตัวรถ

3. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

เป็นนโยบายที่กรมการขนส่งทางบกนำมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ด้วยเหตุผลที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในปัญหาความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน และกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่มุ่งเน้นการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นรากฐานของสังคมไทย เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถจะตรวจควบคู่ไปกับการตรวจความพร้อมของตัวรถ โดยการตรวจใบอนุญาตขับรถ ตรวจความพร้อมของร่างกาย (ความอ่อนเพลีย) การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจสารเสพติดในปัสสาวะ ตรวจสมุดประจำรถเพื่อตรวจระยะเวลาการขับรถ ตรวจการแต่งกาย หากพบการกระทำผิดก็จะดำเนินการตามกฎหมาย โดยการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้พนักงานขับรถมีความพร้อมทางร่างกายในการปฏิบัติหน้าที่ มีการควบคุมชั่วโมงทำงานของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งจะมีส่วนทำให้ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซึ่งส่วนใหญ่มีสาเหตุจากความไม่พร้อมของพนักงานขับรถ

4. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์

นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ เป็นมาตรการที่กรมการขนส่งทางบก นำมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินรถ โดยการตรวจสอบการใช้ความเร็วและการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ด้วยกล้องเลเซอร์ในเส้นทางสายหลัก เข้า-ออก กรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาค สืบเนื่องจากสาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ การที่ผู้ขับรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีการใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด และขับรถไม่ชิดของทางด้านซ้าย จึงได้นำมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุมาใช้กับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก คือ มาตรการ 3ม. (เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัยและมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย) 2ข. (มี

ใบขับขี่และคาดเข็มขัดนิรภัย) 1ร. (ไม่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด) มาใช้รณรงค์ส่งเสริม และ บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการกำกับดูแลความมั่นคงปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก (ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก) ถือว่าอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก จึงเป็นภารกิจ ที่สำคัญ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากรถโดยสารและรถบรรทุก ซึ่งการปฏิบัติงานการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ในภาพรวมถือว่าการปฏิบัติ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สถิติจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถบรรทุก สาเหตุที่มาจากการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดลดลง

5. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์

เป็นนโยบายที่กรมการขนส่งทางบกนำมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถโดยสาร สาธารณะ การตรวจความพร้อมของผู้ขับรถถือว่าเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จริงจัง โดยหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก ต้องดำเนินการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ โดยสารและรถบรรทุก โดยพนักงานขับรถลงมารายงานตัวต่อกับผู้ตรวจการ ณ จุดตรวจบนถนนสายหลัก/สายรอง สถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอดรถ และดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ หากพบการกระทำผิดดำเนินการลงโทษตามกฎหมาย

ดังนั้น กิจกรรมการตรวจความพร้อมของผู้ขับรถด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ถือว่ามีความสำคัญต่อการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการสาธารณะ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป เพราะ หากยังมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดมากเท่าใด ความศักดิ์สิทธิ์ ความเกรงกลัวในตัวบทกฎหมาย ย่อมเกิดขึ้นกับผู้ขับรถมากเท่านั้น นั่นหมายถึงความปลอดภัยที่จะส่งผลตามมาสร้างความมั่นใจเกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการและผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาเมาแล้วขับ ทำให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับต้นๆ ซึ่งการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลผู้ขับรถด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์เพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจของพนักงานขับรถถือเป็นเรื่องสำคัญ โดยกำหนดให้พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ หากตรวจพบจะต้องเปลี่ยนตัวพนักงานขับรถทันที รวมทั้ง หากมีตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องส่งดำเนินคดีตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งมีโทษจำคุก 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท ส่วนผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ควบคุมกวดขันดูแลพนักงานขับรถและผู้ประจำรถ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 40,000 บาท เนื่องจากสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการเมาแล้วขับ การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์พนักงานขับรถก่อนปฏิบัติหน้าที่หรือขณะปฏิบัติหน้าที่ที่จะมีส่วนทำให้ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้ระดับหนึ่ง

6. นโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

เป็นนโยบายที่กรมการขนส่งทางบกนำมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแล รถที่ใช้งานบนท้องถนน ให้มีสภาพพร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย รวมถึง มีค่าควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์ไม่เกินค่ามาตรฐาน เพื่อแก้ไขปัญหา มลพิษจากการใช้รถการใช้พลังงานในภาคการขนส่งจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ทำให้เกิดมลพิษ ฝุ่นละออง PM2.5 ด้วยการสุ่มตรวจค่าควันดำรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก มาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการตั้งจุดตรวจควันดำบนถนนสายหลัก/สายรอง/การตรวจควันดำรถที่มาติดต่อดำเนินการทางทะเบียน ที่สำนักงาน/สถานีประกอบการ เพื่อเป็นการยกระดับความเข้มข้นในการแก้ปัญหา หากพบมีค่าควันดำเกิน

เกณฑ์มาตรฐาน จะดำเนินการเปรียบเทียบปรับขั้นสูงสุด และพ้น “ห้ามใช้” รถที่มีค่าวันดำเนินมาตรฐานทันที และให้นำรถไปแก้ไขก่อนนำกลับมาวิ่งให้บริการ การใช้วิธีการตรวจหาค่าความเข้มข้นของควันว่าเกินมาตรฐานและเป็นมลพิษ ด้วยวิธีตรวจวัดด้วยระบบวัดความทึบแสง กำหนดไม่เกินร้อยละ 45 ซึ่งเป็นมาตรฐานตามที่กรมควบคุมมลพิษกำหนด

2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

2.4.1 รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง

1. รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนด
2. รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง โดยไม่จำกัดเส้นทาง

2.4.2 ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคล ที่ดำเนินการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสาร ได้แก่

1. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 ที่เดินรถในเส้นทางภายในเขตเทศบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่อง
2. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 2 ที่เดินรถประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร – เพชรบุรี
3. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 3 ที่เดินรถประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากเพชรบุรี – ราชบุรี, เพชรบุรี – หัวหิน, เพชรบุรี – ประจวบคีรีขันธ์ และ เพชรบุรี – สมุทรสงคราม
4. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวด 4 ที่เดินรถประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากต้นทางและปลายทางอยู่ระหว่างอำเภอกับจังหวัดหรือระหว่างอำเภอกับอำเภอ และอยู่ภายในเขตจังหวัดเพชรบุรี
5. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง
6. ผู้ประกอบการรถร่วม หมายถึงบุคคลหรือกลุ่มบุคคลไม่ว่าจะดำเนินการในรูปแบบใดก็ตาม นำรถยนต์โดยสารของตนไปขอร่วมวิ่งในเส้นทางเดินรถซึ่งผู้อื่นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีส่วนตกลงในการวิ่งร่วมเป็นอย่างไรก็ตาม

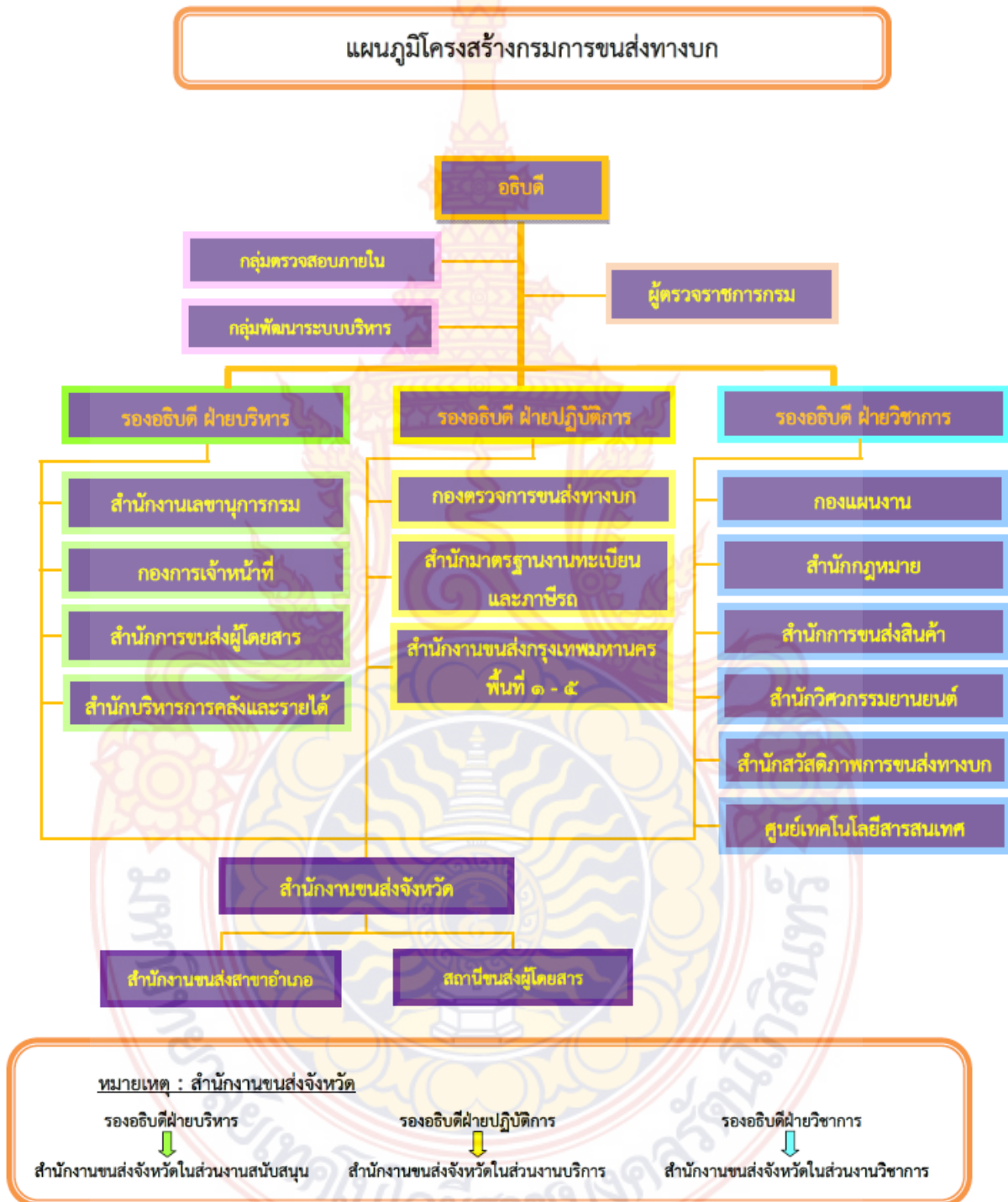
2.4.3 พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง

2.5 ข้อมูลพื้นฐานกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

2.5.1 ข้อมูลพื้นฐานกรมการขนส่งทางบก

1) โครงสร้างของกรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วย หน่วยงานทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค หน่วยงานในส่วนกลาง ประกอบด้วย สำนักงานเลขานุการกรม กองการเจ้าหน้าที่ กองตรวจการขนส่งทางบก กองแผนงาน สำนักกฎหมาย สำนักการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งสินค้า สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 – 5 สำนักบริหารการคลังและรายได้ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ศูนย์เทคโนโลยี

สารสนเทศ กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร กลุ่มตรวจสอบภายใน และหน่วยงานในส่วนภูมิภาค ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัด และรับผิดชอบดูแลสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาอำเภอ และสถานีขนส่งผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม บางจังหวัด อาจไม่มีสำนักงานขนส่งสาขาอำเภอ และหรือสถานีขนส่งผู้โดยสาร ดังแสดงในภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.4 โครงสร้างกรมการขนส่งทางบก
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก 2560

2) ภารกิจอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก มีภารกิจในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนให้เป็นตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและดำเนินการเกี่ยวกับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ทั้งนี้ เพื่อให้ระบบขนส่งทางบกและการใช้รถใช้ถนนเกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของประเทศ สามารถสรุปได้ดังนี้

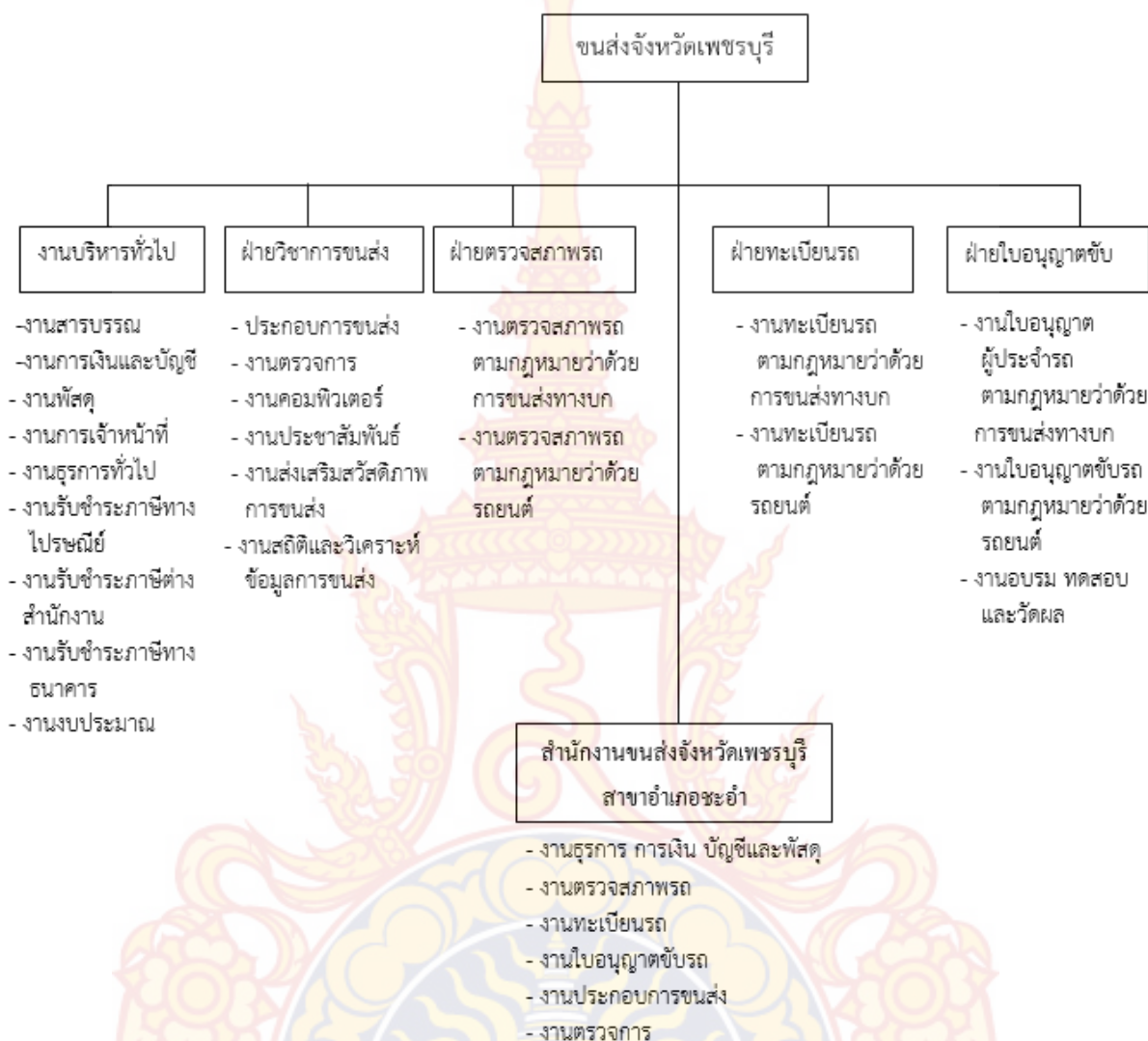
1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
3. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก
4. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก
5. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรี มอบหมาย

2.5.2 ข้อมูลพื้นฐานของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ได้จัดตั้งและเปิดทำการครั้งแรก ประมาณ ปี 2505 โดยในการเปิดทำการครั้งแรกได้เช่าอาคารเป็นบ้านไม้สองชั้น ตั้งอยู่ในซอยทรัพย์สิน ตำบลคลองกระแชง อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี ต่อมาในปี 2507 กรมการขนส่งทางบก ได้อนุมัติให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี จัดซื้อที่ดิน และปลูกสร้างอาคารสำนักงานขึ้นเป็นอาคารแบบเก่าสองชั้น ในพื้นที่ 5 ไร่ 2 งาน 50 ตารางวา ตั้งอยู่เลขที่ 49 หมู่ 2 ถนนเพชรเกษม ตำบลไร่ส้ม อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี และย้ายที่ทำการมาอยู่สำนักงานแห่งใหม่ เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2510 และต่อมา เมื่อปี 2534 ได้ปลูกสร้างอาคารสำนักงานเพิ่มขึ้นอีก 1 หลัง เป็นอาคารสองชั้นในพื้นที่เดียวกัน ซึ่งใช้เป็นสถานที่สำหรับให้บริการประชาชนจนถึงปัจจุบัน

1) โครงสร้างของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ประกอบด้วย กลุ่มวิชาการขนส่ง ฝ่ายตรวจสภาพรถ ฝ่ายทะเบียนรถ ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ งานบริหารงานทั่วไป และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ดังแสดงในภาพที่ 2.4

แผนภูมิแสดงโครงสร้างส่วนราชการ
สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี



ภาพที่ 2.5 โครงสร้างสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี
ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี 2562

2) การกิจอำนาจหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการประชาชน เกี่ยวกับการดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ และการตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตขับรถ ใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ งานด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง งานด้านวางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งในเขตพื้นที่รับผิดชอบ และกำกับดูแลสถาน

ประกอบการของเอกชนในเขตพื้นที่ ที่ได้รับอนุญาตจากกรมฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยมีการแบ่งหน่วยงานภายใน ดังนี้

1. งานบริหารงานทั่วไป มีหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

- 1.1 งานธุรการทั่วไป
- 1.2 งานการเจ้าหน้าที่
- 1.3 งานการเงินและบัญชี
- 1.4 การจัดทำแผนงาน งบประมาณ
- 1.5 งานพัสดุครุภัณฑ์
- 1.6 งานข้าราชการทางไปรษณีย์
- 1.7 งานการประชุม
- 1.8 งานประสานราชการ

2. กลุ่มวิชาการขนส่ง

มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการให้คำปรึกษา แนะนำ ให้ความรู้ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ด้านตรวจการ ด้านสวัสดิภาพการขนส่ง ด้านป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน และควบคุม กำกับ ดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชนในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนการดำเนินโครงการและการจัดเก็บสถิติ การจัดระเบียบรถ

3. ฝ่ายทะเบียนรถ

มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

3.1 งานรถขนส่ง ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านทะเบียนและการจัดเก็บภาษีรถ สำหรับรถโดยสาร และรถบรรทุก ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

3.2 งานรถยนต์ ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านทะเบียนและการจัดเก็บภาษีรถ สำหรับรถนั่งไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งเกิน 7 คน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์

4. ฝ่ายตรวจสภาพรถ

มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสภาพรถ การตรวจสอบรถ การตรวจพิสูจน์ความถูกต้องของตัวรถ และการอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ตลอดจนการควบคุม กำกับดูแล การต่ออายุ การยกเลิก หรือเพิกถอนการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

5. ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ

มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการด้านใบอนุญาตผู้ประจำรถ และใบอนุญาตขับรถ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

5.1 งานใบอนุญาตผู้ประจำรถ ดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตผู้ประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

5.2 งานใบอนุญาตขับรถ ดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

5.3 งานอบรมทดสอบ ดำเนินการเกี่ยวกับการอบรมทดสอบ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

3) ปัจจุบันมีอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ จำนวน 64 คน แยกได้ดังต่อไปนี้

1. สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี
 - เป็นข้าราชการ จำนวน 29 คน
 - ลูกจ้างประจำ จำนวน 3 คน
 - พนักงานราชการ จำนวน 12 คน
 - ลูกจ้าง กปถ. จำนวน 2 คน
 - ลูกจ้าง จำนวน 8 คน
2. สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ
 - เป็นข้าราชการ จำนวน 4 คน
 - ลูกจ้างประจำ จำนวน 1 คน
 - พนักงานราชการ จำนวน 4 คน
 - ลูกจ้าง จำนวน 1 คน

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วัฒนชัย หงษ์ปรีชา (2542) ศึกษาเรื่อง การนำนโยบายแก้ไขปัญหาราจรไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนของสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำนโยบายการแก้ไขปัญหาราจรไปปฏิบัติซึ่งถูกกำหนดกลุ่มตัวอย่างขึ้น 93 ราย จัดเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการวิจัยครั้งนี้ ได้ข้อสรุปว่า ทักษะคติของเจ้าหน้าที่ผู้นำแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนไปปฏิบัตินั้นอยู่เกณฑ์ดี ทำให้การที่จะพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน แต่ผู้ประสานงานทรัพยากรและข้าราชการระดับล่างอยู่ในเกณฑ์พอใช้ และยังคงมีปัญหาเรื่องกำลังอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ที่มีต่อแผนพัฒนาโครงข่ายถนนยังขาดกำลังพลพอสมควร ทำให้การประสานงานทั้งองค์กรภายในและภายนอกเป็นไปได้ยากพอสมควร เจ้าหน้าที่ขาดความกระตือรือร้นและขาดแรงจูงใจในการทำงาน

รัฐกร กลิ่นอุบล (2551) ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปปฏิบัติ จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปสู่การปฏิบัติขององค์การบริหารส่วนตำบล ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์และมาตรฐานของนโยบาย ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรต่างๆ ปัจจัยด้านคุณสมบัติของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และปัจจัยด้านคุณสมบัติของบุคลากรที่รับผิดชอบ

อรมนิ สุนทรนนท์ (2552) ที่ศึกษาเรื่อง ทักษะคติของผู้นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบายการพัฒนาฝีมือแรงงาน และพบว่า ปัจจัยที่ทัศนคติ ความคิดอ่าน และจิตใจของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมาก และมีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ทั้งการนำนโยบายไปปฏิบัติของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานและสถานประกอบการ เนื่องจากพบว่า ปัจจัยทัศนคติ ความคิดอ่าน และจิตใจของผู้นำนโยบายไปปฏิบัตินี้ เป็นลักษณะภายในของตัวผู้ปฏิบัติทุกคน ก่อนที่จะสื่อสารกระทำออกมาภายนอกโดยตรง และเป็นปัจจัยที่มักจะได้รับอิทธิพลมาจากปัจจัยอื่นๆ ค่อนข้างมาก ก่อนที่จะส่งผลต่อการปฏิบัติ

วัลลพ รัตนमारค (2552) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชน กลุ่มผู้ใช้แรงงานในเขตรับผิดชอบของสถานีอนามัยตำบลด่านชุมพล อำเภอป่าไร่ จังหวัดตราด ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชน กลุ่มผู้ใช้แรงงานในภาพรวม พบว่า มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อยู่ในระดับสูง พบร้อยละ 67.45 และพบอีกว่า อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่ การถูกจับ-ปรับ เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < .05$) ส่วน เพศ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษา ประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ และการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P > .05$)

ศุภญ์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (2552) ศึกษาเรื่อง โครงการการร่วมวิจัยและพัฒนาเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานขนาดเล็ก โดยทำการทดสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ด้วยการวัดแรงดึงเมื่อเครื่องยนต์ติดกับใบพัดของเครื่อง อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และมลพิษที่เกิดขึ้น โดยเชื้อเพลิงที่ทดสอบประกอบด้วย น้ำมันเบนซิน (ออกเทน 95) แก๊สโซฮอล์ E10 (ออกเทน 95) และแก๊สโซฮอล์ E20 ตลอดจนน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ผสมขึ้นเองจากเอทานอลไร้น้ำที่อัตราส่วนร้อยละ 60, 70 และ 85 (หรือที่เรียกว่า E60, E70 และ E85 ตามลำดับ) ทั้งนี้ ได้มีการปรับเครื่องเพื่อให้เหมาะกับน้ำมันเบนซิน 95 ก่อนที่จะทำการทดสอบด้วยเชื้อเพลิงชนิดต่างๆ ผลปรากฏว่า เครื่องยนต์ Rotax 912S นี้สามารถใช้ได้กับแก๊สโซฮอล์ E10 (ออกเทน 95) และแก๊สโซฮอล์ E20 ได้เลย โดยกำลังไม่ตก ถึงแม้ว่าแก๊สโซฮอล์จะมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่มากกว่าในช่วงรอบสูง ($>5,000$ รอบต่อนาที) และมลพิษที่เกิดขึ้นจากแก๊สโซฮอล์ E20 จะต่างจากน้ำมันเบนซิน (ออกเทน 95) และแก๊สโซฮอล์ E10 (ออกเทน 95) ในทางกลับกันเชื้อเพลิง E85 นั้นไม่สามารถใช้กับเครื่องยนต์ได้เลย เพราะไม่สามารถเร่งระดับความเร็วรอบได้ ส่วนเชื้อเพลิง E60 และ E70 นั้นสามารถใช้กับเครื่องยนต์ได้ แต่ไม่สามารถเร่งความเร็วรอบได้ถึงค่าที่ใช้ในการ take-off หรือ 5,800 รอบต่อนาที จำเป็นต้องมีการปรับเครื่องยนต์ก่อน

ในส่วนของค่าควันดำนั้น โดยปกติแล้วเครื่องยนต์ที่มีการจุดระเบิดด้วยประกายไฟ (Spark-Ignition Engine) นั้น จะมีค่าควันดำที่ต่ำมากอยู่แล้ว (เกิดเขม่าน้อย) ดังนั้น ค่าควันดำที่วัดได้ในที่นี้จึงมีค่าที่ต่ำมากเช่นกัน โดยมีค่าเฉลี่ยประมาณ 0.19 m^{-1} เท่านั้น และจากการทดสอบภาคสนามนั้น ก็ไม่สามารถสังเกตเห็นควันดำที่ปลายท่อไอเสียได้ด้วยตาเปล่าเช่นกัน สำหรับแผนงานในอนาคตนั้น ควรจะมีการปรับแต่งเครื่องยนต์ใหม่ให้เหมาะสมกับการใช้เชื้อเพลิงที่มีเอทานอลผสมอยู่โดยเฉพาะอย่างยิ่งแก๊สโซฮอล์ E10 หรือ E20 ที่หาได้ง่ายในขณะนี้

