



การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ชลิต บุญเทศ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์



PERCEPTION OF PEOPLE IN THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY
TO PREVENT AND REDUCE ROAD ACCIDENTS.
IN PRACHUAP KHIRI KHAN PROVINCE

Chalit Boonthes

A Thesis 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 2017

Copyright of Rajamangala University of Technology Rattanakosin

การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ชลิต บุญเทศ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

PERCEPTION OF PEOPLE IN THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY
TO PREVENT AND REDUCE ROAD ACCIDENTS.
IN PRACHUAP KHIRI KHAN PROVINCE

Chalit Boonthes

A Thesis 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 2017

Copyright of Rajamangala University of Technology Rattanakosin



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ชื่อวิทยานิพนธ์ การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ชื่อผู้วิจัย นายชลิต บุญเทศ
วิชาเอก นวัตกรรมการบริหารและการจัดการรัฐกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ปภาวดี มนต์รีวัต

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรีอนุมัติให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

..... ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
(นายรพี ม่วงนนท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ดร.หรรษา ชูเพ็ญ)

..... กรรมการ
(ศาสตราจารย์ พล.ต.ท.หญิง ดร.นัยนา เกิดวิชัย)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ปภาวดี มนต์รีวัต)



Thesis Certificate
College of Innovation Management
Rajamangala University of Technology Rattanakosin

Thesis Title Perception of People in the Implementation of the Policy to Prevent and Reduce Road Accidents. in Prachuap Khiri Khan Province

Researcher Mr.Chalit Boonthes

Major Innovation Public Administration and Management

Advisor Associate Professor Papavadee Montriwat

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

..... Director of College of Innovation Management
(Mr.Rapee Moungnont)

Thesis Committee

..... Chairperson
(Hhakuan Choopen, Ph.D.)

..... Member
(Prof.LT.Pol.Gen.Naiyana kerdwichat, D.P.A.)

..... Member
(Assoc. Prof. Papavadee Montriwat, Ph.D)

ชื่อวิทยานิพนธ์	การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ผู้วิจัย	นายชลิต บุญเทศ
ชื่อปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา	ร.ศ ปภาวดี มนต์รีวัต
ปีการศึกษา	2560

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อ 1) ศึกษาการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2) เปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและประเภทยานพาหนะ 3) เสนอแนะแนวทางการส่งเสริมการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

วิธีการดำเนินวิจัยเป็นแบบผสมวิธี การวิจัยเชิงปริมาณ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากประชาชนผู้ใช้งานพาหนะที่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 400 คน คำนวณด้วยวิธีของ ยามาเน่ สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงตามชั้นภูมิ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการใช้ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าที่ และการทดสอบค่าแปรปรวนทางเดียว และการวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์จากเจ้าหน้าที่ตำรวจ 15 คน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า 1) การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติอยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านการสื่อสาร 2) เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชน พบว่า ผู้ที่มีความแตกต่างด้านอายุ ระดับการศึกษา ประเภทใบขับขี่ ประสบการณ์ในการขับขี่และประเภทยานพาหนะ มีการรับรู้การนำนโยบายไปปฏิบัติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ขณะที่ผู้มีเพศแตกต่างกันมีการรับรู้ไม่แตกต่างกัน 3) ควรให้ความรู้และประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุแก่เยาวชน

คำสำคัญ : การรับรู้ นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาหลัก.....

Thesis Title	Perception of People in the Implementation of the Policy to Prevent and Reduce Road Accidents. in Prachuap Khiri Khan Province.
Researcher	Mr. Chalit Boonthes
Degree Sought	Master of Public Administration
Advisor	Assoc. Prof. Papavadee Montriwat
Academic Year	2017

Abstract

The objectives of this research were to study the perception of people in the implementation of the policy to prevent and reduce road accidents; compare the perception of people in the implementation of the policy to prevent and reduce road accidents classified by personal factors and type of vehicles used; and recommend the appropriate approach to enhance the enforcement of the policy to prevent and reduce road accidents.