มัน คงดี (2553) ปัจจัยที่ส่งผลสำเร็จของการนำนโยบายการส่งเสริมปลูกยางพาราไปปฏิบัติ จังหวัดชัยภูมิ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการส่งเสริมปลูกยางพาราไปปฏิบัติ จังหวัดชัยภูมิ และ 2) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความสำเร็จของการนำนโยบายการส่งเสริมการปลูกยางพาราไปปฏิบัติ จังหวัดชัยภูมิ ผลการวิจัยพบว่า 1) ปัจจัยที่ส่งผลความสำเร็จของการนำนโยบายการส่งเสริมปลูกยางพาราไปปฏิบัติ ในจังหวัดชัยภูมิ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีปัจจัยด้านมาตรฐาน

และวัตถุประสงค์ของนโยบาย มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมา คือ ปัจจัยด้านท่าทีของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติด้านเงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ด้านการสื่อสารระหว่างองค์กร และการบังคับบัญชาด้านลักษณะของหน่วยงาน และด้านทรัพยากรของนโยบายตามลำดับ 2) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติกับความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในจังหวัดชัยภูมิ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2556) ได้ทำการวิจัย เรื่อง เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยลมหายใจ มีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการประยุกต์บอร์ดไมโครคอนโทรลเลอร์ Arduino UNO R3 กับ sensor วัดแอลกอฮอล์ TGS 2620 โดยใช้ภาษา C เป็นตัวสั่งการ โดยเมื่อเราเป่าลมหายใจไปยังตัวเซนเซอร์ก็จะทำการรับค่าและสามารถคำนวณระดับแอลกอฮอล์ออกมาเป็นเปอร์เซ็นต์มิลลิกรัมแสดงออกที่หน้าจอ LCD ซึ่งหากมีค่าเกิน 50 %mg ก็จะสั่งให้ Buzzer มีเสียงเตือนและ LED กะพริบจากการทดสอบ พบว่า เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยลมหายใจที่พัฒนาขึ้นนี้มีประสิทธิภาพที่ใกล้เคียงกับเครื่องจริงที่ได้มาตรฐานโดยมีความคลาดเคลื่อนอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้แสดงว่าเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยลมหายใจนี้สามารถนำไปใช้งานเทียบเท่าเครื่องเป่าวัดแอลกอฮอล์ที่มีมาตรฐานได้ และยังมีต้นทุนในการผลิตที่ต่ำกว่าเครื่องในท้องตลาดเป็นอย่างมาก

วัชรินทร์ สุทธิชัย (2557) ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายมหาวิทยาลัยราชภัฏไปปฏิบัติ : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผลการวิจัยพบว่า 1) ปัจจัยภายในที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับค่อนข้างมาก 2) ปัจจัย คือ ด้านความชัดเจนในวัตถุประสงค์ของนโยบาย และด้านการติดตามการดำเนินงาน ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง 7 ปัจจัย คือ ด้านการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงาน ด้านการเผยแพร่ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ ด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ด้านภาวะผู้นำ ด้านการสนับสนุนจากภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านการประสานงานและการติดต่อสื่อสาร และด้านสมรรถนะขององค์กร 2) ปัจจัยภายนอกเหนือการควบคุมที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความคิดเห็นอยู่ในระดับค่อนข้างมาก 3) ปัจจัย คือ ด้านเทคโนโลยี ด้านความผันผวนทางเศรษฐกิจ และด้านสภาพทางสังคม ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง 1 ปัจจัย คือ ด้านการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง 3) การนำนโยบายมหาวิทยาลัยราชภัฏไปปฏิบัติ ระดับความสำเร็จอยู่ในระดับค่อนข้างมาก 4) ด้าน คือ ด้านการทํานุบำรุงศิลปะและวัฒนธรรม ด้านผลิตครูและส่งเสริมวิทยฐานะครู ด้านการสอน และด้านการบริการทางวิชาการแก่สังคม ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง 1 ด้าน คือ ด้านการวิจัย 4) ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายมหาวิทยาลัยราชภัฏไปปฏิบัติของมหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ของสายวิชาการและสายผู้สอน คือ ปัจจัยการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงาน ปัจจัยการสนับสนุนจากภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และปัจจัยการติดตามการดำเนินงานขององค์กร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 และมีน้ำหนักสูงสุด 5) ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายมหาวิทยาลัยราชภัฏไปปฏิบัติของมหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ของสายสนับสนุนหรือสายปฏิบัติ คือ ปัจจัยสมรรถนะขององค์กร ปัจจัยการสนับสนุนจากภาคเอกชนและ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยการติดตามการดำเนินงาน และปัจจัยเทคโนโลยี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ .01 และมีน้ำหนักสูงสุด 6) ผู้บริหารมหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เห็นว่า มหาวิทยาลัยราชภัฏประสบความสำเร็จในการนำนโยบายมหาวิทยาลัยราชภัฏไปปฏิบัติ ต้องได้รับความร่วมมือจากบุคคล ในการร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ ร่วมติดตามผล รายงานผล และทบทวนอยู่เป็นประจำ นโยบายต้องเกิดจากการมีส่วนร่วม ที่สำคัญผู้บริหารสูงสุดต้องเข้าใจและสนับสนุนนโยบายอย่างเป็นรูปธรรม ต้องตอบโจทย์ปัญหาของประเทศให้ได้ และจัดทำนโยบายที่เป็นรูปธรรมชัดเจน มีเป้าหมายชัดเจนสู่ทุกระดับ ต้องเปลี่ยนแปลงนโยบายที่เป็นโครงการที่สามารถหาแหล่งทุนสนับสนุนจากรัฐได้ นโยบายแนวทางที่มีประโยชน์ ต้องมีงบประมาณดูแล ควบคุมอย่างต่อเนื่อง วางแผน พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เต็มรูปแบบ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเข้าใจ เข้าถึงความเจริญก้าวหน้า อยู่ตลอดเวลา ฯลฯ วิสัยทัศน์ ปรัชญา พันธกิจ มีกรอบการดำเนินงานชัดเจน และมีมาตรการสำหรับกำกับควบคุมการทำงาน เลือกคนให้เหมาะกับงาน บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ได้

กุลปรียา นกดี (2558) ได้ทำการวิจัย เรื่อง การยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัท พี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัทพี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด ที่ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัท พี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ การรับรู้ถึงความง่ายต่อการใช้งานและคุณภาพการให้บริการ ด้านการเข้าถึงการให้บริการโดยร่วมกันพยากรณ์การยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัทพี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด ได้ร้อยละ 57 ในขณะที่ปัจจัยด้านการรับรู้ถึงประโยชน์ที่ได้รับจากเทคโนโลยี ทัศนคติต่อเทคโนโลยี คุณภาพการให้บริการ ด้านการตอบสนองความต้องการ ความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัย ไม่ส่งผลต่อการยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัท พี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด

จากการศึกษาผู้วิจัยมีเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้งานปัจจัยด้านการรับรู้ถึงความง่ายต่อการใช้งานมีผลต่อการยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัทพี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด มากที่สุด ดังนั้น ผู้ประกอบกิจการสำหรับติดตั้งและให้บริการด้านเทคโนโลยี GPS Tracking ควรให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านความง่ายต่อการใช้งานเทคโนโลยี GPS Tracking โดยมุ่งเน้นในเรื่องของการมีขั้นตอนการใช้งานที่ง่าย ไม่ซับซ้อน ผู้ใช้งานสามารถเรียนรู้การใช้งานระบบ GPS Tracking ได้ในเวลารวดเร็ว และสามารถมองเห็นข้อมูลรายละเอียดเส้นทางการเดินทางได้อย่างง่ายดาย รวมถึง ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์สามารถดำเนินงานด้านการขนส่งให้มีความง่ายยิ่งขึ้น

ปัจจัยรองลงมาที่ผู้ประกอบกิจการสำหรับติดตั้งและให้บริการด้านเทคโนโลยี GPS Tracking ควรให้ความสำคัญคือ ปัจจัยคุณภาพการให้บริการด้านการเข้าถึงการให้บริการ โดยมีขั้นตอนการเข้าสู่ระบบ GPS Tracking ที่ง่ายไม่ซับซ้อน ผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงข้อมูลสำหรับตรวจสอบเส้นทางรถได้ทันทีแบบเรียลไทม์ การจัดเก็บข้อมูลมีความเหมาะสมต่อการเรียกใช้ข้อมูล และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลการเดินทางได้ตลอดเวลา เช่น พนักงานตรวจสอบเส้นทางรถ พนักงานขับรถและผู้บริหาร เป็นต้น

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย ผู้วิจัยได้ทำการศึกษากลุ่มตัวอย่างเฉพาะพนักงานบริษัท พี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด เพียงบริษัทเดียว ดังนั้น ในการศึกษาครั้งต่อไปผู้สนใจควรศึกษาบริษัทอื่นๆ ได้แก่ บริษัท กรุงสยามแอร์บัส จำกัด บริษัท ชันไลน์ทรานส์ จำกัด เป็นต้น ซึ่งบริษัทดังกล่าวต่างเป็นบริษัทชั้นนำในการประกอบธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ และมีการนำเทคโนโลยี GPS Tracking มาใช้ในการดำเนินงานเพื่อทราบถึงปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความแตกต่างกันของขนาดองค์กร พนักงานขององค์กร รวมถึง ระยะเวลาในการนำเทคโนโลยี GPS Tracking มาใช้ในองค์กรที่มีผลต่อการยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking

อาริยา สุขโต (2559) ได้ทำการศึกษา GPS อีกก้าวของการบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการใช้ระบบ GPS ในประเทศไทย และต่างประเทศ ข้อดีและข้อเสียของการนำระบบ GPS มาใช้ โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

(1) เพื่อเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการรายใหญ่จนถึงรายย่อย โดยเฉพาะรายย่อยที่ประสบปัญหาด้านการเงินที่จะต้องนำมาใช้เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ GPS ภาครัฐที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะด้านพลังงาน ควรให้การสนับสนุน ดังเช่น ที่ผ่านมาในปี 2553 ได้มีบริษัทขนส่งหลายแห่งเข้าร่วมโครงการของกระทรวงพลังงานที่มีแนวคิดในการนำระบบ GPS มาใช้เพื่อการประหยัดพลังงานโดยมีงบประมาณสนับสนุนค่าอุปกรณ์ร้อยละ 30 ของค่าติดตั้งอุปกรณ์

(2) การสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติตามมาตรการด้านความเร็วแก่พนักงานขับรถ เช่น การมอบเงินเป็นขวัญและกำลังใจแก่ผู้ที่สามารถปฏิบัติตามได้อย่างต่อเนื่องในรูปของค่าตอบแทนพิเศษรายเดือน หรือโบนัสประจำปี

(3) การทำความเข้าใจกับพนักงานขับรถในนโยบายของการนำระบบ GPS มาใช้เป็นเรื่องสำคัญ มิใช่เป็นการจับผิดและควรมีการปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยควบคู่ไปด้วย

สโรชา ต้นสง่า (2559) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชน ในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรในอำเภอหัวหิน ไปปฏิบัติ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชนในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรไปปฏิบัติ ในพื้นที่อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชนในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรไปปฏิบัติ ในพื้นที่อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ 3) ศึกษาปัญหาและการส่งเสริมการบังคับใช้นโยบายการจัดการจราจรไปปฏิบัติ ในพื้นที่อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลการวิจัยพบว่า 1) ความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชนในการปฏิบัติตามนโยบายด้านการจัดการจราจร ในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรในไปปฏิบัติ ในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า ความชัดเจนของนโยบาย ทศนคติตอนนโยบาย และการสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชนในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรไปปฏิบัติ ร้อยละ 15.9 จึงยอมรับสมมติฐาน โดยความชัดเจนของนโยบายส่งผลมากที่สุด 3) ปัญหาในการบังคับใช้นโยบาย ได้แก่ ปัญหาความไม่เพียงพอเท่าที่ควรของความร่วมมือจากประชาชน

และการขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน รวมไปถึง ปัญหาความไม่พอเพียงของอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ แนวทางสำคัญในการส่งเสริมการบังคับใช้นโยบาย ได้แก่ เพิ่มความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน เพิ่มความเข้มงวดในการลงโทษ ออกกฎข้อบังคับที่รัดกุม รมณรงคให้ผูู้ขับที่มีวินัยและมีสติในการใช้รถใช้ถนน และที่สำคัญ ควรเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้เพียงพอ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2560) ศึกษาเรื่อง โครงการวิจัยและพัฒนาาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) สำหรับพัฒนาการเดินรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก เพื่อความปลอดภัย มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาทบทวนเทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่มีการใช้งานในปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบก รวมไปถึง ออกแบบและพัฒนาาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับพัฒนาการเดินรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อใช้กำกับดูแลความปลอดภัย ศึกษาวิเคราะห์นำเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่ได้รับจาก GPS ที่ติดตั้งตามประกาศ เช่น พฤติกรรมการขับขี่ ความต้องการเดินทาง เป็นต้น เพื่อศึกษาการออกแบบจัดตั้งห้องศูนย์ควบคุมสั่งการด้วยระบบ GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศ ภายในอนาคต 5 ปี วิเคราะห์อัตราบุคลากรที่ควรใช้ในศูนย์ควบคุม และออกแบบสถานีจุดตรวจ (Check Point) ริมถนนสายหลักเพื่อรองรับการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อมีการติดตั้งระบบแล้ว และเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการเดินรถในการนำข้อมูลของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถไปใช้ในการกำกับดูแล และสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยและดำเนินงานถ่ายทอดความรู้ระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่พัฒนาในโครงการให้แก่กรมการขนส่งทางบก

ผลการศึกษารายงานพบว่า จากการดำเนินโครงการวิจัยและพัฒนาาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) สำหรับพัฒนาการเดินรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อความปลอดภัย สามารถ

1. กรมการขนส่งทางบก มีระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่สามารถตรวจสอบการเชื่อมต่อข้อมูลได้ทั้งจากเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถและผู้ให้บริการ GPS โดยข้อมูลที่รับมาคณะผู้วิจัยนำไปพัฒนาระบบตรวจสอบการกระทำผิดเพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องใช้ควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีลำดับขั้นตอนการพัฒนาระบบต่างๆ ในโครงการ จากการดำเนินงานที่ผ่านมาให้ผู้ให้บริการ GPS ได้เชื่อมต่อข้อมูลรถเข้าระบบ จำนวน 186,965 คัน (28 เมษายน 2560) โดยประเภทรถตามประกาศกรมฯ ที่ส่งเข้ามาในระบบมากที่สุด ได้แก่ รถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวนสะสม 72,822 คัน คิดเป็นร้อยละ 39 ของรถทั้งหมดในระบบ

2. เจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถ กรมการขนส่งทางบก จำนวน 543 คนใช้ระบบตรวจสอบการเชื่อมต่อข้อมูล GPS ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 ถึงเดือนเมษายน 2560 มีจำนวนรถที่ผ่านการตรวจสภาพ รวมทั้งสิ้น 102,067 คัน

3. เจ้าหน้าที่ศูนย์จีพีเอส ของกรมการขนส่งทางบก ได้นำระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ไปใช้ในการกำกับ ดูแลความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด (เกิน 90 กม./ชม. ต่อเนื่อง 2 นาที) พบว่า รถโดยสารประจำทางมีส่วนการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดต่อจำนวนรถที่ใช้งานในแต่ละประเภทในเดือนเมษายน มีจำนวนถึง 29.36% ทั้งนี้ จากต้นปีที่ผ่านมาการใช้ความเร็วเกินของรถทุกประเภทมีแนวโน้มที่ลดลง

นภดล กรประเสริฐ (2560) ได้ทำการวิจัย เรื่อง โครงการวิจัยการศึกษาการวางแผนและดำเนินการระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ เพื่อทบทวนและรวบรวมข้อมูลการดำเนินการ (Implementation) ของระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนถนนจากหน่วยงานต่าง ๆ ในประเทศไทยและในต่างประเทศ และเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ และเสนอแนวทางการวางแผนและการดำเนินการของระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนทางหลวงในประเทศไทย

ผลการศึกษา ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automatic Speed Enforcement) เป็นระบบเทคโนโลยีหนึ่งที่ทันสมัยในการอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่พนักงานในการตรวจจับความเร็วของยานพาหนะและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่เดินทางบนถนนด้วยความเร็วที่ปลอดภัย ในปัจจุบันระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติเริ่มมีบทบาทที่สำคัญและใช้กันอย่างแพร่หลายมากขึ้นในประเทศไทย ระบบดังกล่าวสามารถตรวจวัดความเร็วยานพาหนะที่ขับขี่ด้วยความเร็วสูงและออกใบสั่งผู้ฝ่าฝืนใช้ความเร็วสูงเกินอัตราความเร็วที่กำหนด เพื่อให้ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ มีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้ทาง และสามารถนำไปใช้แก้ไขปัญหาความปลอดภัยได้อย่างเป็นรูปธรรม องค์ความรู้ในการวางแผน (Planning) และการดำเนินการ (Implementation) ของระบบฯ จึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะนำไปพัฒนาระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ และต่อยอดการทำงานของระบบให้เกิดประโยชน์สูงสุด

จากการศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะด้านการจัดการโครงการ

1.1 สนับสนุนให้มีการประสานงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานหลักหน่วยงานรองและหน่วยงานสนับสนุนด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึง การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

1.2 สนับสนุนให้มีการติดตั้งระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติสำหรับพื้นที่ที่มีงบประมาณหรือเงินลงทุนแต่ขาดแผนการในการดำเนินการและยังไม่เคยมีการติดตั้งระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ โดยแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการทำงาน ตลอดจนความคุ้มค่าของระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ เพื่อให้หน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ มีแนวคิดที่จะสนับสนุนหรือจัดตั้งโครงการระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ ซึ่งจะทำให้ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติมีพื้นที่การติดตั้งที่มากขึ้น ส่งผลให้การจัดการกับการใช้ความเร็วเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

1.3 การให้ความรู้เกี่ยวกับการจัดการโครงการควรมีการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจัดตั้งโครงการสำหรับติดตั้งระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติต่อสาธารณะ เนื่องจากการจะได้มาซึ่งระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัตินั้นค่อนข้างที่จะมีความซับซ้อนทั้งในเรื่องของระบบ รวมไปถึงการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้หน่วยงานองค์กรหรือชุมชนที่มีความพร้อมในการติดตั้งระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติสามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการได้

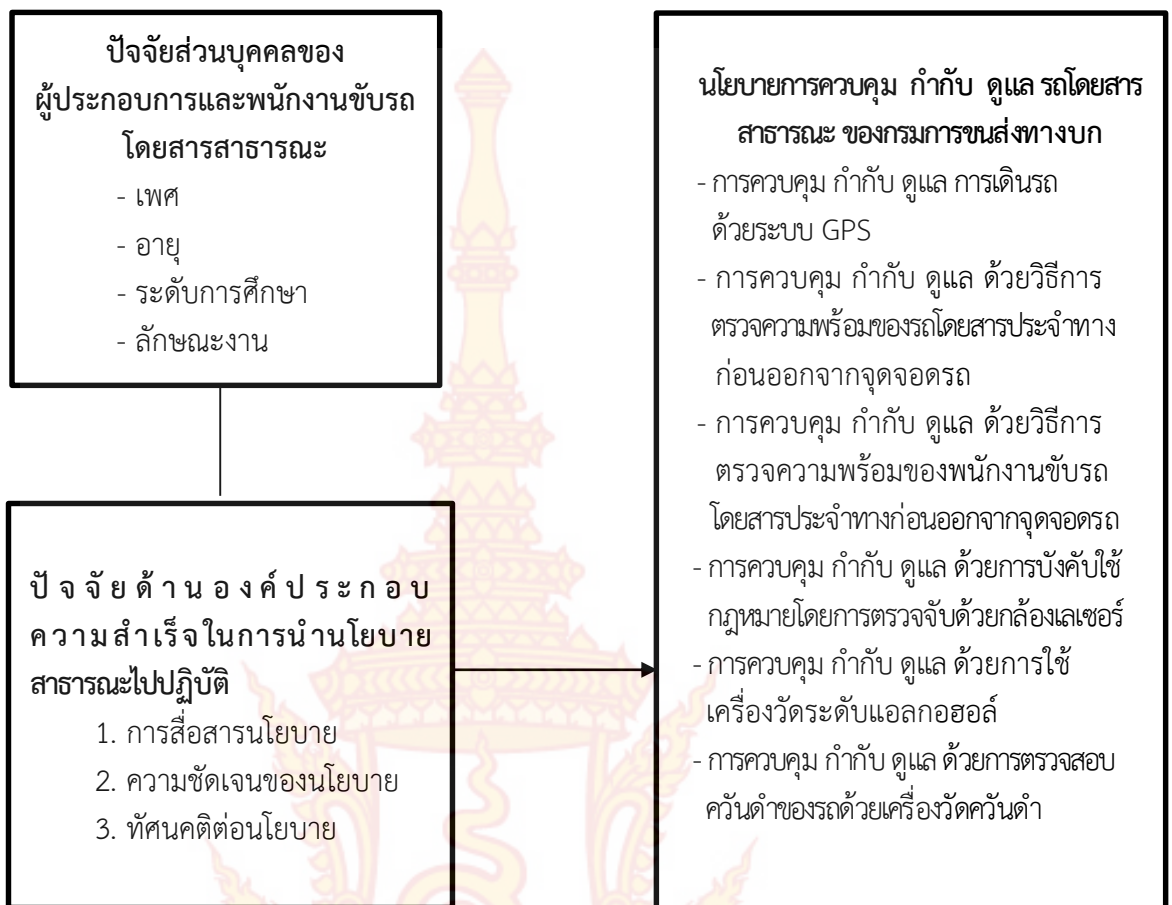
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2561) ได้ทำการวิจัย เรื่อง การประเมินประสิทธิภาพของกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติบนเส้นทางเขา มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินประสิทธิภาพมาตรการการควบคุมความเร็วของกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติสำหรับผู้ขับขี่บนเส้นทางในเขตทางเขา ทางหลวงหมายเลข 118 เส้นทางเชียงราย - เชียงใหม่ ช่วงถนนดอยนางแก้ว - ดอยสะเก็ด ซึ่งมีการติดตั้งระบบ

กล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติตลอดสายทางระยะทาง 36 กิโลเมตร จำนวน 5 จุด เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน งานวิจัยนี้ได้แบ่งการประเมินประสิทธิภาพของกล้องตรวจจับความเร็วออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การประเมินสำรวจความเร็วของผู้ขับขี่ก่อนและหลังการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ เป็นระยะเวลา 1 เดือน และการประเมินปัจจัยด้านจิตวิทยาของผู้ขับขี่ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่บนเส้นทางเขาตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนโดยใช้แบบสอบถาม จากผลการศึกษาพบว่า มาตรการการควบคุมความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยภายหลังการติดตั้งระบบฯ ความเร็วของรถยนต์ส่วนบุคคล ลดลงร้อยละ 7.7 และความเร็วของรถโดยสารลดลง ร้อยละ 8.8 และเมื่อวิเคราะห์ปัจจัยด้านจิตวิทยาของผู้ขับขี่ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้ความเร็ว พบว่า ปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม มีผลมากที่สุดต่อการใช้ความเร็วบนทางเขา ดังนั้น มาตรการการบังคับใช้กฎหมายโดยอาศัยการควบคุมความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ นับเป็นการปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่สามารถแสดงพฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่ได้ยากขึ้น ส่งผลให้ผู้ขับขี่มีความตั้งใจลดความเร็วในการขับขี่ลง

ชลิท บุญเทศ (2561) ศึกษาเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลการศึกษาพบว่า 1) การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านการสื่อสาร 2) เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชน พบว่า ผู้ที่มีความแตกต่างด้านอายุ ระดับการศึกษา ประเภทไปขับขี่ ประสบการณ์ในการขับขี่ และประเภทยานพาหนะ มีการรับรู้การนำนโยบายไปปฏิบัติ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ขณะที่ผู้มีเพศแตกต่างกัน มีการรับรู้ไม่แตกต่างกัน 3) การส่งเสริมการรับรู้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่สำคัญได้แก่ การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุแก่เยาวชนเพื่อสร้างจิตสำนึกให้เกิดความตระหนักมากขึ้น การส่งเสริมการบังคับใช้ที่สำคัญ ได้แก่ การจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เพียงพอ ควรเพิ่มงบประมาณสนับสนุนโครงการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการสรรหาหรือเปิดรับบริจาคจากหน่วยงานเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้การสนับสนุนโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสรรหาอุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัย ยิ่งไปกว่านั้น ควรมีการกวดขันวินัยจราจรและนำมาตราการการลงโทษผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรมาใช้อย่างเคร่งครัด

2.7 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดโดยอิงแนวคิดของแวน มิเตอร์ และแวน ฮอร์น และนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ดังแสดงในภาพที่ 2.6



ภาพที่ 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.8 สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 :

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก

สมมติฐานที่ 2 :

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 :

ความชัดเจนของนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

สมมติฐานที่ 4 :

การสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการโดย
สาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

สมมติฐานที่ 5 :

ทัศนคติต่อนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการโดย
สาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี



บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการวิจัย ดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล
- 3.3 การรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ

1) ผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 621 คน ประกอบด้วย 1) ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี 2) ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น 3) ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี (ข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ณ วันที่ 24 มิถุนายน 2562)

2) พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 207 คน ประกอบด้วย 1) พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง 2) พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง (ข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ณ วันที่ 24 มิถุนายน 2562)

3) บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้องจำนวน 64 คน (ข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ณ วันที่ 24 มิถุนายน 2562)

รวมประชากรทั้งสิ้น 892 คน

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

1) ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 244 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยคำนวณจากสูตรของ ทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane, 1967 อ้างถึงใน ธานีรินทร์ ศิลป์จารุ, 2549, หน้า 47) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยใช้ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม 5 % ดังนี้

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

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจากการสุ่มตัวอย่างโดยกำหนดเป็น .05 สามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้

$$n = \frac{621}{1 + 621 * (.05)^2}$$

$$n = 243.53 \text{ คน}$$

ดังนั้น ขนาดกลุ่มตัวอย่างประเภทผู้ประกอบการขนส่งเท่ากับ 244 คน

2) พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 136 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยการคำนวณจากสูตรของ ทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane, 1967 อ้างถึงใน ธาณินทร์ ศิลป์จารุ, 2549, หน้า 47) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยใช้ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม 5 % ดังนี้