This was a mixed research of quality and quantity. Quantitative research method gathered the questionnaires from 30 licensed drivers. Sample size calculated by Yamane concept, purposive and stratification random sampling were applied. Statistical tools employed were frequency, percentage, mean, standard deviation, t- test, and One Way ANOVA. Qualitative research method data collected by in-depth interview 15 policemen, and content analysis.

Research findings were as follows; the perception of people in the implementation of the policy to prevent and reduce road accidents was at a high level, with the highest mean on communication; when comparing the people's perception differences were found among those with differences in ages, education level, types of driving licenses, driving experiences and type of vehicles used at 0.05 level of statistical significance, while no difference was found between those with different genders; and should be educate and public relation of accident prevention to the young people.

Keywords : People's perception, Road accident prevention and reduction policy.

Advisor's Signature.....

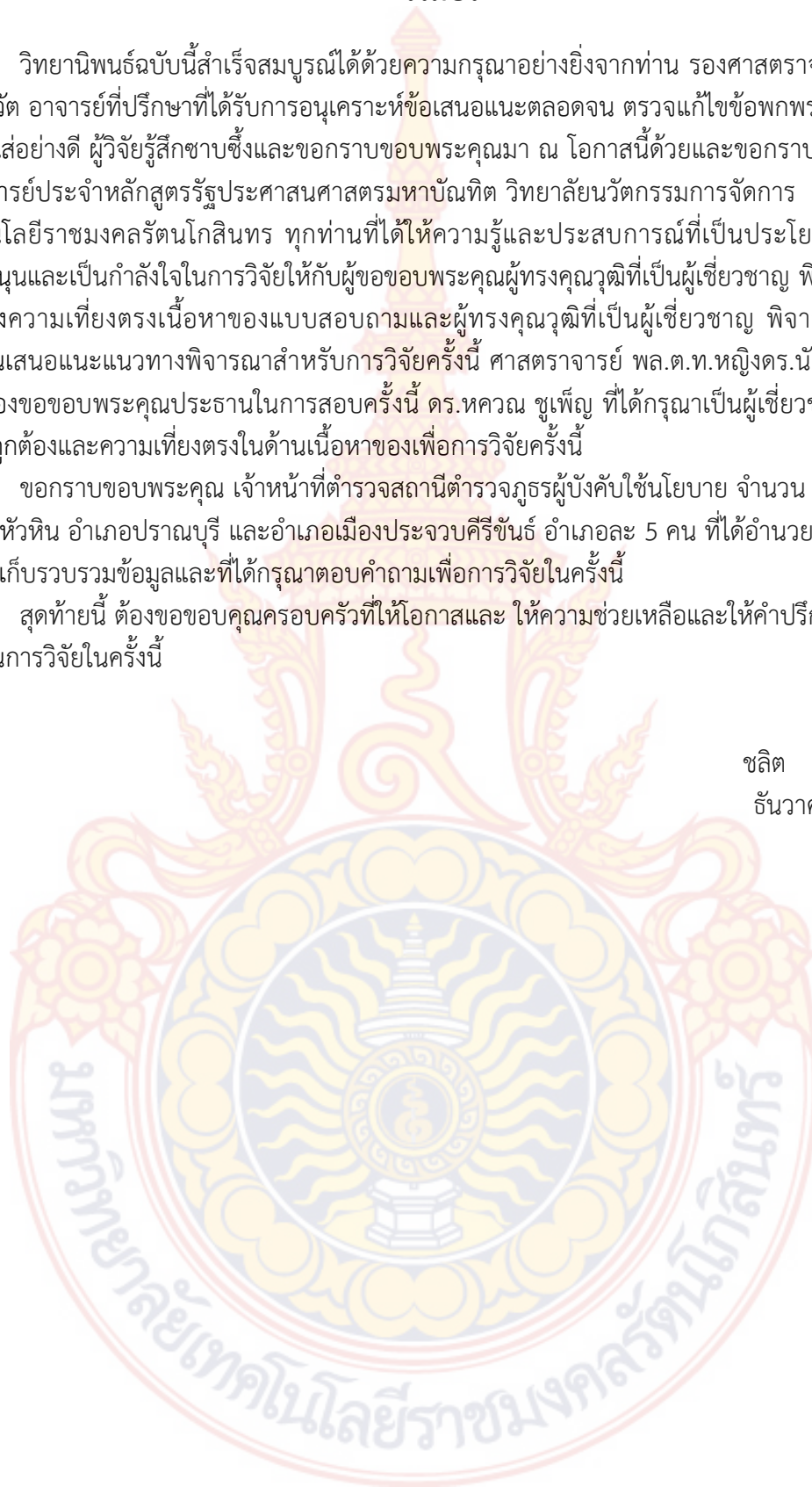
กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งจากท่าน รองศาสตราจารย์ ปภาวดี มนตรีวัต อาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้รับการอนุเคราะห์ข้อเสนอแนะตลอดจน ตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องด้วยความเอาใจใส่อย่างดี ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วยและขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ประจำหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ทุกท่านที่ได้ให้ความรู้และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ทั้งให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจในการวิจัยให้กับผู้ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิที่เป็นผู้เชี่ยวชาญ พิจารณาความถูกต้องความเที่ยงตรงเนื้อหาของแบบสอบถามและผู้ทรงคุณวุฒิที่เป็นผู้เชี่ยวชาญ พิจารณาให้ความคิดเห็นเสนอแนะแนวทางพิจารณาสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ศาสตราจารย์ พล.ต.ท.หญิงดร. นัยนา เกิดวิชัย และต้องขอขอบพระคุณประธานในการสอบครั้งนี้ ดร.ทศวน ชูเพ็ญ ที่ได้กรุณาเป็นผู้เชี่ยวชาญพิจารณาความถูกต้องและความเที่ยงตรงในด้านเนื้อหาของเพื่อการวิจัยครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรผู้บังคับใช้นโยบาย จำนวน 15 คน จาก อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี และอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อำเภอละ 5 คน ที่ได้อำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลและที่ได้กรุณาตอบคำถามเพื่อการวิจัยในครั้งนี้