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

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

E = ความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจากการสุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดเป็น .05 สามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้

$$n = \frac{207}{1 + 207 * (.05)^2}$$

$$n = 136.18 \text{ คน}$$

ขนาดกลุ่มตัวอย่างประเภทพนักงานขับรถเท่ากับ 136 คน

3) บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีเจาะจง จำนวน 6 คน

รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 386 คน

กลุ่มตัวอย่างประเภทผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ผู้วิจัยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน (proportional random sampling) และสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก ดังแสดงในตารางที่ 3.1, 3.2 และ 3.3

3.1 ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น และผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี ดังนั้น จะใช้การสุ่มตัวอย่างประชากรแบบง่าย โดยใช้ประชากรกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น และผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี

กลุ่มประชากร	จำนวนประชากร	การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
1. ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี	123	123X244/621	48
2. ผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการขนส่งรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น	26	26X244/621	10
3. ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี	472	472X244/621	186
รวม	621		244

3.2 ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี ดังนั้น จะใช้การสุ่มตัวอย่างประชากรแบบง่าย โดยใช้ประชากรกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน ดังนี้

ตารางที่ 3.2 พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี

กลุ่มประชากร	จำนวนประชากร	การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
1. พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง	188	188X136/207	124
2. พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทางที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี	19	19X136/207	12
รวม	207		136

3.3 ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นกลุ่มบุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีเจาะจง จำนวน 6 คน ดังนั้น จะใช้การสุ่มตัวอย่างประชากรแบบง่าย โดยใช้ประชากรกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วน ดังนี้

ตารางที่ 3.3 บุคลากร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ

กลุ่มประชากร	จำนวนประชากร	การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
1.บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี	53	53X6/64	5
2. บุคลากรสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ	11	11X6/64	1
รวม	64		6

การแจกแบบสอบถามใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Random Sampling) ตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

3.2.1 ลักษณะเครื่องมือ

1) เครื่องมือเชิงปริมาณ

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นด้านความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี โดยแบ่งเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check List) ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ลักษณะงาน จำนวน 4 ข้อ

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ และปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อม ประกอบด้วย

2.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความพร้อม ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย 6 ด้าน ได้แก่ 1) การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS 2) การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ 3) การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ 4) การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ 5) การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้

เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ 6) การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ รวมคำถาม จำนวน 30 ข้อ เป็นคำถามแบบประมาณค่า 4 ระดับ ลักษณะคำถามปลายปิด

2.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อม ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผล 3 ด้าน ได้แก่ 1) การสื่อสารเกี่ยวกับนโยบาย 2) ความชัดเจน ของนโยบาย 3) ทักษะคติตอนนโยบาย รวมคำถาม จำนวน 13 ข้อ เป็นคำถามแบบประมาณค่า 4 ระดับ ลักษณะคำถามปลายปิด

โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

มากที่สุด	กำหนดให้	4	คะแนน
มาก	กำหนดให้	3	คะแนน
น้อย	กำหนดให้	2	คะแนน
น้อยที่สุด	กำหนดให้	1	คะแนน

ตอนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมความพร้อม ในการปฏิบัติตามนโยบาย การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ โดยสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี เป็นคำถามแบบปลายเปิด

2) เครื่องมือเชิงคุณภาพ

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ แบบมีโครงสร้างเกี่ยวกับปัญหา และข้อเสนอแนะของบุคลากรสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 6 ข้อ (รายละเอียดในภาคผนวก)

3.2.2 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1) การสร้างเครื่องมือ

แบบสอบถามฉบับนี้ ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเอง มีขั้นตอนการสร้าง ดังนี้

(1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องการนำนโยบายการ ควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ จากนั้นนำมากำหนดกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย กำหนดนิยาม และเพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

(2) สร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ และตรวจสอบเนื้อหาของแบบสอบถาม ว่าครอบคลุมวัตถุประสงค์หรือไม่ จากนั้นนำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบแล้วนำมาปรับปรุง ตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา

2) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

(1) การตรวจสอบความเที่ยงตรง นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงตามคำแนะนำ ของอาจารย์ที่ปรึกษาให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน พิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) จากนั้นปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

1. นายกิตติพัทธ์ เกตุแก้ว หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขา อำเภอลำทับ อ. วุฒิสถาภรณ์ อ. วิทยาลัยการศึกษาศรีนครินทร์ อ. วิทยาลัยการศึกษาศรีนครินทร์ อ. กรุงเทพมหานคร

2. พ.ต.ต.วรรณะ อินทะนิน สารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรเมือง เพชรบุรี วุฒิการศึกษาปริญญาโท สาขานิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

3. ร.ต.อ.ธวัช แสงงา รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรเมือง เพชรบุรี วุฒิการศึกษาปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

ผู้วิจัยได้หาค่า IOC ของแบบสอบถาม ได้ค่า IOC = 0.91

(2) การตรวจสอบความเชื่อมั่น นำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะใกล้เคียงแต่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจริง จำนวน 30 คน ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดราชบุรี จุดจอดรถจังหวัดสมุทรสงคราม จุดจอดรถอำเภอหัวหิน หลังจากนั้นนำมาคำนวณความเชื่อมั่น โดยหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha) ได้ค่าความเชื่อมั่น = 0.90

3.3 การรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ข้อมูลทุติยภูมิ ผู้วิจัยศึกษาค้นคว้า รวบรวมข้อมูลจากงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเอกสารของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม สำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กฎหมายที่เกี่ยวข้อง วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

3.3.2 ข้อมูลปฐมภูมิ ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

1) การแจกแบบสอบถาม ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามด้วยตัวเองแก่ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ในเขตพื้นที่ที่ทำการศึกษาในจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 244 คน และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในเขตพื้นที่ที่ทำการศึกษาในจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 136 คน รวม 380 ชุด ได้รับกลับคืนมา และมีความสมบูรณ์ จำนวน 380 ชุด คิดเป็น 100 เปอร์เซ็นต์

2) ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 6 คน

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย

2) ข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย และปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย

3) การเปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ใช้ทดสอบค่าความแปรปรวนทางเดียว (F-test)

4) การวิเคราะห์การส่งผลของปัจจัย ใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression)

5) การวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะ ใช้การวิเคราะห์ความถี่ และจัดระเบียบข้อมูล

3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis)

3.4.3 เกณฑ์การแปลผล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้สูตรหาค่าอันตรภาคชั้นในการคำนวณ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{สูตร อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนช่วงชั้น}} \\ &= \frac{4 - 1}{4} \\ &= 0.75 \end{aligned}$$

จากผลที่ได้ ค่าอันตรภาคชั้น เท่ากับ 0.75 ดังนั้น ผู้วิจัยจึงกำหนดเกณฑ์การแปลผล ค่าเฉลี่ยของความพร้อม และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความพร้อม เป็น 4 ระดับ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	ระดับความพร้อม/ ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผล
3.26 – 4.00	หมายถึง มากที่สุด
2.51 – 3.25	หมายถึง มาก
1.76 – 2.50	หมายถึง น้อย
1.00 – 1.75	หมายถึง น้อยที่สุด



บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัย

การศึกษาเรื่อง ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์การส่งผลของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

ตอนที่ 6 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ตอนที่ 7 ผลการวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย

ตอนที่ 8 ผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบาย

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	324	85.26
หญิง	56	14.74
รวม	380	100.00

จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามเพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศชาย จำนวน 324 คน คิดเป็นร้อยละ 85.26 รองลงมาเป็น เพศหญิง จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.74

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
21-30 ปี	48	12.63
31-40 ปี	94	24.74
41-50 ปี	115	30.26
51-60 ปี	94	24.74
61 ปีขึ้นไป	29	7.63
รวม	380	100.00

จากตารางที่ 4.2 ผลการศึกษาข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุ 41-50 ปีมากที่สุด จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 30.26 รองลงมา ได้แก่ อายุ 31-40 ปี อายุ 51-60 จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 24.74 อายุ 21-30 ปี จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.63 และน้อยที่สุด ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.63

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	103	27.11
มัธยมศึกษาตอนต้น/ปวช.	142	37.37
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวส.	91	23.94
ปริญญาตรี	43	11.32
สูงกว่าปริญญาตรี	1	0.26
รวม	380	100.00

จากตารางที่ 4.3 ผลการศึกษาข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น/ปวช. มากที่สุด จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 37.37 รองลงมา ได้แก่ ระดับประถมศึกษา จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 27.11 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวส. จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 23.94 ระดับปริญญาตรี จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 11.32 และ น้อยที่สุด ได้แก่ ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.26

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามลักษณะงาน

ลักษณะงาน	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ในจังหวัดเพชรบุรี	48	12.63
ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถ จากจังหวัดเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น	10	2.63
ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง	186	48.95
พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง	124	32.63
พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง	12	3.16
รวม	380	100.0

จากตารางที่ 4.4 ผลการศึกษาข้อมูลลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามลักษณะงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางมากที่สุด จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 48.95 รองลงมา ได้แก่ พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 32.63 ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.63 พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.16 และน้อยที่สุด ได้แก่ ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถจากจังหวัดเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.63

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสภา
 สาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัด
 เพชรบุรี

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม
 กำกับ ดูแลโดยสภาสาธารณะในภาพรวม

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสภาสาธารณะ	\bar{X}	S.D	ระดับ
การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS	2.73	.87	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความ พร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	3.04	.63	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความ พร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถก่อนออกจากจุดจอดรถ	3.12	.64	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์	2.75	.70	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับ แอลกอฮอล์	3.08	.64	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำ ของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ	2.85	.84	มาก
ภาพรวม	2.93	.60	มาก

จากตารางที่ 4.5 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ
 ดูแล รถโดยสารสาธารณะในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .60)
 ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ
 โดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.12 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .64)
 รองลงมา ได้แก่ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจาก
 จุดจอดรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.04 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .63) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่

ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.73 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .87)

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสารสนเทศ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS

การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS	X	S.D	ระดับ
รถโดยสารสนเทศมีความพร้อมที่จะนำระบบ GPS มาใช้	2.72	1.04	มาก
ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของระบบ GPS ที่นำมาใช้กับรถโดยสารสนเทศมากนักน้อย เพียงใด	2.79	.92	มาก
ท่านเห็นด้วยกับการรูดบัตร (ใบอนุญาตขับรถ) เพื่อแสดงตัวตนของพนักงานขับรถมากนักน้อย เพียงใด	2.84	.97	มาก
ท่านทราบมากนักน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษ ในกรณีไม่เชื่อมต่อระบบ GPS	2.68	1.04	มาก
ท่านมีความเชื่อถือในการทำงานของระบบ GPS	2.63	.83	มาก
ภาพรวม	2.73	.87	มาก

จากตารางที่ 4.6 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสนเทศ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.73 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านเห็นด้วยกับการรูดบัตร (ใบอนุญาตผู้ขับรถ) เพื่อแสดงตัวตนของพนักงานขับรถมากนักน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.84 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .97) รองลงมา ได้แก่ ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของระบบ GPS ที่นำมาใช้กับรถโดยสารสนเทศมากนักน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.79 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .92) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อถือในการทำงานของระบบ GPS ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.63 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .83)

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า ข้อ รถโดยสารสนเทศมีความพร้อมที่จะนำระบบ GPS มาใช้ และข้อ ท่านทราบมากนักน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีไม่เชื่อมต่อระบบ GPS มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมากกว่า 1 แสดงว่า ความเห็นของกลุ่มตัวอย่างมีลักษณะกระจาย

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	\bar{X}	S.D	ระดับ
ความสะดวกในการให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะก่อนออกจากจุดจอดรถ	2.97	.84	มาก
การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะก่อนออกจากจุดจอดรถจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้	3.16	.70	มาก
ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	3.16	.73	มาก
ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีนำรถที่มีสภาพไม่พร้อมมาใช้ในการรับส่งผู้โดยสาร	2.98	.82	มาก
ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	2.93	.72	มาก
ภาพรวม	3.12	.64	มาก

จากตารางที่ 4.7 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.12 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .64) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะก่อนออกจากจุดจอดรถจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.16 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .70) รองลงมา ได้แก่ ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจสอบความพร้อมของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.16 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .73) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .72)

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณชน ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	\bar{X}	S.D	ระดับ
ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการตรวจสอบความพร้อมก่อนออกจากจุดจอดรถ	3.20	.70	มาก
การตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้	3.19	.70	มาก
ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	3.17	.75	มาก
ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ไม่มีสภาพความพร้อมมาขับรถรับส่งผู้โดยสาร	3.08	.75	มาก
ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	2.97	.71	มาก
ภาพรวม	3.12	.64	มาก

จากตารางที่ 4.8 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล โดยสาธารณชน ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.12 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .64) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการตรวจสอบความพร้อมก่อนออกจากจุดจอดรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.20 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .70) รองลงมา ได้แก่ การตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.19 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .70) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.97 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .71)

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธณะ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้อง เลเซอร์

การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดย การตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์	\bar{X}	S.D	ระดับ
ท่านพร้อมให้เจ้าหน้าที่นำเครื่องตรวจจับความเร็วด้วย กล้องเลเซอร์ มาบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะ	2.90	.89	มาก
ท่านคิดว่าการกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสาร สาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้มีความเหมาะสม	2.61	.89	มาก
ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของเครื่องตรวจจับ ความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์มากน้อยเพียงใด	2.71	.87	มาก
ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณี กระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินที่กฎหมาย กำหนด หรือขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	2.86	.80	มาก
ท่านคิดว่าเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ มีความน่าเชื่อถือมากน้อยเพียงใด	2.67	.78	มาก
ภาพรวม	2.75	.70	มาก

จากตารางที่ 4.9 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล โดยสาธารณธณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับ ด้วยกล้องเลเซอร์ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.75 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .70) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านพร้อมให้เจ้าหน้าที่นำเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ มาบังคับใช้กับรถโดยสาร สาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.90 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .89) รองลงมา ได้แก่ ท่านทราบมากน้อย เพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนดหรือขับรถ ไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.86 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .80) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านคิดว่าการกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้มีความเหมาะสม ค่าเฉลี่ย อยู่ที่ 2.61 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .89)

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ด้านการควบคุมกำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์

การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์	\bar{X}	S.D	ระดับ
ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขณะขับรถโดยสารสาธารณะ	3.12	.75	มาก
ท่านคิดว่าการตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะก่อนและระหว่างขับรถเพื่อป้องกันพนักงานขับรถมีแอลกอฮอล์ในเลือดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้	3.17	.73	มาก
ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถ	3.17	.75	มาก
ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถระหว่างปฏิบัติหน้าที่	3.13	.75	มาก
ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์มากน้อยเพียงใด	2.80	.72	มาก
ภาพรวม	3.08	.64	มาก

จากตารางที่ 4.10 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.08 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .64) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านคิดว่าการตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะก่อนและระหว่างขับรถเพื่อป้องกันพนักงานขับรถมีแอลกอฮอล์ในเลือดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.17 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .73) รองลงมา ได้แก่ ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.17 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .75) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์มากน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.80 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .72)

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ	\bar{X}	S.D	ระดับ
ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบtlงโทษในกรณีที่น่ารถที่มีค่าควันดำเกินอัตราที่กำหนดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง	2.91	.82	มาก
ท่านเชื่อมากน้อยเพียงใดว่ามาตรการตรวจวัดค่าควันดำกับรถที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่งจะสามารถป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้	2.93	.84	มาก
ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันดำกับรถทุกคันก่อนนำมาใช้งาน	2.88	.76	มาก
ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันดำกับรถทุกคันระหว่างนำมาใช้งาน	2.79	.85	มาก
ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันดำมากน้อยเพียงใด	2.74	2.2	มาก
ภาพรวม	3.08	.64	มาก

จากตารางที่ 4.11 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.08 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .64) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านเชื่อมากน้อยเพียงใดว่ามาตรการตรวจวัดค่าควันดำกับรถที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่งจะสามารถป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .84) รองลงมา ได้แก่ ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบtlงโทษในกรณีที่น่ารถที่มีค่าควันดำเกินอัตราที่กำหนดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.91 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .82) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันดำมากน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.74 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.2)

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย ได้แก่ การสื่อสารนโยบาย ความชัดเจนของนโยบาย และทัศนคติต่อนโยบาย

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ในภาพรวม

ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ	\bar{X}	S.D	ระดับ
การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ	2.94	.74	มาก
ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	2.93	.75	มาก
ทัศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	3.05	.94	มาก
ภาพรวม	2.97	.72	มาก

จากตารางที่ 4.12 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.97 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .72) ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ทัศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.05 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .94) รองลงมา ได้แก่ ด้านการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.94 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .74) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ด้านความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .75)

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะไปปฏิบัติ ด้านการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ

การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ	\bar{X}	S.D	ระดับ
ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะอย่างน้อยเพียงใด	2.92	.80	มาก
ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะมีอย่างน้อยเพียงใด	2.93	.79	มาก
มีการให้ความรู้อย่างเพียงพอเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ ผ่านทางการประชุมซักซ้อมความเข้าใจ และการอบรม สัมมนา	2.93	.84	มาก
ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ มีความหลากหลายเพียงพอ ทั้งทางเว็บไซต์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสิ่งพิมพ์	2.97	.76	มาก
ภาพรวม	2.94	.74	มาก

จากตารางที่ 4.13 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะไปปฏิบัติ ในด้านการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.94 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .74) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ มีความหลากหลายเพียงพอ ทั้งทางเว็บไซต์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสิ่งพิมพ์ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.97 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .76) รองลงมา ได้แก่ ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ มีอย่างน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .79) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ มีอย่างน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.92 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .80)

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ด้านความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ

ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	\bar{X}	S.D	ระดับ
ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่เข้าใจง่าย	2.89	.85	มาก
ท่านคิดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน	2.96	.83	มาก
ท่านคิดว่าแนวปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความเหมาะสมสามารถนำไปปฏิบัติอย่างได้ผล	2.98	.81	มาก
ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่มีการนำเทคโนโลยี เช่น ระบบ GPS มาใช้ในการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มมาตรฐานการตรวจสอบให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรมต่อท่าน	2.85	.90	มาก
ภาพรวม	2.93	.75	มาก

จากตารางที่ 4.14 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ในด้านความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .75) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านคิดว่าแนวปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความเหมาะสมสามารถนำไปปฏิบัติอย่างได้ผล ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.98 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .81) รองลงมา ได้แก่ ท่านคิดว่านโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.96 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .83) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใด ที่มีการนำเทคโนโลยี เช่น ระบบ GPS มาใช้ในการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มมาตรฐานการตรวจสอบให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรมต่อท่าน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.85 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .90)

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะไปปฏิบัติ ด้านทัศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะ

ทัศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล โดยสาธารณธรรณะ	\bar{X}	S.D	ระดับ
ท่านมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติจากการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะ	2.91	.83	มาก
ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะ ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	3.00	.82	มาก
ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล โดยสาธารณธรรณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน	3.15	2.31	มาก
ท่านพร้อมจะรับการพัฒนาเพื่อส่งเสริมศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ	3.19	.82	มาก
ภาพรวม	3.05	.94	มาก

จากตารางที่ 4.15 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะไปปฏิบัติ ในด้านทัศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.05 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .94) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านพร้อมจะรับการพัฒนาเพื่อส่งเสริมศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.19 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .82) รองลงมา ได้แก่ ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล โดยสาธารณธรรณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.15 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.31) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติจากการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.91 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน .83)

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า ข้อ ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล โดยสาธารณธรรณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 2.31 แสดงว่าความเห็นของกลุ่มตัวอย่างมีลักษณะกระจาย

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์การส่งผลของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จต่อความพร้อมในการปฏิบัติ ตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและ พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

ผู้วิจัยวิเคราะห์โดยใช้สมการเส้นตรง (Linear Regression) และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรที่มีผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถ โดยสารสาธารณะ โดยใช้แบบจำลองเศรษฐมิติในรูปสมการถดถอยเชิงซ้อน และปริมาณค่าสมการโดยวิธี กำลังสองน้อยที่สุด โดยใช้วิธี Multiple Regression การศึกษาปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่มีผลต่อ ความพร้อมของในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ใช้สัมประสิทธิ์ BETA (β) และค่าสัมประสิทธิ์ในการตัดสินใจ (R^2)

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการ ปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ มี 3 ตัวแปร คือ 1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย (X1) 2. ด้านการสื่อสารนโยบาย (X2) และ 3. ด้านทัศนคติต่อนโยบาย (X3) ซึ่งเป็นตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามก็คือ ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการ ขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เพื่อศึกษาเปรียบเทียบหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร การตีความค่าสัมประสิทธิ์ r โดยสังเขป (พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ, 2540, หน้า 116)

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา

ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความ พร้อม ในการ ปฏิบัติ ตาม นโยบาย ของ ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสาร สาธารณะ (X)	ความพร้อมในการ ปฏิบัติตามนโยบาย (Y)	ระดับความสัมพันธ์
ด้านความชัดเจนของนโยบาย (X1)	.817	สูง
ด้านการสื่อสารนโยบาย (X2)	1	สูงมาก
ด้านทัศนคติต่อนโยบาย (X3)	.601	ปานกลาง

N = 380

จากตารางที่ 4.16 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ตัวแปรปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผล ต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ปรากฏผล ดังนี้

ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย (X1) มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความพร้อมในการปฏิบัติ ตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

ปัจจัยด้านการสื่อสารนโยบาย (X2) มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความพร้อมในการปฏิบัติ ตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

ปัจจัยด้านทัศนคติต่อนโยบาย (X3) มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความพร้อมในการปฏิบัติ ตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

จากผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตามที่แสดงผลในตารางที่ 4.16 พบว่า ตัวแปรที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในระดับปานกลาง สูง และสูงมาก

เนื่องจากความสัมพันธ์ดังกล่าวยังไม่ครอบคลุม ดังนั้น จึงยังไม่อาจสรุปความสัมพันธ์ตามผลที่ได้จากการทดสอบด้วยสหสัมพันธ์เพียร์สันอย่างเดียว ต้องใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์เชิงเหตุและเชิงผลของตัวแปรอิสระแต่ละตัวกับตัวแปรตาม

จากการทดสอบทางสถิติโดยใช้วิธีวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) ระหว่างตัวแปรตาม (Y) คือ ความสำเร็จจากความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี ไปปฏิบัติ กับตัวแปรอิสระ (X) ที่มี 3 ตัวแปร คือ 1. ความชัดเจนของนโยบาย (X1) 2. การสื่อสารนโยบาย (X2) และ 3. ทักษะคนต้นนโยบาย (X3)

$$\text{สมการคือ } (Y) = b_0 + b_1 (X_1) + b_2 (X_2) + b_3 (X_3)$$

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ค่าสถิติต่างๆ ขึ้นมาพิจารณาผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุแบบขั้นตอน ปรากฏว่า ตัวแปรอิสระทั้ง 3 ตัว คือ 1. ความชัดเจนของนโยบาย (X1) 2. การสื่อสารนโยบาย (X2) และ 3. ทักษะคนต้นนโยบาย (X3) สามารถอธิบายการผันแปร ความสำเร็จจากความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี ไปปฏิบัติ ได้ร้อยละ .725 ($R^2 = 0.725$) โดยสามารถอธิบายค่าความผันแปรได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ

ตัวแปร	B	S.E	Beta	sig
การสื่อสารนโยบาย	.260	.038	.323	.000*
ความชัดเจนนโยบาย	.415	.042	.516	.000*
ทักษะคนต้นนโยบาย	.045	.024	.071	.060
$R^2 = .725$ SEE = .31392 F= 333.667				

ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จากตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการถดถอยเชิงพหุ พบว่า ตัวแปรอิสระทั้ง 3 ตัว ร่วมกันอธิบายความผันแปรของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ได้ร้อยละ .725 โดยพบว่า ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ คือ การสื่อสารนโยบาย และความชัดเจนของนโยบาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนด้านทักษะคนต้นไม่ส่งต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย โดยเมื่อพิจารณาตัวแปรอิสระที่มี

อำนาจการทำนาย พบว่า ตัวแปรที่มีอำนาจในการทำนายมากที่สุด ได้แก่ ความชัดเจนของนโยบาย รองลงมา ได้แก่ การสื่อสารนโยบาย

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ตารางที่ 4.18 การเปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี ในภาพรวม

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย	แหล่งความแปรปรวน	SS	Df	MS	F	Sig.
การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินรถด้วยระบบ GPS	ระหว่างกลุ่ม	2.903	4	.726	.960	.429
	ภายในกลุ่ม	283.412	375	.756		
	รวม	286.315	379			
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	3.144	4	.786	2.028	.090
	ภายในกลุ่ม	145.399	375	.388		
	รวม	148.544	379			
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	6.433	4	1.608	*4.094	.003
	ภายในกลุ่ม	147.325	375	.393		
	รวม	153.758	379			
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์	ระหว่างกลุ่ม	12.078	4	3.019	*6.591	.000
	ภายในกลุ่ม	171.791	375	.458		
	รวม	183.869	379			
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์	ระหว่างกลุ่ม	6.535	4	1.634	*4.118	.003
	ภายในกลุ่ม	148.751	375	.397		
	รวม	155.285	379			
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ	ระหว่างกลุ่ม	16.872	4	4.218	*6.391	.000
	ภายในกลุ่ม	247.496	375	.660		
	รวม	264.368	379			
ภาพรวม : ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	6.460	4	1.615	*4.686	.001
	ภายในกลุ่ม	129.237	375	.345		
	รวม	135.697	379			

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.18 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ที่มีอาชีพต่างกันมีความเห็นเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในภาพรวม มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า แตกต่างด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ และด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ส่วนด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS และด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไม่แตกต่างกัน

ผู้วิจัยจึงได้ทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธี LSD

ตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของลักษณะงานกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามลักษณะงาน	ลักษณะงาน	ค่าเฉลี่ย	ค่าความแตกต่าง	Sig.
ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี	ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น	2.81700	-.26333	.198
	ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง		-.22939*	.016
	พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง		.04462	.655
	พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง		-.15833	.404
ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น	ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี	3.08000	.26333	.198
	ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทางพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง		.03394	.859
	พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง		.30796	.111
	พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง		.10500	.676
ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง	ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี	3.04600	.22939*	.016
	ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น		-.03394	.859
	พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง		.27401*	.000
	พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง		.07106	.685

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามลักษณะงาน	ลักษณะงาน	ค่าเฉลี่ย	ค่าความแตกต่าง	Sig.
พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง	ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี	2.77200	-.04462	.655
	ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น		-.30796	.111
	ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง		-.27401* -.20296	.000 .254
พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง	ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี	2.97500	.15833	.404
	ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น		-.10500	.676
	ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง		-.07106 .20296	.685 .254