สุดท้ายนี้ ต้องขอขอบคุณครอบครัวที่ให้โอกาสและ ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษาในทุกๆ เรื่องในการวิจัยในครั้งนี้

ชลิต บุญเทศ
ธันวาคม 2560

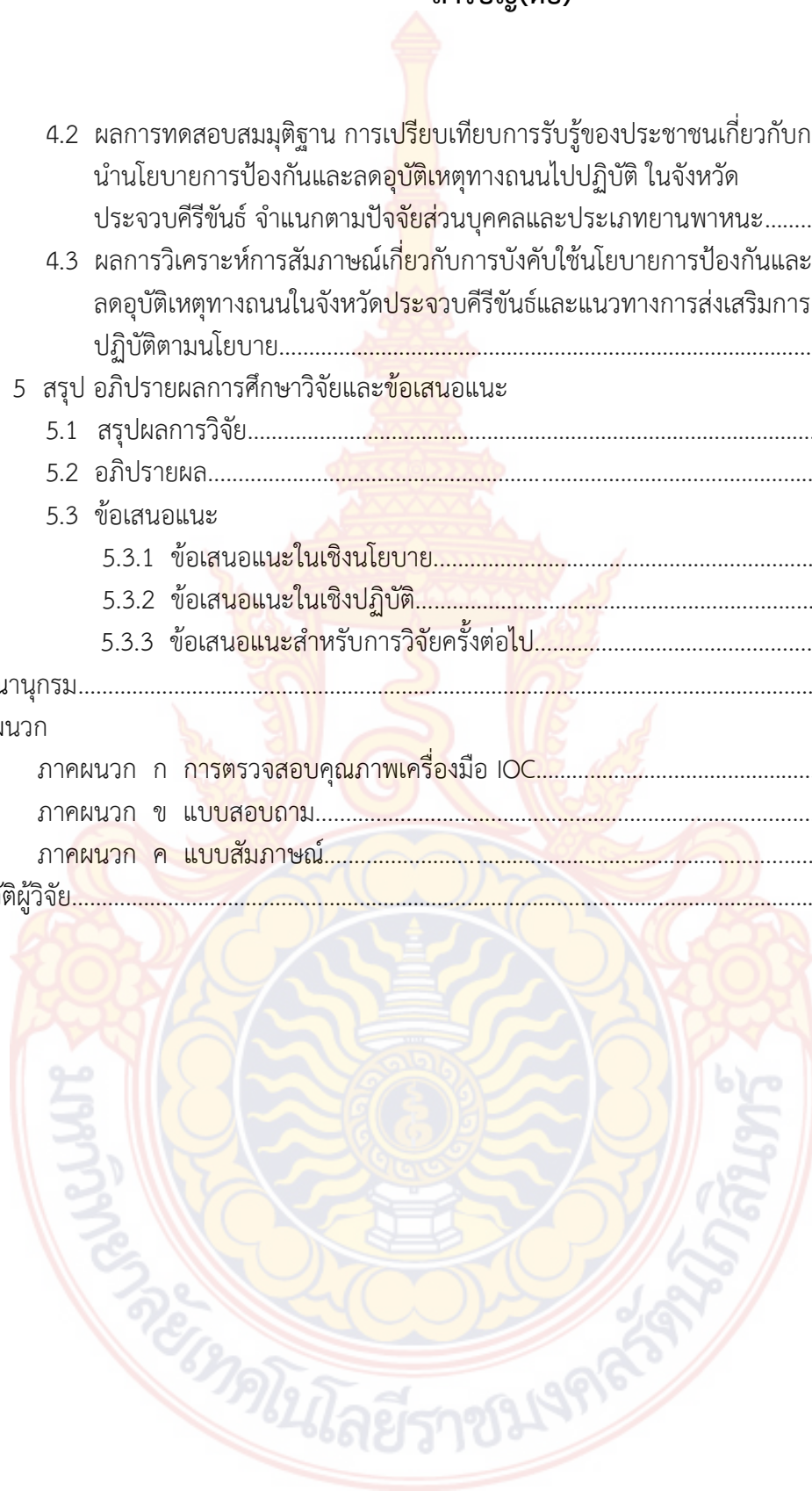


สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	(2)
กิตติกรรมประกาศ.....	(3)
สารบัญ.....	(4)
สารบัญตาราง.....	(6)
สารบัญภาพ.....	(9)
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
1.3 คำถามการวิจัย.....	4
1.4 สมมุติฐานการวิจัย.....	5
1.5 ขอบเขตของการวิจัย.....	5
1.6 นิยามศัพท์.....	6
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	
2.1 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ.....	7
2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ.....	10
2.3 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้.....	27
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน.....	31
2.5 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2556–2559.....	41
2.6 ข้อมูลพื้นฐานของหน่วยงานที่บังคับใช้นโยบาย.....	58
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	67
2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	72
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	73
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	73
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	75
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	75
บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัย	
4.1 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	76

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
4.2 ผลการทดสอบสมมุติฐาน การเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการ นำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและประเภทยานพาหนะ.....	88
4.3 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เกี่ยวกับการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และแนวทางการส่งเสริมการ ปฏิบัติตามนโยบาย.....	98
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	114
5.2 อภิปรายผล.....	120
5.3 ข้อเสนอแนะ	
5.3.1 ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย.....	122
5.3.2 ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ.....	122
5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....	123
บรรณานุกรม.....	124
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ IOC.....	129
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม.....	133
ภาคผนวก ค แบบสัมภาษณ์.....	139
ประวัติผู้วิจัย.....	140



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ตารางประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล.....	43
2.2 กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 1 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล).....	45
2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า.....	47
2.4 กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 2 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า).....	49
2.5 กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 3 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจุบันเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน.....	51
2.6 กลยุทธ์ยุทธศาสตร์ที่ 4 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างด้านความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม.....	53
2.7 กำหนดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบตามยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้าน	55
2.8 อักษรย่อหน่วยงาน.....	57
4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ.....	76
4.2 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ.....	77
4.3 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา.....	77
4.4 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามยานพาหนะที่ใช้.....	78
4.5 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทใบขับขี่ที่ถือครอง.....	78
4.6 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถ.....	78
4.7 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในภาพรวม.....	79
4.8 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ด้าน ความชัดเจนของนโยบาย.....	79