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของลักษณะงานกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เมื่อพิจารณารายคู่พบว่า

- ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี มีความแตกต่างกับผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง
- ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง มีแตกต่างกับพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง

ตอนที่ 6 ผลการทดสอบสมมุติฐาน การวิเคราะห์ระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายและการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

สมมติฐาน:

สมมติฐานที่ 1 ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก ดังตารางที่ 4.5 จึงยอมรับสมมติฐาน

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในภาพรวม

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	X	S.D	ระดับ
การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS	2.73	.87	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อม ของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	3.04	.63	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความ พร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ	3.12	.64	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์	2.75	.70	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับ แอลกอฮอล์	3.08	.64	มาก
การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบวินด์ม ของรถด้วยเครื่องวัดวินด์ม	2.85	.84	มาก
ภาพรวม	2.93	.60	มาก

สมมติฐานที่ 2 ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี แตกต่างกัน

ผู้วิจัยได้ศึกษาโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว F-test พบว่า ความคิดเห็นระหว่างกลุ่ม
ในประเด็นต่างๆ ในภาพรวม มีความแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 3 ความชัดเจนของนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐาน จากการทดสอบทางสถิติโดยใช้วิธีวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) พบว่า ตัวแปรอิสระด้านความชัดเจนของนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จึงยอมรับสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 4 การสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐาน จากการทดสอบทางสถิติโดยใช้วิธีวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) พบว่า ตัวแปรอิสระด้านการสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จึงยอมรับสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 5 ทักษะคติต่อนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐาน จากการทดสอบทางสถิติโดยใช้วิธีวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) พบว่า ตัวแปรอิสระด้านทักษะคติต่อนโยบาย ไม่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี จึงปฏิเสธสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3,4 และ 5 ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ

ตัวแปร	B	S.E	Beta	sig
การสื่อสารนโยบาย	.260	.038	.323	.000*
ความชัดเจนนโยบาย	.415	.042	.516	.000*
ทักษะคติต่อนโยบาย	.045	.024	.071	.060
R ² = .725 SEE = .31392 F = 333.667				

ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

ตอนที่ 7 ผลการวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย

7.1 ปัญหาด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

ตารางที่ 4.20 ภาพรวมของปัญหาด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

ข้อคิดเห็น	ความถี่
1. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS	15
2. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	4
3. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ	2
4. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์	10
5. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์	3
6. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ	3
รวม	37

จากตารางที่ 4.20 พบว่า มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาทั้ง 6 ด้าน จำนวน 37 ข้อคิดเห็น ปัญหาที่มีความคิดเห็นจำนวนมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล การเดินทางด้วยระบบ GPS จำนวน 15 ข้อคิดเห็น รองลงมา ได้แก่ ปัญหาด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ จำนวน 10 ข้อคิดเห็น

7.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

ตารางที่ 4.21 ภาพรวมข้อเสนอแนวทางการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS	49
2. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	42
3. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ	39
4. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์	38
5. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์	40
6. ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ	45
รวม	253

จากตารางที่ 4.21 พบว่า มีข้อเสนอแนวทางการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ทั้ง 6 ด้าน จำนวน 253 ข้อเสนอ แนวทางการส่งเสริมที่มีข้อเสนอแนะจำนวนมากที่สุด ได้แก่ ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS จำนวน 49 ข้อเสนอ รองลงมา ได้แก่ ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ จำนวน 45 ข้อเสนอ

1. ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล การเดินทางด้วยระบบ GPS

ตารางที่ 4.22 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล การเดินรถด้วยระบบ GPS

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
1. ระบบ GPS ไม่ค่อยเสถียร 2. การจำกัดความเร็วที่ไม่เกิน 90 กม./ชม. ส่งผลกระทบต่อการขับรถ เนื่องจากช้าเกินไป 3. ไม่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถใช้ในการรูดบัตรเพื่อแสดงตัวตน เนื่องจากถูกตำรวจยึดใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ	1. ควรยกเลิกการนำระบบ GPS มาบังคับใช้ 2. ควรเพิ่มอัตราความเร็วในการขับรถให้มากขึ้นเป็นขับรถได้ไม่เกิน 100-120 กม./ชม. 3. ควรนำระบบ GPS มาใช้บังคับกับรถทุกขนาด 4. ไม่ควรยึดใบอนุญาตผู้ขับรถ 5. การตรวจสอบระบบ GPS ควรให้เฉพาะเจ้าหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบได้เท่านั้น ไม่ควรให้เจ้าของรถสามารถตรวจสอบระบบ GPS ได้

2. ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

ตารางที่ 4.23 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
1. ควรจะมีการอนุมัติให้รถออกจากจุดจอดได้ก่อนในกรณีที่รถกำลังเข้าวินอยู่หรือจำหน่ายตั๋วให้กับผู้โดยสารที่นั่งรออยู่แล้ว ทำให้รถต้องจอดแทนที่จะได้ออกเพื่อให้บริการผู้โดยสารได้ตามความต้องการก่อนแล้วค่อยนำรถไปแก้ไขหลังจากส่งผู้โดยสารแล้ว ในกรณีที่รถมีความไม่พร้อมในเรื่องเล็กน้อย เช่น ระบบ GPS ไม่ทำงาน ไฟส่องป้ายทะเบียนไม่ติด ปีที่ผลิตรายไม่เกิน 2 ปี 2. ไม่มั่นใจในการตรวจวินิจฉัยของเจ้าหน้าที่	1. ควรยกเลิกการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอด 2. ถ้ารถไม่มีความพร้อมไม่ควรให้รถออกเพื่อความปลอดภัย

3. ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

ตารางที่ 4.24 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
- ไม่มั่นใจในการตรวจวินิจัยของเจ้าหน้าที่	- ควรยกเลิกการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกปฏิบัติหน้าที่

4. ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์

ตารางที่ 4.25 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
1. เจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการตรวจจับรถทุกคัน เลือกปฏิบัติ 2. การกำหนดอัตราความเร็วต่ำเกินไปเป็นปัญหาต่อการทำเวลา และกรณีกฎหมายกำหนดให้ขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย ทำให้ไม่สามารถขับรถเร็วแซงรถขนาดใหญ่ได้เลย และทำให้พนักงานขับรถกังวลในการขับรถ เจ้าหน้าที่ควรใช้ดุลพินิจบ้าง 3. ไม่มีจุดบอกที่ชัดเจนว่ามีการตรวจจับความเร็วที่จุดไหนบ้าง 4. ไม่มั่นใจด้านคุณภาพการทำงานของกล้องเลเซอร์ตรวจจับความเร็ว	1. ควรเพิ่มอัตราความเร็วในการขับรถให้มากขึ้น เป็นไม่เกิน 100-120 กม./ชม. และยกเลิกการห้ามขับรถวิ่งชิดขอบทางด้านขวา 2. ไม่เห็นด้วยกับการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ มาใช้ 3. ควรมีป้ายแจ้งเตือนล่วงหน้าก่อนมีการตรวจจับความเร็ว 4. ไม่น่าจะปฏิบัติตามนโยบายได้อย่างจริงจัง เนื่องจากบุคลากรมีจำกัด

5. ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์

ตารางที่ 4.26 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
1. ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการตรวจล่าช้า ทำให้การจราจรติดขัด 2. ไม่มั่นใจในคุณภาพของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์	1. ควรเพิ่มการตรวจหาสารเสพติดด้วย 2. ควรปรับปรุงระยะเวลาในการตรวจให้เร็วขึ้น เนื่องจากบางครั้งรถต้องทำเวลา 3. ควรใช้เครื่องวัดแอลกอฮอล์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน 4. ไม่เห็นด้วยกับการนํานโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์มาใช้

6. ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วย การตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

ตารางที่ 4.27 ปัญหาและข้อเสนอแนะด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
1. การตั้งจุดตรวจไม่มีการแจ้งเตือนล่วงหน้าและไม่มีเวลาในการตั้งจุดตรวจที่แน่นอน 2. การตั้งจุดตรวจทำให้การจราจรติดขัด	1. ควรมีจุดตรวจที่สะดวกและดำเนินการตรวจอย่างรวดเร็ว เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด 2. ควรตรวจวัดควันดำก่อนนำรถมาใช้บนถนน ไม่ควรมาตรวจบนถนนขณะรถใช้งานบนท้องถนน 3. ควรใช้เครื่องตรวจวัดควันดำที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน และมีสภาพพร้อมใช้งาน 4. ควรกำหนดค่าควันดำเพิ่มเป็นไม่เกิน 75 5. ไม่เห็นด้วยกับการนํานโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ มาใช้

ตารางที่ 4.28 ข้อเสนอแนะอื่นๆ ในการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ

แนวทาง	ความถี่
1. ควรปรับอัตราค่าปรับให้ลดลงกว่าเดิม เนื่องจากค่าปรับสูงเกินไป	5
2. ควรทบทวนมาตรการต่าง ๆ เนื่องจากเป็นมาตรการที่เพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการขนส่ง 1	
รวม	6

จากตารางที่ 4.28 พบว่า มีข้อเสนอแนวทางการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จำนวน 6 ข้อเสนอ แนวทางการส่งเสริมที่มีข้อเสนอแนะ จำนวนมากที่สุด ได้แก่ ควรปรับอัตราค่าปรับให้ลดลงกว่าเดิม เนื่องจากค่าปรับสูงเกินไป จำนวน 5 ข้อเสนอ รองลงมา ได้แก่ ควรทบทวนมาตรการต่าง ๆ เนื่องจากเป็นมาตรการที่เพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 1 ข้อเสนอ

ตอนที่ 8 ผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบาย

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสนับสนุนและยืนยันผลการวิเคราะห์ทดสอบสมมติฐาน โดยผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกบุคลากรระดับบริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 5 คน และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ จำนวน 1 คน

ผลการสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี โดยทำการสัมภาษณ์ปัญหาและแนวทางส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ทั้งหมด 6 ด้าน ดังนี้ การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS การควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารประจำทางด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้อุปกรณ์วัดระดับแอลกอฮอล์ การควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 (23 กรกฎาคม 2562)

1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

1.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ การนำระบบ GPS มาใช้ในการบริหารและติดตามการเดินทางโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกทุกตามโครงการ “มั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS” ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อติดตามพฤติกรรมรถบรรทุกของพนักงานขับรถแบบเรียลไทม์ ในการควบคุม กำกับ ดูแลการใช้ความเร็ว ชั่วโมงการทำงาน การใช้ใบอนุญาตขับรถ การแสดงตัวผู้ขับรถ พร้อมได้เปิดแอปพลิเคชัน “DLT GPS” เพื่อให้ผู้ประกอบการและ

ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการติดตามตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารผ่านทางแอปพลิเคชันดังกล่าวได้ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งถือว่าเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ซึ่งในการใช้ระบบ GPS ก็มีปัญหาย่อยบ้าง เช่น บางช่วงเวลาระบบไม่เสถียร และมีการใช้อุปกรณ์ตัดหรือรบกวนสัญญาณทำให้ข้อมูลการเดินทางในการใช้ความเร็วหายไปจากระบบ การแก้ไขปัญหาเบื้องต้นต้องให้เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ต้องสุ่มดูข้อมูลการเดินทางแต่ละคัน หากพบว่าข้อมูลการเดินทางไม่เชื่อมต่อจะเรียกมาลงโทษในข้อหาอุปกรณ์ส่วนควบ (GPS) ใช้การไม่ได้ ซึ่งโทษจะสูงกว่าการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

1.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

- กรมการขนส่งทางบก ควรพัฒนาระบบให้เสถียร และไม่ให้ใช้เครื่องรบกวนหรือตัดสัญญาณได้
- ควรพิจารณาหามาตรการควบคุมค่าติดตั้ง GPS และค่าบริการรายเดือนที่สูงเกินไป ภาครัฐควรเข้าควบคุมกำกับดูแลให้การติดตั้งถูกกว่าปัจจุบัน

2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

2.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ การตรวจความพร้อมของรถโดยสารประจำทางถือว่าเป็นกิจกรรมเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยใช้แบบรายการตรวจความพร้อมหรือเช็คลิสต์ที่กำหนดครอบคลุมการตรวจสภาพความมั่นคงแข็งแรงของรถ ยาง ระบบไฟ การติดตั้ง GPS อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ เพื่อให้รถโดยสารทุกคันมีความพร้อมในการให้บริการอย่างปลอดภัย ซึ่งที่ผ่านมามีปัญหาบ้างเล็กน้อย เช่น เมื่อรถไม่พร้อมจะไม่ให้ออกให้บริการ ต้องให้ผู้ประกอบการขนส่งหารถคันใหม่มาเปลี่ยน รถออกช้ากว่ากำหนดทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวก ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งบางรายไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบรถเท่าที่ควร ยังมีความเห็นแก่ตัวในการให้บริการ ไม่ค่อยดูแลเอาใจใส่สภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานขาดการบำรุงรักษา

2.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

แนวทางการแก้ไขได้ประชุมซักซ้อมกับผู้ประกอบการขนส่งอย่างต่อเนื่องในเรื่องของการเตรียมความพร้อมของรถก่อนออกให้บริการ และหากพบข้อบกพร่องก็จะลงโทษตามกฎหมายขั้นสูงสุด และส่งเสริมให้ได้รับการอบรม ให้ได้รับการศึกษาดูงานที่สถานประกอบการที่มีระบบการให้บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานการให้บริการ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการพัฒนารูขี้นการเดินรถให้ได้รับมาตรฐาน

3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

3.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ

จะตรวจควบคุมไปกับการตรวจความพร้อมของตัวรถ โดยการตรวจใบอนุญาตขับรถ ตรวจความพร้อมของร่างกาย (ความอ่อนเพลีย) การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจสารเสพติดในปัสสาวะ ตรวจสมุดประจำรถ เพื่อตรวจระยะเวลาการขับรถ ตรวจการแต่งกาย หากพบการกระทำผิดก็จะดำเนินการตามกฎหมาย ซึ่งได้รับความร่วมมือจากพนักงานขับรถด้วยดี แต่ในส่วนของ การตรวจสารเสพติด ซึ่งตามกฎหมายจะต้องประสานกับหลายภาคส่วน จึงจะสามารถตรวจสารเสพติดได้ เช่น ตำรวจ ปปส. ฝ่ายปกครอง สาธารณสุข เป็นต้น ปัญหาที่พบคือ จะมีพนักงานขับรถบางรายไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบความพร้อมเท่าที่ควร

3.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ แนวทางในการควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถ ซึ่งตามกฎหมายถือเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งในการกำกับ ดูแลให้พนักงานขับรถต้องมีความพร้อมก่อนขับรถ ซึ่งจะต้องบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการขนส่งอย่างเข้มงวดและจริงจัง และส่งเสริมให้ได้รับการอบรมเสริมความรู้ ให้ได้รับการศึกษาทำงานที่สถานประกอบการที่มีระบบการให้บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานการให้บริการ

4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ

4.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ สาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงได้กำหนดมาตรการ 3ม. (เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย และมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย) 2ข. (มีใบขับขี่ และคาดเข็มขัดนิรภัย) 1ร. (ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด) เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ นำไปรณรงค์ส่งเสริม และบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการกำกับ ดูแลความมั่นคงปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก (ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก) ถือว่าอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก จึงเป็นภารกิจที่สำคัญเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากรถโดยสารและรถบรรทุก ซึ่งการปฏิบัติงานการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ในภาพรวมถือว่าการปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สติติจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถบรรทุก สาเหตุที่มาจากการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดลดลง แต่ก็มีปัญหาในส่วนของอุปกรณ์บ้าง ดังนี้

1. เครื่องตรวจจับความเร็ว ไม่สามารถบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียนในเวลากลางคืนได้ เนื่องจากความเข้มของลำแสงไฟหน้ารถ มีความเข้มมากกว่าลำแสงของกล้อง
2. ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ ใจไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น มีการทำลายป้ายทะเบียนรถให้มีลักษณะที่ชำรุด สบเลื่อน ทำให้กล้องเลเซอร์ไม่สามารถอ่านหมายเลขทะเบียนรถได้ชัดเจน
3. เครื่องตรวจวัดความเร็ว มีอยู่จำนวน 1 เครื่อง ไม่เพียงพอ และสำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา ไม่มีเครื่องมือตรวจจับความเร็วของรถโดยสารและรถบรรทุกในเขตที่รับผิดชอบด้วย จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่ครอบคลุมทั่วถึง

4.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ

1. จากปัญหาเครื่องตรวจจับความเร็ว ไม่สามารถบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียนในเวลา กลางคืนได้ เนื่องจากความเข้มของลำแสงไฟหน้ารถ มีความเข้มมากกว่าลำแสงของกล้อง ควรจะจัดซื้อ เครื่องตรวจจับความเร็วที่มีประสิทธิภาพสูง/บันทึกภาพกลางคืนได้ชัด

2. จากปัญหาเครื่องตรวจวัดความเร็ว มีจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอ ควรจัดสรรงบประมาณ จัดซื้อเพิ่มเติมอีก 1 เครื่อง เพื่อให้มีจังหวัดละ 2 เครื่อง และเพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา มีเครื่องมือตรวจจับความเร็วของรถโดยสารและรถบรรทุกในเขตที่รับผิดชอบด้วย

3. ควรให้การอบรมเสริมความรู้ ความเข้าใจ ให้ร่วมกันสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยให้มากขึ้น

5. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ

5.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถถือว่าเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่เน้นการบังคับใช้กฎหมาย อย่างเคร่งครัดจริงจัง โดยสำนักงานขนส่งฯ ต้องดำเนินการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสาร และรถบรรทุก ควบคู่กับการตรวจความพร้อมของตัวรถโดยสารและรถบรรทุก โดยพนักงานขับรถลงมา รายงานตัวต่อผู้ตรวจการ ณ จุดตรวจบนถนนสายหลัก/สายรอง/สถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอดรถ และ ดำเนินการตรวจการมีใบอนุญาตขับรถ ตรวจความพร้อมของร่างกาย (ความอ่อนแอ) ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ในลมหายใจ ตรวจสารเสพติดในปัสสาวะ (ดำเนินการตามความเหมาะสมร่วมกันหน่วยงาน ตำรวจ ปปส. ฝ่ายปกครอง สาธารณสุขในพื้นที่) ตรวจสอบสมุดประจำรถ เพื่อตรวจสอบระยะเวลาในการขับรถ ตรวจการแต่งกาย หากพบการกระทำผิดดำเนินการลงโทษตามกฎหมาย

ดังนั้น กิจกรรมการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถถือว่ามีความสำคัญต่อการเพิ่มความ ปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการรถสาธารณะ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป เพราะหากยังมีการบังคับใช้กฎหมาย อย่างเคร่งครัดมากเท่าใด ความศักดิ์สิทธิ์ ความเกรงกลัวในตัวบทกฎหมาย ย่อมเกิดขึ้นกับพนักงานขับรถ มากเท่านั้น นั่นหมายถึง ความปลอดภัยที่จะส่งผลตามมาสร้างความมั่นใจเกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการและ ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาเมาแล้วขับทำให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนอยู่ในระดับต้นๆ ซึ่งการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถด้วยการใช้เครื่องวัดระดับ แอลกอฮอล์ เพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจของพนักงานขับรถถือเป็นเรื่องสำคัญ และผลการ ปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาอุบัติเหตุของรถโดยสารและรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ เพราะ เมาแล้วขับเกิดขึ้นน้อยมาก ในส่วนของตัวอุปกรณ์เครื่องวัดก็มีประสิทธิภาพใช้งานได้ดี แต่มีปัญหาภายใน บางส่วนของการส่งดำเนินคดี/นำตัวส่งพนักงานสอบสวนต้องใช้เวลามาก/ต้องทำบันทึกหลายฉบับ/ เมื่อพบการกระทำผิดต้องเสียกำลังผู้ตรวจการที่กำลังตรวจอยู่ เพราะต้องมอบหมายให้ผู้ตรวจการ อย่างน้อย 2 คน นำตัวผู้กระทำผิดส่งตัวพนักงานสอบสวน

5.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับ แอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ จากปัญหาที่เกิดในกรณีพบการกระทำผิด การส่งดำเนินคดี/นำตัวส่งพนักงาน สอบสวนควรมีการลดขั้นตอน กระบวนการในการปฏิบัติงานลง เพื่อความสะดวก รวดเร็ว แต่ต้องให้เกิด ความรัดกุม เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต่างๆ บริหารจัดการได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ไม่สิ้นเปลือง ทรัพยากรกำลังที่มีอยู่อย่างจำกัด

6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ

6.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะประสบปัญหาสิ่งแวดล้อมเรื่องฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน หรือ PM.2.5 จากกิจกรรม อุตสาหกรรม การก่อสร้าง และการเผาไหม้ในพื้นที่เปิดโล่ง กรมการขนส่งทางบก อยู่ระหว่างแก้ไขปัญหาและเร่งรัดดำเนินการ โดยออกมาตรการและใช้ขีดความสามารถที่มีอยู่อย่างเต็มกำลังทั้งการตั้งจุดตรวจควันดำบนถนนสายหลัก/สายรอง/และการตรวจควันดำรถที่มาติดต่อดำเนินการทางทะเบียนที่สำนักงานฯ การตรวจควันดำ ณ สถานประกอบการขนส่ง ซึ่งการดำเนินการที่ผ่านมา พบปัญหา ดังนี้

1. อุปกรณ์เครื่องวัดควันดำมีประจำอยู่ที่โรงตรวจสอบสภาพรถของสำนักงานฯ 1 เครื่อง ที่สำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา อีก 1 เครื่อง และใช้งานตั้งจุดตรวจบนถนนสายหลัก/สายรอง 1 เครื่อง ซึ่งเครื่องที่มีอยู่ไม่เพียงพอ และกรณีเครื่องขัดข้องไม่มีเครื่องสำรอง

2. เครื่องวัดควันดำที่ใช้งานอยู่ระบบยังไม่เสถียร

3. เครื่องวัดควันดำที่ใช้สำหรับตั้งจุดตรวจถนนสายหลัก/สายรอง ขนาดเครื่องมีน้ำหนักมาก และขนาดใหญ่เกินไปใช้งานไม่สะดวก ไม่มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน

6.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ

1. กรมการขนส่งทางบก ควรจัดสรรงบประมาณจัดหาเครื่องวัดควันดำเพิ่มเติมสำนักงานฯ ละ 2 เครื่อง

2. เครื่องวัดควันดำที่ใช้งานอยู่ระบบยังไม่เสถียรเท่าที่ควร ควรจัดหาเครื่องที่มีประสิทธิภาพสูงสามารถตรวจวัดควันดำต่อเนื่องได้หลายๆ คัน

3. เครื่องวัดควันดำที่ใช้สำหรับตั้งจุดตรวจถนนสายหลัก/สายรอง ขนาดเครื่องมีน้ำหนักมาก และขนาดใหญ่เกินไปใช้งานไม่สะดวก ควรจะจัดหาเครื่องขนาดเล็ก คุณภาพสูงเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน

ปัญหา และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ในการควบคุม กำกับ ดูแลโดยसारสาธารณะ ควรนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาควบคุม กำกับ ดูแล ให้มากยิ่งขึ้นและปรับปรุง กฎ ระเบียบเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กำหนดมาตรฐานบริการ และคัดเลือกผู้ประกอบการที่มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ในส่วนตัวรถ ควรยกระดับมาตรฐานรถโดยสาร ทั้งเรื่องความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก และต้องสร้างจิตสำนึกให้เกิดแก่ผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ตลอดจนต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และจริงจัง

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 (23 กรกฎาคม 2562)

1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

1.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ระบบการเชื่อมต่อสัญญาณที่ยังไม่เสถียร และมีการใช้อุปกรณ์เพื่อตัดต่อสัญญาณ

1.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ควรให้มีการติดตั้งระบบ GPS โดยบริษัทผู้ผลิตรถมากับตัวรถหรือใช้เครื่องบันทึกกล่องดำ (Black Box) เช่นเดียวกับที่สายการบินใช้อยู่ในปัจจุบัน

2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

2.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งยังไม่ให้ความสำคัญในการควบคุม กำกับ ดูแล และตรวจความพร้อมของรถ จึงเป็นภาระหนักแก่ทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

2.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจังกับผู้ประกอบการขนส่ง ที่ไม่ควบคุม กำกับ ดูแลความพร้อมของรถ ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

3.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไปปฏิบัติ ไม่มีปัญหาพนักงานขับรถให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

3.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ควรสร้างจิตสำนึกต่อความรับผิดชอบต่อหน้าที่และสังคม

4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ

4.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ไม่พบปัญหา

4.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง

5. นำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ

5.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ไม่พบปัญหาใด ๆ

5.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ควรให้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญหรือผู้มีอำนาจโดยตรงเข้าร่วมด้วยจึงจะได้ผลที่เป็นรูปธรรม

6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ

6.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ความไม่เสถียรของเครื่องวัดควันดำ ระบบของเครื่องวัดควันดำมีหลากหลายเกินไป บางครั้งจะเกิดข้อขัดแย้ง วิธีการตรวจวัดค่าควันดำที่ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้ไม่เกิดความเป็นธรรม

6.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ควรใช้เครื่องวัดควันดำให้เป็นระบบหรือแบบเดียวกัน และผู้ปฏิบัติต้องมีความรู้ ความชำนาญ และสร้างความเป็นธรรม

ปัญหา และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถในปัจจุบันได้มีการนำ เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาควบคุม กำกับ ดูแล แต่บุคลากรส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ ความสามารถ ประกอบกับ กำลังเจ้าหน้าที่ที่จะมาทำหน้าที่มีน้อยเกินไป เจ้าหน้าที่แต่ละคนอาจจะทำหน้าที่หลายๆ อย่างในเวลา เดียวกัน จึงทำให้ไม่เกิดผลสำเร็จของการควบคุม กำกับ ดูแล จึงควรเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่จะทำ หน้าที่เป็นการเฉพาะอย่างให้เพียงพอ ประกอบกับต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจัง และต้องสร้าง จิตสำนึกให้เกิดแก่พนักงานขับรถ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3 (24 กรกฎาคม 2562)

1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

1.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความสำคัญในการใช้ระบบ GPS ละเลยในการควบคุมพนักงานขับรถ ในการใช้ระบบ GPS และขาดความเข้าใจ มองการใช้ระบบ GPS เป็นปัญหาว่าสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง ไม่คุ้มค่า

1.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ควรส่งเสริมให้ความรู้กับผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถในการใช้ระบบ GPS

2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

2.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถ โดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผลที่ได้รับไม่ได้ 100 % ผู้ประกอบการ ขนส่งและพนักงานขับรถขาดความเอาใจใส่ในการตรวจสอบรถ ละเลยในการตรวจสอบระบบในการใช้งาน ทำให้ รถอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน ขาดการบำรุงรักษา ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย บางรายไม่ให้ความร่วมมือ ในการตรวจสอบรถ ยังมีความเห็นแก่ตัวในการให้บริการ

2.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อม ของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ควรส่งเสริมให้ความรู้ถึงผลเสียที่จะ ได้รับในการนำรถที่ได้มาตรฐาน มีสภาพพร้อมใช้งาน ซึ่งจะส่งผลให้ลดอัตราการเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน ลดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน

3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสาร ประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

3.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของ พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ พนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ

3.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของ พนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ควรเข้มงวดในการตรวจสอบความพร้อมของพนักงาน ขั้รถหากไม่ปฏิบัติตามให้บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ

4.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการ ตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ พนักงานขับรถไม่กลัวเกรงยังมีการใช้ความเร็วในการขับรถยนต์อย่าง ต่อเนื่อง

4.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดการลงโทษควรลงโทษปรับขั้นสูง และจัดอบรมให้ความรู้เพิ่มเติม

5. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ

5.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ไม่พบปัญหา ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

5.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับ แอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ควรส่งเสริมยกย่องพนักงานขับรถที่มีความประพฤติดีที่ได้รับรางวัล เพื่อเป็นขวัญและ กำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ต่อสังคม

6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ

6.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ไม่พบปัญหาผู้ประกอบการขนส่งจะปฏิบัติตามกฎหมายอยู่แล้ว เนื่องจาก บทลงโทษที่มีอัตราโทษปรับที่สูง และห้ามใช้รถจนกว่าจะนำรถไปแก้ไขให้ถูกต้อง

6.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำ ของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ควรมีการอบรมผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถให้มีความรู้ และมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมาย

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 4 (25 กรกฎาคม 2562)

1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

1.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบบ่อยคือ ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีการหลีกเลี่ยงการใช้งาน ระบบ GPS เช่น ดัดสัญญาณระบบ GPS ซึ่งทำให้ไม่สามารถตรวจสอบข้อมูลการเดินทางได้ พนักงานขับรถไม่รัดบัตร (ใบอนุญาตผู้ขับรถ) ทำให้ไม่สามารถตรวจตัวตนของพนักงานขับรถ และชั่วโมงทำงานของพนักงานขับรถได้

1.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

- ควรใช้ระบบ GPS ควบคุมการสตาร์ทรถ

- ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ความเข้าใจกับมาตรการในการควบคุม กำกับ ดูแล และ บทลงโทษในกรณีกระทำความผิดให้มากขึ้น
- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งพัฒนาธุรกิจการเดินทางให้ได้รับมาตรฐาน เพื่อได้มีการพัฒนาธุรกิจการประกอบการขนส่งให้ได้มาตรฐานครบวงจร

2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

2.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ บุคลากรมีจำกัด ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน และไม่มีบุคลากรเฉพาะด้าน

2.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ควรจัดหาบุคลากรมาปฏิบัติงานเฉพาะด้าน แยกต่างหากจากบุคลากรที่ปฏิบัติงานประจำภายในสำนักงานฯ

3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

3.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ไม่มีบุคลากร

3.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ควรส่งเสริมสนับสนุนพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ ให้ได้รับรางวัลเป็นสิ่งจูงใจ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจกับผู้ปฏิบัติดีและควรจัดหาบุคลากรมาปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น

4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ

4.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ไม่พบปัญหา

4.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ควรส่งเสริมให้ความรู้กับผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถ

5. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ

5.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สำหรับด้านการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ปัญหาบุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีจำกัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน

5.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ควรชี้เจ้าหน้าที่เฉพาะไม่เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ หรือปฏิบัติงานนอกเวลาโดยมีค่าตอบแทน (โดยมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ เป็นบางครั้ง)

6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ

6.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ การนำรถที่มีอายุการใช้งานนานมาใช้โดยไม่มีการบำรุงรักษา และในด้านบุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีจำกัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน

6.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ควรมีเจ้าหน้าที่เฉพาะไม่เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ หรือปฏิบัติงานนอกเวลาโดยมีค่าตอบแทน (โดยมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ เป็นบางครั้ง)

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 5 (26 กรกฎาคม 2562)

1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

1.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร ทำให้ไม่ดูแลพนักงานขับรถในการใช้ความเร็วในการขับรถ และพนักงานขับรถไม่คำนึงถึงโทษตามกฎหมาย

1.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ควรประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถทราบถึงบทลงโทษตามกฎหมายในการกระทำผิด และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

2.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งไม่มีพนักงานตรวจสอบความพร้อมของรถ เนื่องจากไม่ให้ความสำคัญ และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการจ้างพนักงานตรวจสอบรถเพิ่มเติม

2.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสำคัญในการตรวจสอบความพร้อมของรถ โดยการจ้างพนักงานตรวจสอบความพร้อมของรถโดยเฉพาะ

3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

3.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความสำคัญในการตรวจสอบพนักงานขับรถอย่างจริงจัง

3.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสำคัญในการตรวจสอบพนักงานขับรถอย่างจริงจัง

4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ

4.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ เจ้าหน้าที่ที่ไปปฏิบัติงานต้องคอยระมัดระวังในการใช้กล้องเลเซอร์ เนื่องจากเกรงว่าพนักงานขับรถจะเห็นแล้วเกิดความไม่พอใจ

4.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ควรประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถทราบถึง บทลงโทษของการกระทำความผิด และอบรมสร้างจิตสำนึกที่ดี รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

5. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ

5.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สำหรับด้านการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ไม่พบปัญหา พนักงานขับรถให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่

5.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ควรสนับสนุนให้มีการประกวดพนักงานขับรถดีเด่น เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน

6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ

6.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถ ด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งนำรถที่มีอายุการใช้งานนานๆ มาใช้ ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ

6.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ควรสนับสนุนให้มีแหล่งเงินทุนที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำในการจัดซื้อรถใหม่ทดแทนรถคันเก่าที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน

ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 6 (26 กรกฎาคม 2562)

1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ

1.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความร่วมมือในการกำกับ ดูแล เนื่องจากรถส่วนใหญ่เป็นรถที่เข้าร่วมเดินทาง ปล่อยให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมเดินทางไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ เงื่อนไขที่กำหนด

1.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถได้รับการอบรม ศึกษาดูงาน เพื่อปรับปรุงพัฒนาการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐาน และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่ง และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งพัฒนาให้ได้รับมาตรฐาน

2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

2.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ด้านบุคลากร เนื่องจากในหน่วยงานมีบุคลากรเฉพาะด้านไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ควรจัดหาบุคลากรเฉพาะด้านมาปฏิบัติงาน เพื่อให้งานที่ออกมามีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐาน

3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ

3.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ไม่ค่อยได้รับความร่วมมือจากพนักงานขับรถเท่าที่ควร และมีปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากในหน่วยงานมีบุคลากรจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่มีจำนวนมาก

3.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไปปฏิบัติ ควรจัดอบรมให้ความรู้แก่พนักงานขับรถ และในด้านบุคลากร ควรจัดหาบุคลากรเฉพาะด้านมาปฏิบัติงาน เพื่อให้งานที่ออกมามีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐาน

4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ

4.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ ผู้ประกอบการขนส่งปล่อยปละละเลยไม่ควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถ ไม่มีสิ่งจูงใจให้พนักงานขับรถกรณีปฏิบัติงานดี เพื่อส่งเสริมให้กระทำความดีอย่างต่อเนื่อง

4.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ควรแนะนำให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และร่วมรณรงค์เสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยให้เกิดแก่สังคม

5. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ

5.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ไม่พบปัญหา พนักงานขับรถให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี เนื่องจากพนักงานขับรถทราบถึงบทลงโทษในกรณีตรวจพบแอลกอฮอล์ในขณะปฏิบัติหน้าที่ จึงไม่พบว่ามีพนักงานขับรถดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะปฏิบัติหน้าที่

5.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ควรส่งเสริมสนับสนุนให้พนักงานขับรถที่ปฏิบัติหน้าที่ดีได้รับค่าตอบแทนบ้างเป็นบางโอกาส เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน

6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ

6.1 ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ปัญหาที่พบคือ การนำรถที่มีอายุการใช้งานนานมาใช้ และไม่บำรุงรักษาทำให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

6.2 แนวทางส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ควรเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

สรุปผลการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน จำนวน 6 คน

สรุปผลการสัมภาษณ์ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ

ตารางที่ 4.29 สรุปผลการสัมภาษณ์ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ

ประเด็นมาตรการ	ปัญหา
<p>1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางรถด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ค่าติดตั้ง GPS และค่าบริการรายเดือนที่สูงเกินไป 2. ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีการหลีกเลี่ยงการใช้งานระบบ GPS เช่น ตัดสัญญาณระบบ GPS ซึ่งทำให้ไม่สามารถตรวจสอบข้อมูลการเดินทางได้ พนักงานขับรถไม่รัดเข็มขัด (ใบอนุญาตผู้ขับรถ) ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบตัวตนของพนักงานขับรถ และชั่วโมงทำงานของพนักงานขับรถได้ และมองว่าการใช้ระบบ GPS เป็นปัญหาสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการติดตั้งและไม่คุ้มค่า 3. ระบบการเชื่อมต่อสัญญาณที่ยังไม่เสถียร และมีการใช้อุปกรณ์เพื่อตัดสัญญาณ 4. ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความร่วมมือในการกำกับ ดูแล เนื่องจากรถส่วนใหญ่เป็นรถที่ร่วมเดินรถ ปล่อยให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ที่หน่วยงานกำหนด
<p>2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ประกอบการขนส่งบางรายไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบรถเท่าที่ควร ยังมีความเห็นแก่ตัวในการให้บริการ ไม่ค่อยดูแลเอาใจใส่สภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานขาดการบำรุงรักษาผ้าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย 2. ผู้ประกอบการขนส่งยังไม่ให้ความสำคัญในการควบคุม กำกับ ดูแลและตรวจความพร้อมของรถ จึงเป็นภาระหนักแก่ทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน 3. เมื่อรถไม่พร้อมจะไม่ให้ออกให้บริการ ต้องให้ผู้ประกอบการขนส่งหารถคันใหม่มาเปลี่ยน รถออกช้ากว่ากำหนดทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวก 4. มีปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากในหน่วยงานมีบุคลากรจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่มีจำนวนมาก

ตารางที่ 4.29 ต่อ

ประเด็นมาตรการ	ปัญหา
3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. พนักงานขับรถบางรายไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบความพร้อมเท่าที่ควร 2. พนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ 3. ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความสำคัญในการตรวจสอบพนักงานขับรถอย่างจริงจัง 4. มีปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากในหน่วยงานมีบุคลากรจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่มีจำนวนมาก
4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ จงใจไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น มีการทำลายป้ายทะเบียนรถให้มีลักษณะที่ชำรุด ลบเลือน ทำให้กล้องเลเซอร์ไม่สามารถอ่านหมายเลขทะเบียนรถได้ชัดเจน 2. เครื่องตรวจจับความเร็ว ไม่สามารถบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียนในเวลากลางคืนได้ เนื่องจากความเข้มของลำแสงไฟหน้ารถ มีความเข้มมากกว่าลำแสงของกล้อง 3. เจ้าหน้าที่ที่ไปปฏิบัติงานต้องคอยระมัดระวังในการใช้กล้องเลเซอร์ เนื่องจากเกรงว่าพนักงานขับรถจะเห็นแล้วเกิดความไม่พอใจ 4. ผู้ประกอบการขนส่งปล่อยปละละเลย ไม่ควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถ และไม่มีสิ่งจูงใจให้พนักงานขับรถกรณีปฏิบัติงานดี เพื่อส่งเสริมให้กระทำความดีอย่างต่อเนื่อง 5. เครื่องตรวจวัดความเร็ว มีอยู่จำนวน 1 เครื่อง ไม่เพียงพอ
5. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในกรณีตรวจพบการกระทำผิดของผู้ขับรถ มีระดับแอลกอฮอล์เกินที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากการส่งดำเนินคดี/นำตัวผู้กระทำผิดส่งให้พนักงานสอบสวน มีกระบวนการ และขั้นตอนหลายอย่าง ซึ่งต้องใช้เวลาในส่วนนี้นาน ทำให้เกิดความล่าช้า 2. บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีจำกัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน

ตารางที่ 4.29 ต่อ

ประเด็นมาตรการ	ปัญหา
6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. การนำรถที่มีอายุการใช้งานนานมาใช้โดยไม่มี การบำรุงรักษา ทำให้เกิดมลพิษ 2. ความไม่เสถียรของเครื่องวัดควันดำ ระบบของเครื่องวัด ควันดำมีหลากหลายเกินไป บางครั้งจะเกิดข้อขัดแย้ง วิธีการตรวจวัดค่าควันดำที่ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้เกิดความ ไม่เป็นธรรม 3. อุปกรณ์เครื่องวัดควันดำมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการ ปฏิบัติงาน และกรณีเครื่องขัดข้องไม่มีเครื่องสำรอง 4. เครื่องวัดควันดำที่ใช้สำหรับตั้งจุดตรวจถนน สายหลัก/สายรอง ขนาดเครื่องมีน้ำหนักมาก และ ขนาดใหญ่เกินไป ใช้งานไม่สะดวกและไม่คล่องตัว ในการปฏิบัติงาน 5. บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีจำกัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน

สรุปผลการสัมภาษณ์ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ

ตารางที่ 4.30 สรุปผลการสัมภาษณ์ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ

ประเด็นมาตรการ	ข้อเสนอแนะ
1. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางรถ ด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ควรประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ความเข้าใจ กับมาตรการในการควบคุม กำกับ ดูแล และบทลงโทษ ในกรณีกระทำความผิดให้มากขึ้น 2. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่ง ให้ได้รับการอบรม ศึกษาดูงาน เพื่อได้มี การพัฒนาธุรกิจ การ ประกอบการขนส่งให้ได้มาตรฐานครบวงจร 3. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง กับผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ควบคุม กำกับ ดูแล ความพร้อมของรถ ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 4. ควรใช้ระบบ GPS ควบคุมการสตาร์ทรถ 5. ควรพัฒนาระบบให้เสถียรไม่ให้ใช้เครื่องรบกวน

ตารางที่ 4.30 (ต่อ)

ประเด็นมาตรการ	ข้อเสนอแนะ
	<p>หรือตัดสัญญาณได้</p> <p>6. ควรพิจารณาหามาตรการควบคุมค่าติดตั้ง GPS และค่าบริการรายเดือนที่สูงเกินไป ภาครัฐควรเข้าควบคุมกำกับดูแลให้การติดตั้งถูกกว่าปัจจุบัน</p>
<p>2. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธี ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งให้ได้รับการอบรม ศึกษาดูงานที่สถานประกอบการที่มีระบบการ ให้บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานการให้บริการ และส่งเสริมให้พัฒนาธุรกิจการเดินทางให้ได้รับ มาตรฐาน 2. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง กับผู้ประกอบการขนส่ง ที่ไม่ควบคุม กำกับ ดูแล ความพร้อมของรถ ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 3. ควรส่งเสริมให้ความรู้ถึงผลดีผลเสียที่จะได้รับ ในการนำรถที่ได้มาตรฐาน มีสภาพพร้อมใช้งาน ซึ่งจะส่งผลให้ลดอัตราการเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน ลดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน 4. ควรจัดหาบุคลากรมาปฏิบัติงานเฉพาะด้าน แยกต่างหากจากบุคลากรที่ปฏิบัติงานประจำ ภายในสำนักงานฯ 5. ผู้ประกอบการขนส่งควรให้ความสำคัญในการ ตรวจสอบความพร้อมของรถ โดยการจ้างพนักงาน ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยเฉพาะ
<p>3. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ โดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ส่งเสริมให้ได้รับการอบรมเสริมความรู้ ให้ได้รับการ ศึกษาดูงานที่สถานประกอบการที่มีระบบการ ให้บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานการให้บริการ 2. ควรสร้างจิตสำนึกต่อความรับผิดชอบต่อหน้าที่และ สังคม 3. ควรเข้มงวดในการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ หากไม่ปฏิบัติตามให้บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง 4. ควรจัดหาบุคลากรมาปฏิบัติงานเฉพาะด้าน แยกต่างหากจากบุคลากรที่ปฏิบัติงานประจำ ภายในสำนักงานฯ

(ต่อ)

ประเด็นมาตรการ	ข้อเสนอแนะ
4. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ควรให้การอบรมเสริมความรู้ ความเข้าใจ ให้ร่วมกันสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยให้มากขึ้น 2. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง การลงโทษควรลงโทษปรับขั้นสูง และจัดอบรมให้ความรู้เพิ่มเติม 3. ควรส่งเสริมสนับสนุนให้พนักงานขับรถที่ปฏิบัติหน้าที่ดีได้รับค่าตอบแทนบ้างเป็นบางโอกาส เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน 4. ควรจัดสรรงบประมาณจัดซื้อเพิ่มเติมอีก 1 เครื่อง เพื่อให้มีจังหวัดละ 2 เครื่อง และเพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา มีเครื่องมือตรวจจับความเร็วของรถโดยสารและรถบรรทุกในเขตที่รับผิดชอบด้วย
5. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ควรส่งเสริมสนับสนุนพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ ให้ได้รับรางวัลเป็นสิ่งจูงใจ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจกับผูปฏิบัติดีต่อสังคม 2. ควรให้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญหรือผู้มีอำนาจโดยตรงเข้าร่วมตรวจสอบด้วยจึงจะได้ผลที่เป็นรูปธรรม 3. ควรมีเจ้าหน้าที่เฉพาะไม่เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ หรือปฏิบัติงานนอกเวลาโดยมีค่าตอบแทน (โดยมอบหมายเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ เป็นบางครั้ง)
6. การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งพัฒนาธุรกิจ การเดินรถให้ได้รับมาตรฐาน 2. ควรใช้เครื่องวัดควันดำให้เป็นระบบหรือแบบเดียวกัน และผูปฏิบัติต้องมีความรู้ ความชำนาญ และสร้างความเป็นธรรม 3. ควรมีการอบรมผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ ให้มีความรู้ และมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมาย

(ต่อ)

ประเด็นมาตรการ	ข้อเสนอแนะ
	<p>4. ควรมีเจ้าหน้าที่เฉพาะไม่เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ หรือปฏิบัติงานนอกเวลาโดยมีค่าตอบแทน (โดยมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ เป็นบางครั้ง)</p> <p>5. ควรสนับสนุนให้มีแหล่งเงินทุนที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำในการจัดซื้อรถใหม่ทดแทนรถคันเก่าที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน</p> <p>6. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และจริงจัง การลงทะเบียนรถจักรยานยนต์ปรับขั้นสูง และจัดอบรมให้ความรู้เพิ่มเติม</p> <p>7. ควรจัดซื้อเครื่องตรวจจับความเร็วที่มีประสิทธิภาพสูง/บันทึกภาพกลางคืนได้ชัด</p> <p>8. ควรจัดสรรงบประมาณจัดซื้อเพิ่มเติมอีก 1 เครื่อง เพื่อให้มีจังหวัดละ 2 เครื่อง และเพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา มีเครื่องมือตรวจจับความเร็วของรถโดยสารและรถบรรทุกในเขตที่รับผิดชอบด้วย</p>



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ” ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการศึกษาโดยแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น คือ สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1) เพื่อสำรวจระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

2) เพื่อระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

3) เพื่อเปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

4) เพื่อศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

5.1.2 วิธีดำเนินการวิจัย

1) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรประกอบด้วย 1) ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี และผู้ประกอบการขนส่งผู้ประกอบการรถร่วมบริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทาง การเดินทางที่จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 621 คน 2) พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนในจังหวัด เพชรบุรี พนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่ขับรถให้กับผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ประกอบการรถร่วมบริการ รถโดยสารประจำทางที่เดินทางในเส้นทางจังหวัดเพชรบุรี และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 207 คน และ 3) บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 64 คน รวมประชากร จำนวน 892 คน กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 380 คน คำนวณจากสูตรของ ยามาเน่ กำหนดขนาดตัวอย่างตามสัดส่วนและสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก และบุคลากรของสำนักงานขนส่ง

จังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวน 6 คน

2) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่

2.1) แบบสอบถามประกอบด้วยคำถามซึ่งแบ่งเป็น 3 ตอน ที่ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) โดยการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ 3 คน และการหาค่า IOC ได้ค่า = 0.91 หลังจากนั้นได้นำไปตรวจสอบค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ณ สถานี่ขนส่งผู้โดยสารจังหวัดราชบุรี จุดจอดรถจังหวัดสมุทรสงคราม และจุดจอดรถอำเภอหัวหิน ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา = 0.974

2.2) แบบสัมภาษณ์ลักษณะกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) เพื่อใช้ในการสัมภาษณ์บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ ที่เกี่ยวข้อง

3) การรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่ได้แจกให้กับผู้ประกอบการโดยอาสาสมัครและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ด้วยตนเอง ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืนมา 380 ชุด และทำการสัมภาษณ์บุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ จำนวน 6 ราย ด้วยตนเอง

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว F-test และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

4) สรุปผลการศึกษาวิจัย

4.1) ผลการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการศึกษาข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 324 คน คิดเป็นร้อยละ 85.26 มีอายุ 41-50 ปี มากที่สุด จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 30.26 มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น/ปวช. จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 37.37 ลักษณะงานเป็นผู้ประกอบการโดยสารไม่ประจำทาง มากที่สุด จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 48.95

4.2) ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์

1) วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษาระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแลโดยอาสาสมัครของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับดูแลโดยอาสาสมัครในจังหวัดเพชรบุรี ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 ด้านที่มี

ค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.12 รองลงมา ได้แก่ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.04 และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.73 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน สรุปได้ดังนี้

(1) ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.73 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านเห็นด้วยกับการรูดบัตร (ใบอนุญาตผู้ขับรถ) เพื่อแสดงตัวตนของพนักงานขับรถอย่างน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.84 รองลงมา ได้แก่ ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของระบบ GPS ที่นำมาใช้กับรถโดยสารสาธารณะอย่างน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.79 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อถือในการทำงานของระบบ GPS ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.63

(2) ด้านการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.12 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะก่อนออกจากจุดจอดรถจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.16 รองลงมา ได้แก่ ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจสอบความพร้อมของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.16 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93

(3) ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.12 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการตรวจสอบความพร้อมก่อนออกจากจุดจอดรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.20 รองลงมา ได้แก่ การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.19 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.97

(4) ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.75 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านพร้อมให้เจ้าหน้าที่นำเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ มาบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.90 รองลงมา ได้แก่ ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนดหรือ

ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.86 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านคิดว่าการกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้มีความเหมาะสม ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.61

(5) ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.08 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านคิดว่าการตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะก่อนและระหว่างขับรถโดยสารเพื่อป้องกันพนักงานขับรถมีแอลกอฮอล์ในเลือดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.17 รองลงมา ได้แก่ ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.17 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์มากน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.80

(6) ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.08 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านเชื่อมากน้อยเพียงใดว่ามาตรการตรวจวัดค่าควันดำกับรถที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่งจะสามารถป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 รองลงมา ได้แก่ ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่มีค่าควันดำเกินอัตราที่กำหนดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.91 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันดำมากน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.74

2) วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

(1) ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผล 3 ประการ ได้แก่ การสื่อสารนโยบาย ความชัดเจนของนโยบาย และทัศนคติต่อนโยบาย

ผลการศึกษาพิจารณาในภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการน่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.97 ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ทัศนคติต่อนโยบายการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.05 รองลงมาคือ ด้านการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.94 และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ด้านความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน สรุปได้ดังนี้

ด้านการสื่อสารนโยบายในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.94 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความหลากหลายเพียงพอ ทั้งทางเว็บไซต์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสิ่งพิมพ์ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.97 รองลงมา ได้แก่ ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ

มีมากน้อยเพียงใด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะมากน้อยเพียงใด มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.92

ด้านความชัดเจนของนโยบาย ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.93 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านคิดว่าแนวปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ มีความเหมาะสมสามารถนำไปปฏิบัติอย่างได้ผล ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.98 รองลงมา ได้แก่ ท่านคิดว่านโยบายควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.96 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่มีการนำเทคโนโลยี เช่น ระบบ GPS มาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ เพื่อเพิ่มมาตรฐานการตรวจสอบให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรมต่อท่าน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.85

ด้านทัศนคติต่อนโยบาย ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.05 ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ท่านพร้อมจะรับการพัฒนาเพื่อส่งเสริมศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.19 รองลงมา ได้แก่ ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.15 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ท่านมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติจากการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.91

(2) การส่งผลของปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จต่อความพร้อม ผลการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่มีผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ พบว่า ความชัดเจนของนโยบาย และการสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนทัศนคติต่อนโยบาย ไม่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ตารางที่ 5.1 แสดงค่าการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ

ตัวแปร	B	S.E	Beta	sig
การสื่อสารนโยบาย	.260	.038	.323	.000*
ความชัดเจนนโยบาย	.415	.042	.516	.000*
ทัศนคติต่อนโยบาย	.045	.024	.071	.060

$R^2 = .725$ $SEE = .31392$ $F = 333.667$

3) วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เพื่อเปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะงานต่างกันมีความเห็นเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสภาสาธารณะ ในภาพรวม แตกต่างกัน เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ และด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ส่วนด้านอื่นอีก 2 ด้าน ไม่แตกต่าง

4) วัตถุประสงค์ข้อ 4 เพื่อศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

4.1) ผลการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจากแบบสอบถามในการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีผู้แสดงความคิดเห็นในส่วนของปัญหาและข้อเสนอแนะ จำนวน 68 คน แบ่งเป็นข้อคิดเห็นด้านปัญหาด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จำนวน 37 ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะทางการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จำนวน 253 ข้อเสนอ และข้อเสนอแนะอื่นๆ จำนวน 6 ข้อเสนอ

ความคิดเห็นด้านปัญหา พบว่า ด้านที่พบปัญหามากที่สุด ได้แก่ ปัญหาด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ซึ่งมีการแสดงข้อคิดเห็นที่ตรงกันในเรื่องปัญหาระบบ GPS ไม่ค่อยเสถียร ข้อเสนอแนะทางการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ด้านที่มีข้อเสนอมากที่สุด ได้แก่ ด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ซึ่งข้อที่มีความคิดเห็นตรงกันมากที่สุด ได้แก่ ควรยกเลิกการนำระบบ GPS มาบังคับใช้

4.2) ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ จำนวน 6 คน ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ด้านการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ได้แก่

(1) ปัญหาด้านการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ค่าติดตั้ง GPS และค่าบริการรายเดือนที่สูงเกินไป

2. ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีการหลีกเลี่ยงการใช้งานระบบ GPS เช่น ตัดสัญญาณระบบ GPS ซึ่งทำให้ไม่สามารถตรวจสอบข้อมูลการเดินทางได้ พนักงานขับรถไม่รัดเข็มขัด (ใบอนุญาตผู้ขับรถ) ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบตัวตนของพนักงานขับรถ และชั่วโมงทำงานของพนักงานขับรถได้ และมองว่าการใช้ระบบ GPS เป็นปัญหาสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง และไม่คุ้มค่า

3. ระบบการเชื่อมต่อสัญญาณที่ยังไม่เสถียร และมีการใช้อุปกรณ์เพื่อตัดสัญญาณ

4. ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความร่วมมือในการกำกับ ดูแล เนื่องจากรถส่วนใหญ่เป็นรถที่เข้าร่วมเดินรถ ปล่อยให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ เงื่อนไขที่กำหนด

(2) แนวทางในการส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล การเดินรถด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ควรประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ความเข้าใจกับมาตรการในการควบคุม กำกับ ดูแล และบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดให้มากขึ้น

2. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่ง ให้ได้รับการอบรม ศึกษาดูงาน เพื่อได้มีการพัฒนาธุรกิจ การประกอบการขนส่งให้ได้มาตรฐานครบวงจร

3. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจังกับผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ควบคุม กำกับ ดูแลความพร้อมของรถ ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

4. ควรใช้ระบบ GPS ควบคุมการสตาร์ทรถ

5. ควรพัฒนาระบบให้มีความเสถียร และไม่ให้ใช้เครื่องรบกวนหรือตัดสัญญาณได้

6. ควรพิจารณาหามาตรการควบคุมค่าติดตั้ง GPS และค่าบริการรายเดือนที่สูงเกินไป ภาครัฐควรเข้าควบคุมกำกับดูแลให้การติดตั้งถูกกว่าปัจจุบัน

2. ด้านการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ได้แก่

(1) ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ผู้ประกอบการขนส่งบางรายไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบรถเท่าที่ควร ยังมีความเห็นแก่ตัวในการให้บริการ ไม่ค่อยดูแลเอาใจใส่สภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ขาดการบำรุงรักษา ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

2. ผู้ประกอบการขนส่งยังไม่ให้ความสำคัญในการควบคุม กำกับ ดูแลและตรวจความพร้อมของรถ จึงเป็นภาระหนักแก่ทางเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

3. เมื่อรถไม่พร้อมจะไม่ให้ออกให้บริการ ต้องให้ผู้ประกอบการขนส่งหารถคันใหม่มาเปลี่ยน รถออกช้ากว่ากำหนดทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวก

4. มีปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากในหน่วยงานมีบุคลากรจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่มีจำนวนมาก

(2) แนวทางในการส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่ง ให้ได้รับการอบรม ศึกษาดูงานที่สถานประกอบการที่มีระบบการให้บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานการให้บริการ และส่งเสริมให้พัฒนาธุรกิจการเดินรถให้ได้รับมาตรฐาน

2. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจังกับผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ควบคุม กำกับ ดูแลความพร้อมของรถ ในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

3. ควรส่งเสริมให้ความรู้ถึงผลดีผลเสียที่จะได้รับในการนำรถที่ได้มาตรฐาน มีสภาพพร้อมใช้งาน ซึ่งจะส่งผลให้ลดอัตราการเสียชีวิตเหตุทางถนน ลดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน

4. ควรจัดหาบุคลากรมาปฏิบัติงานเฉพาะด้าน แยกต่างหากจากบุคลากรที่ปฏิบัติงานประจำภายในสำนักงานฯ

5. ผู้ประกอบการขนส่ง ควรให้ความสำคัญในการตรวจสอบความพร้อมของรถ โดยการจ้างพนักงานตรวจสอบความพร้อมของรถโดยเฉพาะ

3. ด้านการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ โดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ได้แก่

(1) ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ โดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. พนักงานขับรถบางรายไม่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบความพร้อมเท่าที่ควร
2. พนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ
3. ผู้ประกอบการขนส่งไม่ให้ความสำคัญในการตรวจสอบพนักงานขับรถอย่างจริงจัง
4. ปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากในหน่วยงานมีบุคลากรจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่มีจำนวนมาก

(2) แนวทางในการส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ส่งเสริมให้ได้รับการอบรมเสริมความรู้ ให้ได้รับการศึกษาดูงานที่สถานประกอบการที่มีระบบการให้บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานการให้บริการ
2. ควรสร้างจิตสำนึกต่อความรับผิดชอบต่อหน้าที่และสังคม
3. ควรเข้มงวดในการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ หากไม่ปฏิบัติตามให้บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
4. ควรจัดหาบุคลากรมาปฏิบัติงานเฉพาะด้าน แยกต่างหากจากบุคลากรที่ปฏิบัติงานประจำภายในสำนักงานฯ

4. ด้านการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ได้แก่

(1) ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ จงใจไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น มีการทำลายป้ายทะเบียนรถให้มีลักษณะที่ชำรุด สบเลือน ทำให้กล้องเลเซอร์ไม่สามารถอ่านหมายเลขทะเบียนรถได้ชัดเจน
2. เครื่องตรวจจับความเร็ว ไม่สามารถบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียนในเวลากลางคืนได้ เนื่องจากความเข้มของลำแสงไฟหน้ารถ มีความเข้มมากกว่าลำแสงของกล้อง

3. เจ้าหน้าที่ที่ไปปฏิบัติงานต้องคอยระมัดระวังในการใช้กล้องเลเซอร์ เนื่องจากเกรงว่าพนักงานขับรถจะเห็นแล้วเกิดความไม่พอใจ

4. ผู้ประกอบการขนส่งปล่อยปละละเลย ไม่ควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถ และไม่มีสิ่งจูงใจให้พนักงานขับรถกรณีปฏิบัติงานดี เพื่อส่งเสริมให้กระทำความดีอย่างต่อเนื่อง

5. เครื่องตรวจวัดความเร็วมีอยู่ จำนวน 1 เครื่อง ไม่เพียงพอ

(2) แนวทางการส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ควรให้การอบรมเสริมความรู้ ความเข้าใจ ให้ร่วมกันสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยให้มากขึ้น

2. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง การลงโทษควรลงโทษปรับขั้นสูง และจัดอบรมให้ความรู้เพิ่มเติม

3. ควรส่งเสริมสนับสนุนให้พนักงานขับรถที่ปฏิบัติหน้าที่ดีได้รับค่าตอบแทนบ้างเป็นบางโอกาส เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน

4. ควรจัดสรรงบประมาณจัดซื้อเพิ่มเติมอีก 1 เครื่อง เพื่อให้มีจังหวัดละ 2 เครื่อง และเพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา มีเครื่องมือตรวจวัดความเร็วของรถโดยสารและรถบรรทุกในเขตที่รับผิดชอบด้วย

5. ด้านการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการให้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ได้แก่

(1) ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการให้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ในกรณีตรวจพบการกระทำผิดของผู้ขับรถ มีระดับแอลกอฮอล์เกินที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากการส่งดำเนินคดี/นำตัวผู้กระทำผิดส่งให้พนักงานสอบสวน มีกระบวนการ และขั้นตอนหลายอย่าง ซึ่งต้องใช้เวลาในส่วนนี้นาน ทำให้เกิดความล่าช้า

2. บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีจำกัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน

(2) แนวทางการส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ควรส่งเสริมสนับสนุนพนักงานขับรถที่มีคุณภาพให้ได้รับรางวัลเป็นสิ่งจูงใจ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจกับผู้ใช้ปฏิบัติดีต่อสังคม

2. ควรให้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญหรือผู้มีอำนาจโดยตรงเข้าร่วมตรวจสอบด้วยจึงจะได้ผลที่เป็นรูปธรรม

3. ควรมีเจ้าหน้าที่เฉพาะไม่เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ หรือปฏิบัติงานนอกเวลาโดยมีค่าตอบแทน (โดยมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ เป็นบางครั้ง)

6. ด้านการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบวันตำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ได้แก่

(1) ปัญหาการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. การนำรถที่มีอายุการใช้งานนานมาใช้โดยไม่มีการบำรุงรักษาทำให้เกิดมลพิษ
2. ความไม่เสถียรของเครื่องวัดควันดำ ระบบของเครื่องวัดควันดำมีหลากหลายเกินไป บางครั้งจะเกิดข้อขัดแย้ง วิธีการตรวจวัดค่าควันดำที่ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรม
3. อุปกรณ์เครื่องวัดควันดำมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน และกรณีเครื่องขัดข้องไม่มีเครื่องสำรอง
4. เครื่องวัดควันดำที่ใช้สำหรับตั้งจุดตรวจถนนสายหลัก/สายรอง ขนาดเครื่องมีน้ำหนักมาก และขนาดใหญ่เกินไปใช้งานไม่สะดวกและไม่คล่องตัวในการปฏิบัติงาน
5. บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีจำกัด ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน

(2) แนวทางในการส่งเสริมการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งพัฒนาธุรกิจการเดินทางให้ได้รับมาตรฐาน
2. ควรใช้เครื่องวัดควันดำให้เป็นระบบหรือแบบเดียวกัน และผู้ปฏิบัติต้องมีความรู้ ความชำนาญ และสร้างความเป็นธรรม
3. ควรมีการอบรมผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถให้มีความรู้ และมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมาย
4. ควรมีเจ้าหน้าที่เฉพาะไม่เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ หรือปฏิบัติงานนอกเวลาโดยมีค่าตอบแทน (โดยมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในสำนักงานฯ เป็นบางครั้ง)
5. ควรสนับสนุนให้มีแหล่งเงินทุนที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำในการจัดซื้อรถใหม่ทดแทนรถคันเก่าที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน
6. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง การลงโทษควรลงโทษปรับขั้นสูง และจัดอบรมให้ความรู้เพิ่มเติม
7. ควรจัดซื้อเครื่องตรวจจับความเร็วที่มีประสิทธิภาพสูง/บันทึกภาพกลางคืนได้ชัด
8. ควรจัดสรรงบประมาณจัดซื้อเพิ่มเติมอีก 1 เครื่อง เพื่อให้มีจังหวัดละ 2 เครื่อง และเพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา มีเครื่องมือตรวจจับความเร็วของรถโดยสารและรถบรรทุกในเขตที่รับผิดชอบด้วย

5) ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก จึงยอมรับสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 2 ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี แตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี 5 กลุ่ม ในภาพรวม แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 3 ความชัดเจนของนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐาน จากการทดสอบทางสถิติโดยใช้วิธีวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) พบว่า ตัวแปรอิสระด้านความชัดเจนของนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จึงยอมรับสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 4 การสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐาน จากการทดสอบทางสถิติโดยใช้วิธีวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) พบว่า ตัวแปรอิสระด้านการสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จึงยอมรับสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 5 ทักษะคติตอนนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี

ผลการทดสอบสมมติฐาน จากการทดสอบทางสถิติโดยใช้วิธีวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) พบว่า ตัวแปรอิสระด้านทักษะคติตอนนโยบาย ไม่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี จึงปฏิเสธสมมติฐาน

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรี ไปปฏิบัติ ผู้วิจัยจะอภิปรายเฉพาะประเด็นความพร้อมที่มีความเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา และที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด รวมทั้งจะอภิปรายปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้

1) ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ผลการศึกษาพบว่า เป็นประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ซึ่งน่าจะเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยอมรับและ

มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว เพราะช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ และการปฏิบัติตามนโยบายยังเกิดผลดีต่อส่วนรวมในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

เมื่อเทียบกับวรรณกรรมที่ศึกษา พบว่า เป็นไปตามคำอธิบายของ แวนมิเตอร์และแวนฮอร์น (1976) ที่กล่าวว่า ตัวแปรสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติประสบผล หรือผู้ปฏิบัติมีความพร้อมที่จะปฏิบัติตามนโยบาย ได้แก่ การตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญสามประการคือ ความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานนโยบาย ทิศทางการตอบสนอง และความตั้งใจของผู้ปฏิบัติตามนโยบาย และยังเป็นไปตามคำอธิบายของวรเดช จันทรศร (2556) ที่กล่าวว่า การยอมรับนโยบายส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

เมื่อเทียบกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า สอดคล้องกับงานวิจัยของ วัลลพ รัตนมารค (2552) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงานในเขตรับผิดชอบของสถานีอนามัยตำบลท่าชุมพล อำเภอป่าไร่ จังหวัดตราด ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงานในภาพรวม พบว่า มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอยู่ในระดับสูง

2) ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุมกำกับ ดูแล ด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ผลการศึกษาพบว่า เป็นประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมา ซึ่งน่าจะเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยอมรับและมีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว เพราะทราบดีว่าหากกระทำผิดมีการตรวจพบระดับแอลกอฮอล์ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่จะส่งผลกระทบต่ออาชีพที่ตนทำอยู่ อีกประการหนึ่งการปฏิบัติตามกฎหมายยังช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และการปฏิบัติตามนโยบายยังเกิดผลดีต่อส่วนรวมในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

เมื่อเทียบกับวรรณกรรมที่ศึกษา พบว่า สอดคล้องกับที่ กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนต์รีวัต (2558, หน้า 17-20) อธิบายว่า ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ส่งเสริมการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ได้แก่ ปัจจัยด้านจิตสำนึกของผู้ปฏิบัติ นโยบายโดยถ้าผู้ปฏิบัติทราบว่านโยบายมีประโยชน์อย่างไร ใครคือผู้ได้รับประโยชน์แท้จริงจากการดำเนินนโยบายย่อมเกิดความมั่นใจมีความตั้งใจจริงที่จะปฏิบัติตาม ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ผู้ปฏิบัติมีความตระหนักรู้ในประเด็นนี้ นอกจากนั้น การปฏิบัติของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถในประเด็นนี้ ยังเป็นการส่งเสริมการดำเนินงานตามกรอบแนวคิดของไทย 8 ประเด็น ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ซึ่ง 1 ใน 8 ประเด็นดังกล่าว ได้แก่ “ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง” (กรมการขนส่งทางบก, 2561 หน้า 1)

เมื่อเทียบกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า สอดคล้องกับการศึกษาของอรมณี สุนทรนนท์ (2552) ที่ศึกษาเรื่อง ทักษะคิดของผู้นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบายการพัฒนาฝีมือแรงงานและพบว่าปัจจัยด้านจิตใจ ความคิดอ่าน ของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ และมีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

3) ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุมกำกับ ดูแล การเดินรถด้วยระบบ GPS ผลการศึกษาพบว่า เป็นประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ในประเด็นการควบคุม กำกับ ดูแล ทั้ง 6 ประเด็น ซึ่งน่าจะเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ข้อกำหนดของกฎหมาย

ในเรื่องการจำกัดความเร็วที่บังคับใช้มานาน ไม่มีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับระบบการขนส่งทางถนน ในปัจจุบัน ทำให้รู้สึกเป็นกั่วงวลในการขับรถที่ต้องระมัดระวังไม่ให้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ประกอบกับความไม่เชื่อมั่นในการทำงานของระบบ GPS และค่าใช้จ่ายในการติดตั้งและค่าบริการสูงเกินไป ทำให้รู้สึกเป็นภาระ

เมื่อเทียบกับวรรณกรรมที่ศึกษาพบว่า เป็นไปตามที่ กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนตรีวัต (2558, หน้า 46-50) อธิบายว่าความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติจะมีมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขสำคัญประการหนึ่งคือ การมีความเข้าใจตรงกันในเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และแนวปฏิบัติ โดยหากผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจที่บิดเบือนหรือมีความสงสัยความคับข้องใจในการปฏิบัติตามนโยบาย ย่อมส่งผลกระทบต่อความไม่พร้อมจะร่วมมือ ซึ่งหากเข้าใจอย่างชัดเจนว่า การนำระบบ GPS มาใช้ก็เพื่อติดตามพฤติกรรมรถขับขี่ของพนักงานขับรถแบบเรียลไทม์ ในการควบคุม กำกับ ดูแลการใช้ความเร็ว ชั่วโมงการทำงาน การใช้ใบอนุญาตขับรถ การแสดงตัวตนผู้ขับรถ พร้อมได้เปิดแอปพลิเคชัน “DLT GPS” เพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการติดตามตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารผ่านทางแอปพลิเคชันดังกล่าวได้ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งถือว่าเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (กรมการขนส่งทางบก 2559) ก็น่าจะมีความพร้อมมากขึ้นที่จะปฏิบัติตาม

อย่างไรก็ดี การนำระบบ GPS มาใช้ ควรเป็นระบบที่ง่ายต่อการใช้งานด้วย ดังข้อเสนอของ กุลปรีชา นกดี (2558) ซึ่งได้ทำการวิจัยเรื่อง การยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัท พี.ที. ทราฟส์เอ็กซ์เพรส จำกัด และพบว่า ปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการยอมรับ ได้แก่ การรับรู้ถึงความง่ายต่อการใช้งาน และคุณภาพการให้บริการ และยังเสนอด้วยว่าควรให้ความสำคัญกับการมีขั้นตอนการใช้งานที่ง่ายไม่ซับซ้อน ผู้ใช้งานสามารถเรียนรู้การใช้งานระบบ GPS Tracking ได้ในเวลารวดเร็ว และสามารถมองเห็นข้อมูลรายละเอียดเส้นทางการเดินทางได้อย่างง่ายดาย รวมถึง ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์สามารถดำเนินงานด้านการขนส่งให้มีความง่ายยิ่งขึ้น

2. ปัจจัยองค์ประกอบความสำเร็จที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย ประกอบด้วย ความชัดเจนของนโยบาย การสื่อสารนโยบาย และทัศนคติต่อนโยบาย ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย และการสื่อสารนโยบาย มีผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนปัจจัยด้านทัศนคติต่อนโยบาย ไม่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างมีลักษณะงานที่แตกต่างกัน ความนึกคิด และจิตใจของผู้ดำเนินนโยบายไปปฏิบัติที่แตกต่างกัน จึงมีทัศนคติแตกต่างกัน ในด้านความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย

(1) การสื่อสารนโยบาย ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งเมื่อเทียบกับวรรณกรรมที่ศึกษา พบว่า เป็นไปตามคำอธิบายของ แวน ฮอร์น และแวน มิเตอร์ (แวน ฮอร์น และแวน มิเตอร์ 1975, pp.103) ซึ่งอธิบายว่า ควรให้ความสำคัญกับการสื่อสารโดยเฉพาะด้านเนื้อหาของคำแนะนำ คำสั่ง ตลอดจนคำชี้แจงซึ่งการติดต่อสื่อสารระหว่างองค์กรหนึ่งไปยังองค์กรหนึ่งต้องมี

การสื่อสารที่ชัดเจน ข้อมูลมีความถูกต้อง รวดเร็ว ต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ เพราะสิ่งเหล่านี้ย่อมมีผลกับการกำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของนโยบายด้วย

เมื่อเทียบเคียงกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า สอดคล้องกับ รัฐกร กลิ่นอุบล (2551) ซึ่งได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ไปปฏิบัติ จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้น ประกอบไปด้วย 5 ปัจจัย และหนึ่งในนั้นก็คือ ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กร

(2) ความชัดเจนของนโยบาย ผลการศึกษาพบว่า ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งเมื่อเทียบเคียงกับวรรณกรรมที่ศึกษา พบว่า เป็นไปตามคำอธิบายของ แวน ฮอร์น และแวน มิเตอร์ (แวน ฮอร์น และแวน มิเตอร์, 1975) ซึ่งอธิบายว่ามาตรฐานนโยบายที่ปรากฏในรูปของกฎหมาย กฎระเบียบของแผนงาน มาตรฐาน ควรมีความชัดเจน เพราะจะทำให้ผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติทราบถึงวิธีการที่จะดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม

นอกจากนั้น ยังเป็นไปตามคำอธิบายของ กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนต์วีรัต, 2558, หน้า 17-20) ที่กล่าวว่า หากข้อความนโยบายสาธารณะมีความชัดเจน ไม่คลุมเครือ โอกาสที่นโยบายจะประสบผลสำเร็จในขั้นนำไปปฏิบัติจะมีมาก แต่หากข้อความนโยบายมีความคลุมเครือ ไม่ชัดเจน เช่น วัตถุประสงค์ของนโยบายไม่ชัดเจนหรือขัดแย้งกัน อาจเป็นอุปสรรคในขั้นการนำไปปฏิบัติ ทำให้โอกาสที่นโยบายจะบรรลุผลสำเร็จเป็นไปได้ยาก

เมื่อเทียบเคียงกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า สอดคล้องกับ วัชรินทร์ สุทธิชัย (2557) ที่ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายมหาวิทยาลัยราชภัฏ ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และพบว่า ปัจจัยภายในที่มีผลต่อความสำเร็จค่อนข้างมากมี 2 ปัจจัย โดยหนึ่งในสองปัจจัยได้แก่ ความชัดเจนในวัตถุประสงค์ของนโยบาย

(3) ทศนคติต่อนโยบาย ผลการศึกษา พบว่า ไม่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายของผู้ประกอบการโดยสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี ซึ่งน่าจะเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างตระหนักดีว่าการควบคุม กำกับ ดูแล ทั้ง 6 ประการ มีลักษณะ “บังคับใช้” หมายถึงว่า ไม่ว่าจะมีความทศนคติทางบวกหรือลบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ก็จะถูกบังคับให้ปฏิบัติตาม ฉะนั้นความชอบ หรือทำที่หรือทศนคติของผู้ปฏิบัติ จึงไม่ส่งผลต่อความพร้อมของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อเทียบเคียงกับวรรณกรรมที่ศึกษา พบว่า ไม่สอดคล้องกับแนวคิดของ แวนมิเตอร์และแวนฮอร์น, 1975 (อ้างถึงใน สมบัติ อารงธัญวงศ์, 2550, หน้า 452) ที่อธิบายว่า ทิศทางของทศนคติที่ตอบสนองและความตั้งใจของผู้ปฏิบัติที่มีต่อนโยบายมีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายที่ผู้ปฏิบัติจะนำไปปฏิบัติด้วยดีต้องเป็นนโยบายที่มีความเข้าใจ เห็นด้วยและรู้สึกผูกพัน

เมื่อเทียบเคียงกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ไม่สอดคล้องกับ อรรถนิ สุทรนนท์ (2552) ที่ศึกษาเรื่อง ทศนคติของผู้นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบายการพัฒนาฝีมือแรงงาน และพบว่า ปัจจัยทศนคติ มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยปัจจัยทศนคติ เป็นลักษณะภายในของตัวผู้ปฏิบัติทุกคนก่อนที่จะสื่อสารกระทำออกมาภายนอกโดยตรง และเป็นปัจจัยที่มักจะได้รับอิทธิพลมาจากปัจจัยอื่นๆ ค่อนข้างมาก ก่อนที่จะส่งผลต่อการปฏิบัติ และไม่สอดคล้องกับ สโรชา ตันเจริญ (2559) ที่ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชนในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรในอำเภอหัวหิน ไปปฏิบัติ และพบว่า ทศนคติต่อนโยบายส่งผลต่อความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชนในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรไปปฏิบัติ

5.3 ข้อเสนอแนะ

1) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบที่สุดต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี คือ ความชัดเจนของนโยบาย กรรมการขนส่งทางบก จึงควรพิจารณากำหนดนโยบายในการสร้างความชัดเจนแก่นโยบายด้วยแนวทางต่างๆ อาทิ นโยบายการสื่อสาร นโยบายไปยังผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจในการปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถ มีทัศนคติที่ดี และมีทัศนคติไปในทิศทางที่ตอบสนอง ยอมรับและความตั้งใจปฏิบัติตามนโยบายด้วยดี ซึ่งจะส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

นอกจากนั้น ควรกำหนดนโยบายในการบังคับใช้มาตรการให้เหมาะสมและรัดกุมมากขึ้น เพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามนโยบายที่ยั่งยืนและเป็นรูปธรรม อันส่งผลให้การลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

2) ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ความเชื่อถือในการทำงานของระบบ GPS กรรมการขนส่งทางบก จึงควรนำข้อมูลการทำงานของระบบ GPS ไปศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนาระบบการทำงานของระบบ GPS ให้มีประสิทธิภาพ มีความน่าเชื่อถือ และเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการทำงานของระบบ GPS ให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ

นอกจากนั้น ยังควรพัฒนาระบบการทำงานของระบบ GPS ให้มีความเสถียร ไม่ให้มีการใช้เครื่องรบกวนหรือตัดสัญญาณได้ ควรพัฒนาใช้ระบบ GPS ในการควบคุมการสตาร์ทรถ และเชื่อมโยงข้อมูลการทำงานของพนักงานขับรถไม่ว่าจะเปลี่ยนไปขับรถคันใด ควรเก็บข้อมูลพนักงานขับรถได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันการขับรถเกินชั่วโมงทำงาน และควรพิจารณาหามาตรการควบคุมค่าติดตั้ง GPS และค่าบริการรายเดือนที่สูงเกินไป ภาครัฐควรเข้าควบคุม กำกับ ดูแลให้การติดตั้งให้มีราคาถูกลงกว่าปัจจุบันเพื่อเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติตามนโยบาย

2. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารประจำทาง ด้วยการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่ กรรมการขนส่งทางบก จึงควรพิจารณาจัดหาบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน มีคุณสมบัติเฉพาะตำแหน่งในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบความพร้อมของรถ และความพร้อมของพนักงานขับรถโดยตรง เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม และถูกต้อง เป็นที่น่าเชื่อถือ

นอกจากนั้น ยังควรส่งเสริมยกระดับมาตรฐานการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และระบบการประเมินคุณภาพและมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ เพื่อประโยชน์ต่อประชาชนในการเดินทางได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และเกิดการให้บริการที่มีคุณภาพ พร้อมทั้งให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ กับผู้ประกอบการขนส่ง พัฒนาระดับมาตรฐานการให้บริการจนได้รับการรับรองมาตรฐานการให้บริการ

3. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารประจำทางด้วยการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่ กรรมการขนส่งทางบก จึงควรพิจารณาจัดหาบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน มีคุณสมบัติเฉพาะตำแหน่งในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบ

ความพร้อมของรถ และความพร้อมของพนักงานขับรถโดยตรง เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม และถูกต้อง เป็นที่น่าเชื่อถือ

นอกจากนั้น ยังควรส่งเสริมสนับสนุนงบประมาณในการประกวดพนักงานขับรถที่ปฏิบัติหน้าที่ดีเด่น และมีประกาศนียบัตรมอบให้พนักงานขับรถ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน และในการควบคุม กำกับ ดูแลพนักงานขับรถ ซึ่งตามกฎหมายถือเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งในการกำกับ ดูแลให้พนักงานขับรถต้องมีความพร้อมก่อนขับรถ ซึ่งจะต้องบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการขนส่งอย่างเข้มงวดและจริงจัง

4. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรนำปัญหาด้านการจำกัดความเร็วไปศึกษา และพิจารณาผลกระทบความเป็นไปได้ที่จะมีการปรับปรุงกำหนดอัตราความเร็วในการขับรถขึ้นใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน และพิจารณานำเสนอแก้ไขพระราชบัญญัติการจราจรทางบกต่อไป

นอกจากนั้น กรมการขนส่งทางบกยังควรที่จะพิจารณาจัดหาเครื่องตรวจจับความเร็วที่มีประสิทธิภาพสูง/บันทึกภาพกลางคืนได้ชัด เนื่องจากข้อจำกัดของเครื่องตรวจจับความเร็ว ไม่สามารถบันทึกภาพแผ่นป้ายทะเบียนในเวลากลางคืนได้ เนื่องจากความเข้มของลำแสงไฟหน้ารถ มีความเข้มมากกว่าลำแสงของกล้อง

5. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ กรมการขนส่งทางบก จึงควรพิจารณาการนำเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ที่มีประสิทธิภาพ มีระบบการทำงานและประมวผลที่แม่นยำ ควรใช้แบบเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์แบบเดียวกัน และควรมีการตรวจเช็คระบบการทำงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม ถูกต้อง เป็นที่น่าเชื่อถือ

นอกจากนั้น กรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาวิธีการปฏิบัติงานในกรณีตรวจพบการกระทำผิดของผู้ขับรถที่มีระดับแอลกอฮอล์เกินที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากการส่งดำเนินคดี/นำตัวผู้กระทำความผิดส่งให้พนักงานสอบสวน มีกระบวนการ และขั้นตอนหลายอย่าง ซึ่งต้องใช้เวลานานในส่วนนี้ทำทำให้เกิดความล่าช้า ซึ่งในการปฏิบัติงานอัตราค่าจ้างเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่อย่างจำกัด ในขณะที่ต้องแบ่งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งต้องไปติดต่อส่งตัวผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวน จึงควรมีการลดขั้นตอน กระบวนการในการปฏิบัติงานลง เพื่อความสะดวก รวดเร็ว แต่ต้องให้เกิดความรัดกุม เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต่างๆ บริหารจัดการได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ

6. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันดำ กรมการขนส่งทางบก จึงควรพิจารณาการนำเครื่องวัดควันดำที่มีระบบการทำงานและประมวผลแบบเดียวกัน และควรมีการตรวจเช็คระบบการทำงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม ถูกต้อง เป็นที่น่าเชื่อถือ

นอกจากนั้น กรมการขนส่งทางบก ควรจัดหาเครื่องที่มีประสิทธิภาพสูงสามารถตรวจวัดควันดำต่อเนื่องได้หลายๆ คัน และเครื่องวัดควันดำที่ใช้สำหรับตั้งจุดตรวจถนนสายหลัก/สายรอง ขนาดเครื่องมีน้ำหนักมากและขนาดใหญ่เกินไป ใช้งานไม่สะดวก ควรจะจัดหาเครื่องขนาดเล็ก คุณภาพสูง เพื่อให้เกิด

ความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน และควรสนับสนุนให้มีแหล่งเงินทุนที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำในการจัดซื้อรถใหม่ทดแทนรถคันเก่าที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งานให้กับผู้ประกอบการขนส่ง

ซึ่งกรมการขนส่งทางบก จึงควรนำข้อเสนอต่างๆ ไปพิจารณาถึงผลดี ผลเสีย ความเป็นไปได้ และหามาตรการมารองรับ เพื่อให้การนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติเกิดผลเป็นรูปธรรม และในการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ควรนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาควบคุม กำกับ ดูแล ให้มากยิ่งขึ้น และปรับปรุงกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กำหนดมาตรฐานบริการ และคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งที่มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ในส่วนตัวรถ ควรยกระดับมาตรฐานรถโดยสาร ทั้งเรื่องความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก และต้องสร้างจิตสำนึกให้เกิดแก่ผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ตลอดจนต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง

3) ข้อเสนอสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเพิ่มเติมในด้านประสิทธิผลในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ไปปฏิบัติ
2. ควรศึกษาความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะของผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ ในพื้นที่อื่นด้วย เพื่อเปรียบเทียบความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่อื่นด้วย
3. ควรศึกษาความพร้อมในการนำนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ของเจ้าหน้าที่ โดยการทำแบบสำรวจจากความพร้อมของผู้ปฏิบัติหน้าที่ร่วมด้วย เพื่อความแม่นยำในเนื้อหามากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2539). *คู่มือการประกอบการขนส่ง*. กรุงเทพมหานคร: หจก. โรงพิมพ์อักษรไทย, 2539.
- กรมการขนส่งทางบก. (2558). *รวมกฎหมายการขนส่งทางบก*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา, กรกฎาคม 2558.
- กรมควบคุมมลพิษ. (2561). *คู่มือการตรวจสอบ และห้ามใช้รถยนต์ควันดำ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535*. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพมหานคร: บริษัทสามเจริญพาณิชย์ (กรุงเทพฯ) จำกัด, มีนาคม 2561
- กล้า ทองขาว. (2548). *การนำนโยบายและแผนการศึกษาไปปฏิบัติแนวคิดทฤษฎีและแนวทางการดำเนินงาน*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- กล้า ทองขาว และ ปภาวดี มนต์รีวัต. (2548). *นโยบายสาธารณะและการวางแผน*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- _____. (2558). *นโยบายสาธารณะและการวางแผน*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- กุลปรีชา นกดี. (2558). *การยอมรับเทคโนโลยี GPS Tracking ของบริษัทพี.ที. ทรานส์เอ็กซ์เพรส จำกัด*. บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- ชลิต บุญเทศ. (2561). *การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์*. รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.
- นภดล กรประเสริฐ. (2560). *โครงการวิจัยการศึกษาการวางแผนและดำเนินการระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในประเทศไทย*. คณะวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. มูลนิธิไทยโรดส์ (ThaiRoads Foundation). สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- ปภาวดี มนต์รีวัต. (2555). *นโยบายสาธารณะและการวางแผนการปกครองท้องถิ่น*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ. (2540). *สถิติเบื้องต้นสำหรับการวิจัยทางการบริหาร*. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร : สมาธรรม.
- พิพาพร พิมพ์สุทธิ. (2551). *การกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. (2556). *เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยลมหายใจ*. หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโทรคมนาคมหลักสูตรปรับปรุง พ.ศ. 2545 สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา
- มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. (2561). *การประเมินประสิทธิภาพของกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติบนเส้นทางเขา*. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่
- มัน คงดี. (2553). *ปัจจัยที่ส่งผลสำเร็จของการนำนโยบายการส่งเสริมปลูกยางพารา ไปปฏิบัติ จังหวัดชัยภูมิ*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาการบริหารงานท้องถิ่น. มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ, ชัยภูมิ.
- รัฐกร กลิ่นอุบล. (2551). *ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในภาคกลาง*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชานโยบายสาธารณะ. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพมหานคร.
- วรเดช จันทรศร. (2539). *การนำนโยบายไปปฏิบัติ*. กรุงเทพมหานคร: โครงการเอกสารและตำราคณะรัฐศาสตร์. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- _____. (2548). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. กรุงเทพมหานคร: หจก.สหายบล็อกและการพิมพ์.
- วัชรินทร์ สุทธิชัย. (2557). *ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายมหาวิทยาลัยราชภัฏ ไปปฏิบัติ: กรณีศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*. วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต. วิทยาลัยบัณฑิตศึกษาด้านการจัดการ. มหาวิทยาลัยศรีปทุม, กรุงเทพมหานคร.
- วัฒนชัย หงษ์ปรีชา. (2542). *การนำนโยบายแก้ไขปัญหายาเสพติดไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนของสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต. คณะรัฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- วัลลพ รัตนमारค. (2552). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงานในเขตรับผิดชอบของสถานีอนามัยตำบลด้านชุมพลอำเภอปอไร่ จังหวัดตราด*.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (2559). *โครงการวิจัยที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ).* กรมการขนส่งทางบก. 3 พฤศจิกายน 2559

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (2560). *โครงการวิจัยและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) สำหรับพัฒนาการเดินรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุกเพื่อความปลอดภัย*. กรมการขนส่งทางบก. พฤษภาคม 2560.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561) *รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560*. กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. มิถุนายน 2561.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. (2559). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสอง พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔*. 25 ธันวาคม 2559.

สโรชา ต้นสง่า. (2559). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จจากความพร้อมของประชาชนในการนำนโยบายด้านการจัดการจราจรในอำเภอหัวหิน ไปปฏิบัติ*. รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. สาขาวิชานวัตกรรมการจัดการบริหารและการจัดการรัฐกิจ. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.

อรมณี สุนทรนนท์. (2552). *ทัศนคติของผู้นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของนโยบายการพัฒนาฝีมือแรงงาน*. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.

อาริยา สุขโต. (2559). *GPS อีกก้าวของการบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์*. บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต . มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, กรุงเทพมหานคร.





ภาคผนวก ก

หนังสือจากมหาวิทยาลัย



ที่ อว ๐๖๕๓.๒๕/๐๖๗๗



วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
๙๖ หมู่ ๓ ถ.พุทธมณฑลสาย ๕ ต.ศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

กรกฎาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลการวิจัย
เรียน นายสถานีเดินรถราชบุรี
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นางสาวณภัสนันท์ พวงบัลลังก์ รหัสนักศึกษา ๒๖๑๑๐๙๐๓๘๑๔๒๐ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ทำการศึกษาอิสระ เรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุมกำกับดูแลโดยสาธารณะไปปฏิบัติ”

เพื่อให้การดำเนินการวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม เก็บข้อมูลในสถานีเดินรถราชบุรี เพื่อจะเป็นพื้นฐานความรู้ที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง และนำไปประกอบกับการพัฒนางานวิจัยในขั้นต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลวิจัยด้วย จักเป็นพระคุณอย่างยิ่งและขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉिरินัง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต ปฏิบัติหน้าที่แทน
ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
โทรศัพท์/โทรสาร ๐๒-๔๔๑-๖๐๖๗

ที่ อว ๐๖๕๓.๒๕/๐๖๗๗



วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
๙๖ หมู่ ๓ ถ.พุทธมณฑลสาย ๕ ต.ศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

กรกฎาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลการวิจัย
เรียน นายสถานีเดินรถสมุทรสงคราม
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นางสาวณภัสนันท์ พวงบัลลังก์ รหัสนักศึกษา ๒๖๑๑๐๙๐๓๘๑๔๒๐ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ทำการศึกษาอิสระ เรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายควบคุมกำกับดูแลโดยสาธารณธรรณะไปปฏิบัติ”

เพื่อให้การดำเนินการวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม เก็บข้อมูลในสถานีเดินรถสมุทรสงคราม เพื่อจะเป็นพื้นฐานความรู้ที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง และนำไปประกอบกับการพัฒนางานวิจัยในขั้นต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลวิจัยด้วย จักเป็นพระคุณอย่างยิ่ง และขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉิรินัง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต ปฏิบัติหน้าที่แทน
ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
โทรศัพท์/โทรสาร ๐๒-๕๔๑-๖๐๖๗

ที่ อว ๐๖๕๓.๒๕/๐๕๗๓



วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
๙๖ หมู่ ๓ ถ.พุทธมณฑลสาย ๕ ต.ศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

๖๕ มิถุนายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลการวิจัย
เรียน นายสถานีเดินรถหัวหิน
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นางสาวณภัสนันท์ พวงบัลลังก์ รหัสนักศึกษา ๒๖๑๑๐๙๐๓๘๑๔๒๐ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ทำการศึกษาอิสระ เรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายควบคุมกำกับดูแลโดยสาธารณะไปปฏิบัติ”

เพื่อให้การดำเนินการวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม เก็บข้อมูลในสถานีเดินรถหัวหิน เพื่อจะเป็นพื้นฐานความรู้ที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง และนำไปประกอบกับการพัฒนางานวิจัยในขั้นต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลวิจัยด้วย จักเป็นพระคุณอย่างยิ่ง และขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉิริริ่ง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต ปฏิบัติหน้าที่แทน
ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
โทรศัพท์โทรสาร ๐๒-๕๔๑-๖๐๖๗

ที่ อว ๐๖๕๓.๒๕/๐๕๗๓



วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
๙๖ หมู่ ๓ ถ.พุทธมณฑลสาย ๕ ต.ศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลการวิจัย
เรียน นายสถานีเดินรถเพชรบุรี
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นางสาวณภัสนันท์ พวงบัลลังก์ รหัสนักศึกษา ๒๖๑๑๐๙๐๓๘๑๔๒๐ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ทำการศึกษาอิสระ เรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายควบคุมกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ”

เพื่อให้การดำเนินการวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เข้าพื้นที่เพื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม เก็บข้อมูลในสถานีเดินรถเพชรบุรี เพื่อจะเป็นพื้นฐานความรู้ที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง และนำไปประกอบกับการพัฒนางานวิจัยในขั้นต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลวิจัยด้วย จักเป็นพระคุณอย่างยิ่งและขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉิรินง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต ปฏิบัติหน้าที่แทน
ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
โทรศัพท์/โทรสาร ๐๒-๔๔๑-๖๐๖๗

ที่ อว ๐๖๕๓.๒๕/๐๖๖๒



วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
๙๖ หมู่ ๓ ถ.พุทธมณฑลสาย ๕ ต.ศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

๗ กรกฎาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบแบบสอบถาม
เรียน หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์ รหัสนักศึกษา ๒๖๑๑๐๙๐๓๘๑๔๒๐ นักศึกษาหลักสูตรรัฐ
ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ซึ่งกำลังดำเนินการทำการศึกษาอิสระ เรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย
การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ”

ในการนี้ วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี พิจารณาแล้ว
เห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับเนื้อหาการทำการศึกษาอิสระ จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ให้ท่านตรวจสอบ
แบบสอบถาม เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา ความถูกต้องเหมาะสม และให้คำแนะนำสิ่งที่ควรปรับปรุง
แก้ไขให้ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทั้งนี้ นักศึกษาได้แนบบแบบสอบถาม มาพร้อมแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุเคราะห์และวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน
ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เทวีศรี ฉิรินัง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตปฏิบัติหน้าที่แทน
ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
โทรศัพท์/โทรสาร ๐๒-๕๔๑-๖๐๖๗

๗

ที่ อว ๐๖๕๓.๒๕/๐๖๖๖



วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
๙๖ หมู่ ๓ ถ.พุทธมณฑลสาย ๕ ต.ศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

กรกฎาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบแบบสอบถาม
เรียน พ.ต.ต.วรรณนะ อินทะนิน สารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองเพชรบุรี
สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์ รหัสนักศึกษา ๒๖๑๑๐๙๐๓๘๑๔๒๐ นักศึกษาหลักสูตรรัฐ
ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ซึ่งกำลังดำเนินการทำการศึกษาอิสระ เรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย
การควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ”

ในกรณีนี้ วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี พิจารณาแล้ว
เห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับเนื้อหาการศึกษาอิสระ จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ให้ท่านตรวจสอบ
แบบสอบถาม เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา ความถูกต้องเหมาะสม และให้คำแนะนำสิ่งที่ควรปรับปรุง
แก้ไขให้ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้นทั้งนี้นักศึกษาได้แนบบแบบสอบถาม มาพร้อมแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุเคราะห์และวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน
ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี จิรินัง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตปฏิบัติหน้าที่แทน
ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
โทรศัพท์/โทรสาร ๐๒-๕๔๑-๖๐๖๗

ที่ อว ๐๖๕๓.๒๕/๐๗๖



วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
๙๖ หมู่ ๓ ถ.พุทธมณฑลสาย๕ ต.ศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม ๗๓๑๗๐

กรกฎาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบแบบสอบถาม

เรียน ร.ต.อ.อวัช แสวงหา รองสารวัตรจรรยาจร สถานีตำรวจภูธรเมืองเพชรบุรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์ รหัสนักศึกษา ๒๖๑๑๐๙๐๓๘๑๔๒๐ นักศึกษาหลักสูตรรัฐ
ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ซึ่งกำลังดำเนินการทำการศึกษาอิสระ เรื่อง “ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย
การควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณธรรณะไปปฏิบัติ”

ในการนี้ วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ พิจารณาแล้ว
เห็นว่าท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับเนื้อหาการทำการศึกษาอิสระ จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ให้ท่านตรวจสอบ
แบบสอบถาม เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา ความถูกต้องเหมาะสม และให้คำแนะนำสิ่งที่ควรปรับปรุง
แก้ไขให้ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้นทั้งนี้ นักศึกษาได้แนบบแบบสอบถาม มาพร้อมแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุเคราะห์และวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน
ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉิรินง)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตปฏิบัติหน้าที่แทน

ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

โทรศัพท์/โทรสาร ๐๒-๕๔๑-๖๐๖๗

ภาคผนวก ข

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย : แบบสอบถาม



แบบสอบถาม

เรื่อง ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ จังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาอิสระ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ วิทยาเขตวังไกลกังวล ดังนั้น เพื่อให้การศึกษอิสระของนักศึกษา มีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย จึงขอความร่วมมือจากท่านโปรดกรอกข้อมูลให้ตรงกับความเป็นจริง และขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะถูกเก็บเป็นความลับ ข้อมูลทั้งหมดจะไม่ส่งผลกระทบต่อท่านทั้งสิ้น

2. แบบสอบถามนี้แบ่งเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วย

2.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เปรียบเทียบความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี 6 ด้าน คือ

1. การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS
2. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
3. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
4. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์
5. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์
6. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัด

ควันดำ

2.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดเพชรบุรี 3 ด้าน

1. การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย
2. ความชัดเจนของนโยบาย
3. ทศนคติต่อนโยบาย

ตอนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณสุขในจังหวัดเพชรบุรี

3. คำว่า “ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ” ในแบบสอบถามนี้ หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ดำเนินการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ได้แก่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง และ/หรือผู้ประกอบการร่วม และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง

4. คำว่า “พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ” ในแบบสอบถามนี้ หมายถึง พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง และพนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถามและขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มา ณ โอกาสนี้

นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์
นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
โทรศัพท์ 09-7139-7430



ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดเขียนตอบหรือทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ที่ตรงกับความจริงมากที่สุด

-
1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ 21 - 30 ปี 31 - 40 ปี 41 - 50 ปี
 51 - 60 ปี 61 ปี ขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา ประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น/ปวช. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวส.
ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี อื่น ๆ.....
4. ลักษณะงาน ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในจังหวัดเพชรบุรี
 ผู้ประกอบการรถร่วมที่เดินรถจากเพชรบุรีไปจังหวัดอื่น
 ผู้ประกอบการรถโดยสารไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง
 พนักงานขับรถโดยสารไม่ประจำทาง

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

คำชี้แจง ท่านมีความพร้อมเพียงใดในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะในด้านต่างๆ 6 ด้าน และท่านเห็นว่าปัจจัยต่อไปนี้จะผลมากน้อยเพียงใดต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวของท่าน

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ และปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อม ที่ท่านเห็นว่าเป็นจริงมากที่สุดเพียง 1 ข้อ

(ระดับความพร้อม 4 = มากที่สุด, 3 = มาก, 2 = น้อย, 1 = น้อยที่สุด)

ข้อ	ประเด็นคำถาม	มากที่สุด 4	มาก 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
1. ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
1.1 การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS					
1	รถโดยสารสาธารณะมีความพร้อมที่จะนำระบบ GPS มาใช้				
2	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของระบบ GPS ที่นำมาใช้กับรถโดยสารสาธารณะมากน้อยเพียงใด				
3	ท่านเห็นด้วยกับการรุดับตร (ใบอนุญาตขับรถ) เพื่อแสดงตัวตนของพนักงานขับรถมากน้อยเพียงใด				
4	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีไม่เชื่อมต่อระบบ GPS				

ตอนที่ 2 (ต่อ)

ข้อ	ประเด็นคำถาม	มากที่สุด 4	มาก 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
5	ท่านมีความเชื่อถือในการทำงานของระบบ GPS				
1.2 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ					
6	ความสะดวกในการให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะก่อนออกจากจุดจอดรถ				
7	การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะก่อนออกจากจุดจอดรถจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้				
8	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง				
9	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีนำรถที่มีสภาพไม่พร้อมมาใช้ในการรับส่งผู้โดยสาร				
10	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่				
1.3 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ					
11	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการตรวจสอบความพร้อมก่อนออกจากจุดจอดรถ				
12	การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้				
13	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทุกครั้งก่อนออกเดินทาง				
14	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ไม่มีสภาพความพร้อมมาขับรถรับส่งผู้โดยสาร				
15	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่				
1.4 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์					
16	ท่านพร้อมให้เจ้าหน้าที่นำเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ มาบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะ				

ตอนที่ 2 (ต่อ)

ข้อ	ประเด็นคำถาม	มากที่สุด 4	มาก 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
17	ท่านคิดว่าการกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้ย่อมมีความเหมาะสม				
18	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์มากน้อยเพียงใด				
19	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนดหรือขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย				
20	ท่านคิดว่าเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์มีความน่าเชื่อถือมากน้อยเพียงใด				
1.5 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์					
21	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขณะขับรถโดยสารสาธารณะ				
22	ท่านคิดว่าการตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะก่อนและระหว่างขับรถโดยสารเพื่อป้องกันพนักงานขับรถมีแอลกอฮอล์ในเลือดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้				
23	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสารสาธารณะ				
24	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถระหว่างปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสารสาธารณะ				
25	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์มากน้อยเพียงใด				
1.6 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ					
26	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่มีควันดำเกินอัตราที่กำหนดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง				
27	ท่านเชื่อมากน้อยเพียงใดว่ามาตรการตรวจวัดค่าควันดำกับรถที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่งจะสามารถป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้				

ตอนที่ 2 (ต่อ)

ข้อ	ประเด็นคำถาม	มากที่สุด 4	มาก 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
28	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันดำกับรถทุกคันก่อนนำมาใช้งาน				
29	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันดำกับรถทุกคันระหว่างนำมาใช้งาน				
30	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันดำมากน้อยเพียงใด				
2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
2.1 การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
31	ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะมากน้อยเพียงใด				
32	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีมากน้อยเพียงใด				
33	มีการให้ความรู้เพียงพอกเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะผ่านทางการประชุมซักซ้อมความเข้าใจและการอบรม สัมมนา				
34	ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความหลากหลายเพียงพอ ทั้งทางเว็บไซต์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสิ่งพิมพ์				
2.2 ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
35	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่เข้าใจง่าย				
36	ท่านคิดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน				
37	ท่านคิดว่าแนวปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความเหมาะสมสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างได้ผล				
38	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่มีการนำเทคโนโลยี เช่น ระบบ GPS มาใช้ในการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มมาตรฐานการตรวจสอบ ให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรมต่อท่าน				

ตอนที่ 2 (ต่อ)

ข้อ	ประเด็นคำถาม	มากที่สุด 4	มาก 3	น้อย 2	น้อยที่สุด 1
39	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะ				
2.3 ทศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
40	ท่านมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติจากการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ				
41	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน				
42	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน				
43	ท่านพร้อมจะรับการพัฒนาเพื่อส่งเสริมศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ				

ตอนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

3.1 ปัญหาเกี่ยวกับความพร้อมของท่านในการปฏิบัติตามนโยบาย

1. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแล การเดินรถด้วยระบบ GPS

.....

2. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ

.....

3. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ.....

.....

4. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์

.....

5. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์.....

.....

6. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

.....

ตอนที่ 3 (ต่อ)

7. ด้านอื่น ๆ.....

3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย

1. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแล การเดินทางด้วยระบบ GPS

2. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ.....

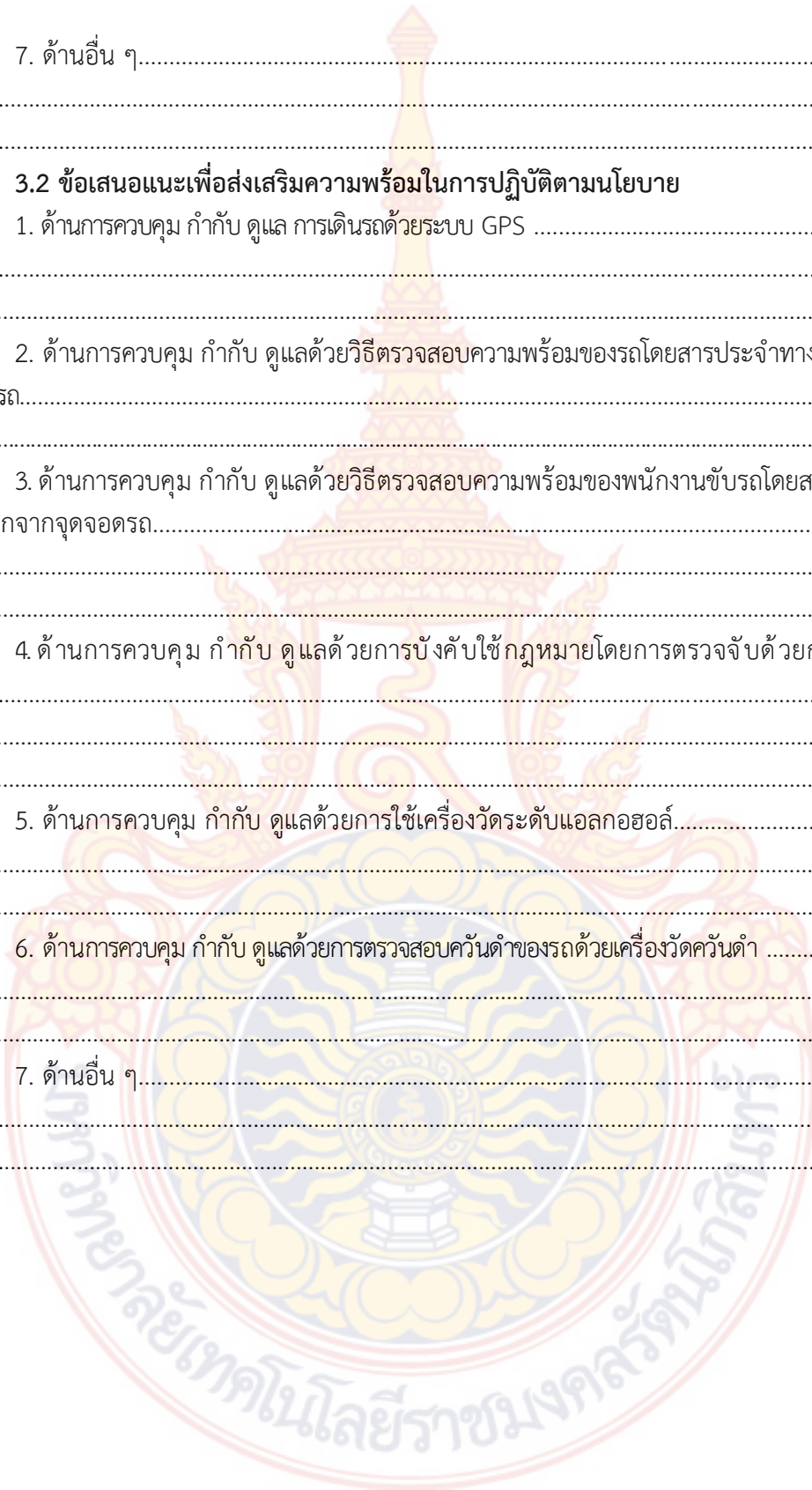
3. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ.....

4. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์.....

5. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์.....

6. ด้านการควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ

7. ด้านอื่น ๆ.....



ภาคผนวก ค

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย : แบบสัมภาษณ์



แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

โครงการวิจัย : ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ
จังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ

สำหรับ : การสัมภาษณ์เชิงลึก บุคลากรระดับบริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่ง
จังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขาอำเภอชะอำ

เรียน ท่านผู้ให้สัมภาษณ์

การสัมภาษณ์ครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าอิสระ เรื่องความพร้อมในการ
ปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะจังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ หลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสาร
สาธารณะในจังหวัดเพชรบุรี

คำชี้แจง

1. ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ในครั้งนี้จะนำมาใช้สนับสนุนข้อค้นพบจากการวิจัย
เชิงปริมาณที่ได้จากการสำรวจผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ปฏิบัติ
ตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 380 ราย ในจังหวัดเพชรบุรี
2. ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ จะไม่ส่งผลกระทบต่อท่าน จะไม่ปรากฏชื่อผู้ให้ข้อมูลในการ
รายงานสรุปผลการสัมภาษณ์

ขอขอบพระคุณยิ่งที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลในการสัมภาษณ์

นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์
ผู้วิจัย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

โครงการวิจัย : ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ
จังหวัดเพชรบุรีไปปฏิบัติ

วันที่.....เวลา.....สถานที่.....

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ
1. การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS
1.1 การนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ มีปัญหาใดหรือไม่ 1.2 มีแนวทางใดที่จะส่งเสริมการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS ไปปฏิบัติ กับผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ----- ----- -----
2. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ
2.1 การนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจาก จุดจอดรถ ไปปฏิบัติ มีปัญหาใดหรือไม่ 2.2 มีแนวทางใดที่จะส่งเสริมการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสาร ประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ----- ----- -----
3. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ก่อนออกจากจุดจอดรถ
3.1 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนออก จากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ มีปัญหาใดหรือไม่ 3.2 มีแนวทางใดที่จะส่งเสริมการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงาน ขับรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ ไปปฏิบัติ ----- ----- -----

ต่อ

ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลโดยสาธารณะ
4. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์
4.1 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ มีปัญหาใดหรือไม่
4.2 มีแนวทางใดที่จะส่งเสริมการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับด้วยกล้องเลเซอร์ ไปปฏิบัติ กับผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

5. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์
5.1 การนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ มีปัญหาใดหรือไม่
5.2 มีแนวทางใดที่จะส่งเสริมการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ ไปปฏิบัติ กับผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

6. การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ
6.1 การนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำไปปฏิบัติ มีปัญหาใดหรือไม่
6.2 มีแนวทางใดที่จะส่งเสริมการนำนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ ไปปฏิบัติ กับผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

ต่อ

ปัญหา และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ขอกราบขอบพระคุณท่านที่สละเวลาให้สัมภาษณ์
ณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์
ผู้วิจัย

(.....)
ตำแหน่ง.....
ผู้ให้สัมภาษณ์



ภาคผนวก ง

การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย



แบบประเมินผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย
เรื่อง ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ
คำชี้แจง : แบบประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา เพื่อหาค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์
(Index of Item Objective Congruence : IOC) โดยได้กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณา

- +1 = แนใจว่าคำถามมีความเหมาะสม
0 = ไม่แนใจว่าข้อคำถามมีความเหมาะสมหรือไม่
-1 = แนใจว่าคำถามไม่มีความเหมาะสม

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็นของท่านว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องหรือ
ถูกต้องเพียงใด

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แนใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1. ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
1.1 การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS					
1	รถโดยสารสาธารณะมีความพร้อมที่จะนำระบบ GPS มาใช้	✓			
2	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของระบบ GPS ที่นำมาใช้กับรถโดยสารสาธารณะมากนักน้อยเพียงใด	✓			
3	ท่านเห็นด้วยกับการรูดบัตร (ใบอนุญาตขับรถ) เพื่อแสดงตัวตนของพนักงานขับรถมากนักน้อยเพียงใด	✓			
4	ท่านทราบมากนักน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีไม่เชื่อมต่อบริษัท GPS		✓		
5	ท่านมีความเชื่อถือในการทำงานของระบบ GPS		✓		
1.2 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอด					
6	ความสะดวกในการให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ก่อนออกจากจุดจอด	✓			
7	การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ก่อนออกจากจุดจอดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้	✓			
8	ท่านเห็นด้วยมากนักน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.2 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ (ต่อ)					
9	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีมีสภาพไม่พร้อมมาใช้ในการรับส่งผู้โดยสาร	✓			
10	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	✓			
1.3 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถก่อนออกจากจุดจอดรถ					
11	พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการตรวจสอบความพร้อมก่อนออกจากจุดจอดรถ	✓			
12	การตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้	✓			
13	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	✓			
14	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ไม่มีสภาพความพร้อมมาขับรถรับส่งผู้โดยสาร	✓			
15	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	✓			
1.4 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับความเร็ว และขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายด้วยกล้องเลเซอร์					
16	ท่านพร้อมให้เจ้าหน้าที่นำเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ มาบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะ	✓			
17	ท่านคิดว่าการกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้มีความเหมาะสม <small>เพียง 7๓</small>	✓			
18	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์อย่างน้อยเพียงใด			✓	

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.4 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับความเร็ว และขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ด้วยกล้องเลเซอร์ (ต่อ)					
19	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด หรือขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	✓			
20	ท่านมีความเชื่อถือการทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์อย่างน้อยเพียงใด		✓		
1.5 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์					
21	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขณะขับรถโดยสารสาธารณะ	✓			
22	ท่านคิดว่า การตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะก่อนและระหว่างขับรถโดยสารเพื่อป้องกันพนักงานขับรถมีแอลกอฮอล์ในเลือดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้ <i>เล็กน้อยเพียงใด</i>	✓			
23	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสารสาธารณะ	✓			
24	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถระหว่างปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสารสาธารณะ	✓			
25	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์อย่างน้อยเพียงใด	✓			
1.6 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ					
26	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่นำรถที่มีค่าควันดำเกินอัตราที่กำหนดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง	✓			
27	ท่านเชื่ออย่างน้อยเพียงใดว่ามาตรการตรวจวัดค่าควันดำกับรถที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่งจะสามารถป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.6 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ (ต่อ)					
28	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันดำกับรถทุกคันก่อนนำมาใช้งาน	✓			
29	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันดำกับรถทุกคันระหว่างนำมาใช้งาน	✓			
30	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันดำมากน้อยเพียงใด	✓			
2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
2.1 การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
31	ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะมากน้อยเพียงใด	✓			
32	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีมากน้อยเพียงใด	✓			
33	มีการให้ความรู้อย่างเพียงพอเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะผ่านทางการประชุมซักซ้อมความเข้าใจและการอบรม สัมมนา			✓	
34	ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความหลากหลายเพียงพอ ทั้งทางเว็บไซต์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสิ่งพิมพ์	✓			
2.2 ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
35	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่เข้าใจง่าย	✓			
36	ท่านคิดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน	✓			
37	ท่านคิดว่าแนวปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความเหมาะสมสามารถนำไปปฏิบัติอย่างได้ผล	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
2.2 ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ (ต่อ)					
38	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่มีการนำเทคโนโลยี เช่น ระบบ GPS มาใช้ในการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มมาตรฐานการตรวจสอบ ให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรมต่อท่าน	✓			
39	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะ	✓			
2.3 ทิศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
40	ท่านมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ จากการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	✓			
41	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	✓			
42	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน			✓	
43	ท่านพร้อมจะรับการพัฒนาเพื่อส่งเสริมศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการ และพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ	✓			

ลงชื่อ.....

(นายกิตติพัทธ์ เกตแก้ว)

ตำแหน่ง: เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน

ผู้ประเมิน



มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กรุงเทพมหานคร

บัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ 17 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2546

ขอรับรองว่า นายประภาส เกตุแก้ว ได้รับปริญญา
การศึกษามหาบัณฑิต (กศ.ม.) สาขาวิชา ธุรกิจศึกษา
ตั้งแต่วันที่ 4 เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2546

โดยอนุมัติของสภามหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ



นายทะเบียนมหาวิทยาลัย
เป็นผู้ลงนามรับรองรูป

(Signature)

(รองศาสตราจารย์ ดร. นภาพร หะวานนท์)

รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ

แบบประเมินผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย
เรื่อง ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ
คำชี้แจง : แบบประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา เพื่อหาค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์
(Index of Item Objective Congruence : IOC) โดยได้กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณา

+1 = แนใจว่าคำถามีความเหมาะสม
0 = ไม่น่าใจว่าข้อคำถามมีความเหมาะสมหรือไม่
-1 = แนใจว่าคำถามีความไม่เหมาะสม

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็นของท่านว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องหรือ
ถูกต้องเพียงใด

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่น่าใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1. ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
1.1 การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS					
1	รถโดยสารสาธารณะมีความพร้อมที่จะนำระบบ GPS มาใช้	✓			
2	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของระบบ GPS ที่นำมาใช้กับรถโดยสารสาธารณะมากน้อยเพียงใด	✓			
3	ท่านเห็นด้วยกับการรุดับตร (ใบอนุญาตขับรถ) เพื่อแสดงตัวตนของพนักงานขับรถมากน้อยเพียงใด	✓			
4	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีไม่เชื่อมต่อระบบ GPS	✓			
5	ท่านมีความเชื่อใจในการทำงานของระบบ GPS	✓			
1.2 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ					
6	ความสะดวกในการให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ก่อนออกจากจุดจอดรถ	✓			
7	การตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ก่อนออกจากจุดจอดรถจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้	✓			
8	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	✓			

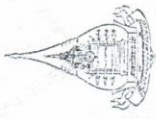
ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.2 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ (ต่อ)					
9	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีนำรถที่มีสภาพไม่พร้อมมาใช้ในการรับส่งผู้โดยสาร	✓			
10	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	✓			
1.3 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถก่อนออกจากจุดจอดรถ					
11	พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการตรวจสอบความพร้อมก่อนออกจากจุดจอดรถ	✓			
12	การตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้	✓			
13	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	✓			
14	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ไม่มีสภาพความพร้อมมาขับรถรับส่งผู้โดยสาร	✓			
15	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	✓			
1.4 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับความเร็ว และขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายด้วยกล้องเลเซอร์					
16	ท่านพร้อมให้เจ้าหน้าที่นำเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ มาบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะ	✓			
17	ท่านคิดว่าการกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้ มีความเหมาะสม	✓			
18	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์อย่างน้อยเพียงใด	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.4 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับความเร็ว และขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ด้วยกล้องเลเซอร์ (ต่อ)					
19	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด หรือขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	✓			
20	ท่านมีความเชื่อถือการทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์อย่างน้อยเพียงใด	✓			
1.5 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์					
21	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีพนักงานขับรถโดยสุจริตมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขณะขับรถโดยสุจริต	✓			
22	ท่านคิดว่าการตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถโดยสุจริตก่อนและระหว่างขับรถโดยสุจริตเพื่อป้องกันพนักงานขับรถมีแอลกอฮอล์ในเลือดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้	✓			
23	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสุจริต	✓			
24	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถระหว่างปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสุจริต	✓			
25	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์อย่างน้อยเพียงใด	✓			
1.6 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ					
26	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่นำรถที่มีค่าควันดำเกินอัตราที่กำหนดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง	✓			
27	ท่านเชื่ออย่างน้อยเพียงใดว่ามาตรการตรวจวัดค่าควันดำกับรถที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่งจะสามารถป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.6 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันท้าของรถด้วยเครื่องวัดควันท้า (ต่อ)					
28	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันท้ากับรถทุกคันก่อนนำมาใช้งาน	✓			
29	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันท้ากับรถทุกคันระหว่างนำมาใช้งาน	✓			
30	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันท้ามากน้อยเพียงใด	✓			
2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
2.1 การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
31	ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะมากน้อยเพียงใด	✓			
32	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีมากน้อยเพียงใด	✓			
33	มีการให้ความรู้อย่างเพียงพอเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะผ่านทางการประชุมซักซ้อมความเข้าใจและการอบรม สัมมนา	✓			
34	ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความหลากหลายเพียงพอ ทั้งทางเว็บไซต์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสิ่งพิมพ์	✓			
2.2 ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
35	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่เข้าใจง่าย	✓			
36	ท่านคิดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน	✓			
37	ท่านคิดว่าแนวปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความเหมาะสมสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างได้ผล	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
2.2 ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ (ต่อ)					
38	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่มีการนำเทคโนโลยี เช่น ระบบ GPS มาใช้ในการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มมาตรฐานการตรวจสอบ ให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรมต่อท่าน	✓			
39	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะ	✓			
2.3 ทศนคติต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
40	ท่านมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ จากการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	✓			
41	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	✓			
42	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน	✓			
43	ท่านพร้อมจะรับการพัฒนาเพื่อส่งเสริมศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการ และพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ	✓			

ลงชื่อ ดร.ศ.ศ. วัฒน
 (วิไลวรรณ อินทาม)
 ตำแหน่ง ศ.อ. ภา.วิศ.ทพญ
 ผู้ประเมิน



มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

โดยอนุมัติจากมหาวิทยาลัย ให้ปริญญาบัตรฉบับนี้ไว้แก่

ร้อยตำรวจเอก วรจนะ อินทนิล

เพื่อแสดงว่า สอดคล้องตามหลักสูตร

นิตยภัตศาสตรมหาบัณฑิต

มีศักดิ์และสิทธิ์แห่งปริญญานี้ทุกประการ

ตั้งแต่วันที่ ๒๑ เดือน มกราคม พุทธศักราช ๒๕๕๙

ศาสตราจารย์ ดร. อรรถวิวัฒน์

นายกสภามหาวิทยาลัย

ค/น

อธิการบดี

ศาสตราจารย์

พ.ต.ต. อ.น.อ.

(วรจนะ อินทนิล)
สว.จ.ส.ก.เมืองเพชรบุรี

รองอธิการบดีฝ่ายบริหาร

แบบประเมินผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย
เรื่อง ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ
คำชี้แจง : แบบประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา เพื่อหาค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์
(Index of Item Objective Congruence : IOC) โดยได้กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณา

+1 = แน่ใจว่าคำถามมีความเหมาะสม
0 = ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความเหมาะสมหรือไม่
-1 = แน่ใจว่าคำถามไม่มีความเหมาะสม

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็นของท่านว่าข้อความมีความสอดคล้องหรือ
ถูกต้องเพียงใด

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1. ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
1.1 การควบคุม กำกับ ดูแลการเดินทางด้วยระบบ GPS					
1	รถโดยสารสาธารณะมีความพร้อมที่จะนำระบบ GPS มาใช้	✓			
2	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของระบบ GPS ที่นำมาใช้กับรถโดยสารสาธารณะมากน้อยเพียงใด	✓			
3	ท่านเห็นด้วยกับการรูดบัตร (ใบอนุญาตขับรถ) เพื่อแสดงตัวตนของพนักงานขับรถมากน้อยเพียงใด	✓			
4	ท่านทราบมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีไม่เชื่อมต่อระบบ GPS	✓			
5	ท่านมีความเชื่อถือในการทำงานของระบบ GPS				
1.2 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ					
6	ความสะดวกในการให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ก่อนออกจากจุดจอดรถ	✓			
7	การตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ก่อนออกจากจุดจอดรถจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้	✓			
8	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	✓			

ชื่อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.2 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนออกจากจุดจอดรถ (ต่อ)					
9	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีนำรถที่มีสภาพไม่พร้อมมาใช้ในการรับส่งผู้โดยสาร	✓			
10	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	✓			
1.3 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยวิธีตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถก่อนออกจากจุดจอดรถ					
11	พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรได้รับการตรวจสอบความพร้อมก่อนออกจากจุดจอดรถ	✓			
12	การตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้	✓			
13	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	✓			
14	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ไม่มีสภาพความพร้อมมาขับรถรับส่งผู้โดยสาร	✓			
15	ท่านมีความเชื่อมั่นต่อการตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะจากเจ้าหน้าที่	✓			
1.4 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับความเร็ว และขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายด้วยกล้องเลเซอร์					
16	ท่านพร้อมให้เจ้าหน้าที่นำเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ มาบังคับใช้กับรถโดยสารสาธารณะ	✓			
17	ท่านคิดว่าการกำหนดอัตราความเร็วกับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายที่บังคับใช้ มีความเหมาะสม	✓			
18	ท่านมีความรู้ความเข้าใจการทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์อย่างน้อยเพียงใด	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.4 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยการตรวจจับความเร็ว และขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ด้วยกล้องเลเซอร์ (ต่อ)					
19	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด หรือขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	✓			
20	ท่านมีความเชื่อถือการทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์อย่างน้อยเพียงใด		✓		
1.5 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์					
21	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีพนักงานขับรถโดยสุจริตขณะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขณะขับรถโดยสุจริต	✓			
22	ท่านคิดว่าเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์พนักงานขับรถโดยสุจริตก่อนและระหว่างขับรถโดยสารเพื่อป้องกันพนักงานขับรถมีแอลกอฮอล์ในเลือดจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุของรถโดยสารได้	✓			
23	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสุจริต	✓			
24	ท่านเห็นด้วยอย่างน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถระหว่างปฏิบัติหน้าที่ขับรถโดยสุจริต	✓			
25	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์อย่างน้อยเพียงใด	✓			
1.6 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันดำของรถด้วยเครื่องวัดควันดำ					
26	ท่านทราบอย่างน้อยเพียงใดเกี่ยวกับบทลงโทษในกรณีที่นำรถที่มีค่าควันดำเกินอัตราที่กำหนดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง	✓			
27	ท่านเชื่ออย่างน้อยเพียงใดว่ามาตรการตรวจวัดค่าควันดำกับรถที่นำมาใช้ในการประกอบการขนส่งจะสามารถป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้		✓		

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
1.6 การควบคุม กำกับ ดูแลด้วยการตรวจสอบควันท้าของรถด้วยเครื่องวัดควันท้า (ต่อ)					
28	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันท้ากับรถทุกคันก่อนนำมาใช้งาน	✓			
29	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่ต้องตรวจวัดค่าควันท้ากับรถทุกคันระหว่างนำมาใช้งาน	✓			
30	ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเครื่องวัดควันท้ามากน้อยเพียงใด		✓		
2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
2.1 การสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
31	ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะมากน้อยเพียงใด	✓			
32	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีมากน้อยเพียงใด	✓			
33	มีการให้ความรู้อย่างเพียงพอเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะผ่านทางการประชุมซักซ้อมความเข้าใจและการอบรม สัมมนา	✓			
34	ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความหลากหลายเพียงพอ ทั้งทางเว็บไซต์ วิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสิ่งพิมพ์	✓			
2.2 ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
35	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่เข้าใจง่าย	✓			
36	ท่านคิดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน	✓			
37	ท่านคิดว่าแนวปฏิบัติตามนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีความเหมาะสมสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างได้ผล	✓			

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
2.2 ความชัดเจนของนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ (ต่อ)					
38	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดที่มีการนำเทคโนโลยี เช่น ระบบ GPS มาใช้ในการควบคุมกำกับ ดูแล รถโดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มมาตรฐานการตรวจสอบ ให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรมต่อท่าน	✓			
39	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพการให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะ	✓			
2.3 ทศนคดีต่อนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ					
40	ท่านมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ จากการควบคุมกำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ	✓			
41	ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใดว่านโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	✓			
42	ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ แสดงถึงความมีจริยธรรมในอาชีพของท่าน	✓			
43	ท่านพร้อมจะรับการพัฒนาเพื่อส่งเสริมศักยภาพการเป็นผู้ประกอบการ และพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ	✓			

ลงชื่อ

ร.ตอ. พัน (วิรัช แก้วงาท)

ตำแหน่ง รอง สว.จร. ส.จ. เชียงเพชรบุรี

ผู้ประเมิน

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
โดยอนุมัติสภามหาวิทยาลัย ให้ปริญญาบัตรฉบับนี้ไว้แก่

ร้อยตำรวจตรีวิช แสงหา

เพื่อแสดงความสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตร

รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

มีศักดิ์และสิทธิ์แห่งปริญญานี้ทุกประการ

ตั้งแต่วันที่ ๒๐ เดือน กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗



นายกลภา

อธิการบดี

คณบดี

ม.ก.บ. ๒๕๓๐๗๒๕

เจ้าคณะผู้ทรง

รอง

(พิเศษ แสงหา)

รอง อ.ร. อ.ร. เจริญเพชรบุรี

สรุปผลความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา ค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์
(Index of Item Objective Congruence: IOC)

เรื่อง ความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบายการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะ

ข้อที่	ผู้เชี่ยวชาญ			ผลรวมคะแนน	การหาค่า IOC	IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3				
1	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
2	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
3	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
4	1	1	0	2	2/3	0.6	ใช้ได้
5	1	1	0	2	2/3	0.6	ใช้ได้
6	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
7	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
8	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
9	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
10	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
11	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
12	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
13	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
14	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
15	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
16	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
17	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
18	1	1	0	2	2/3	0.6	ใช้ได้
19	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
20	1	0	0	1	1/3	0.3	ใช้ได้
21	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
22	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
23	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
24	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
25	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
26	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
27	1	0	1	2	2/3	0.6	ใช้ได้
28	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
29	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้

ข้อที่	ผู้เชี่ยวชาญ			ผลรวมคะแนน	การหาค่า IOC	IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3				
30	1	0	1	2	2/3	0.6	ใช้ได้
31	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
32	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
33	1	1	0	2	2/3	0.6	ใช้ได้
34	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
35	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
36	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
37	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
38	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
39	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
40	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
41	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้
42	1	1	0	2	2/3	0.6	ใช้ได้
43	1	1	1	3	3/3	1	ใช้ได้

ค่า IOC ของแบบสอบถาม = 0.91 ถือว่าเหมาะสม
 หมายเหตุ : ค่า IOC ที่เหมาะสม = 0.5 ขึ้นไป



ภาคผนวก จ

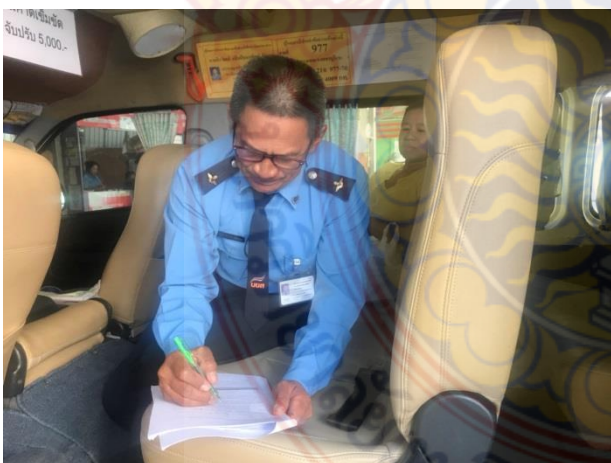
ภาพการเก็บข้อมูล



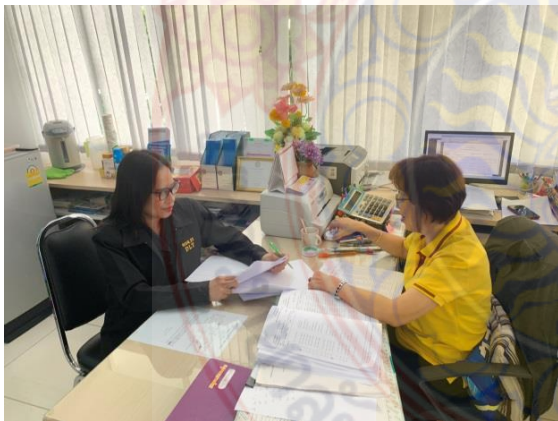
ภาพการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะใกล้เคียงแต่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจริง
เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่น



ภาพการเก็บข้อมูลในพื้นที่



ภาพการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ – สกุล	นางสาวณภัสนันท์ พ่วงบัลลังก์
วัน เดือน ปีเกิด	11 กันยายน 2510
สถานที่เกิด	อัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม
ที่อยู่ปัจจุบัน	2/3 หมู่ที่ 4 ตำบลโรงเข้ อำเภอบ้านลาด จังหวัดเพชรบุรี
สถานที่ทำงาน	สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ.2536	ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (บธบ.) คณะกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
พ.ศ.2558	ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต (นบ.) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
ประสบการณ์ทำงาน	
พ.ศ.2532 – 2533	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม (ตำแหน่งเจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี)
พ.ศ.2533 – ปัจจุบัน	สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี (ตำแหน่งนักวิชาการขนส่งชำนาญการ)