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.9 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ด้านการสื่อสารนโยบาย.....	81
4.10 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย.....	82
4.11 แสดงภาพรวมของปัญหา.....	84
4.12 แสดงความคิดเห็นด้านปัญหาความชัดเจนของนโยบาย.....	84
4.13 แสดงความคิดเห็นด้านปัญหาการสื่อสารนโยบาย.....	84
4.14 แสดงความคิดเห็นด้านปัญหาการบังคับใช้นโยบาย.....	85
4.15 แสดงภาพรวมของข้อเสนอแนะ.....	86
4.16 แสดงความคิดเห็นด้านข้อเสนอแนะของความชัดเจนของนโยบาย.....	86
4.17 แสดงความคิดเห็นด้านข้อเสนอแนะของการสื่อสารนโยบาย.....	86
4.18 แสดงความคิดเห็นด้านข้อเสนอแนะของการบังคับใช้นโยบาย.....	87
4.19 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามเพศ.....	88
4.20 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม อายุ.....	89
4.21 เปรียบเทียบรายคู่การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม อายุ.....	89
4.22 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามระดับการศึกษา.....	90
4.23 เปรียบเทียบรายคู่การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามระดับการศึกษา.....	91
4.24 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม ยานพาหนะที่ใช้.....	92
4.25 เปรียบเทียบรายคู่การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม ยานพาหนะที่ใช้.....	93

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.26 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามประเภทของใบขับขี่ที่ถือครอง.....	94
4.27 เปรียบเทียบรายค่าการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามประเภทของใบขับขี่ที่ถือครอง.....	95
4.28 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถ.....	95
4.29 เปรียบเทียบรายค่าการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถ.....	96
4.30 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานและวิเคราะห์ความแตกต่างผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	97



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ แวน มีเตอร์และแวน ฮอร์น.....	13
2.2 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของซาบาเตียร์และแมสมาเนียน.....	17
2.3 การนำนโยบายไปปฏิบัติโดยใช้ตัวแบบยึดหลักเหตุผล (Rational Model).....	18
2.4 การนำนโยบายไปปฏิบัติโดยใช้ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model)	18
2.5 การนำนโยบายไปปฏิบัติโดยใช้ตัวแบบการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model).....	19
2.6 แผนภูมิกระบวนการรับรู้.....	31
2.7 ค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556-2559.....	42
2.8 โครงสร้างสถานีตำรวจภูธร.....	58
2.9 โครงสร้างสถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์.....	59
2.10 เขตรับผิดชอบอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	61
2.11 เขตรับผิดชอบอำเภอหัวหิน 1 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	61
2.12 การแบ่งเขตรับผิดชอบสถานีตำรวจ ภูธรหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	62
2.13 เขตรับผิดชอบสถานีตำรวจ ภูธรปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	63
2.14 เขตรับผิดชอบสถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์.....	64
2.15 เขตติดต่อเมืองประจวบคีรีขันธ์.....	64
2.16 เส้นทางเมืองประจวบคีรีขันธ์.....	65
2.17 พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์.....	65
2.18 ตู้บริการประชาชนและจุดตรวจในพื้นที่.....	66
2.19 สถานภาพกำลังพลสถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์.....	66

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญของทุกประเทศซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชากรโลกเป็นจำนวนมาก โดยองค์การสหประชาชาติหรือ (UN) ได้เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก ซึ่งกำหนดให้ในปี 2011-2020 (พ.ศ.2554-2563) เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทางแผนงานมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระสำคัญของทุกประเทศทั่วโลกสำหรับประเทศไทย คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้มีมติเห็นชอบให้ “ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ใน พ.ศ.2563 และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563” ตามแนวทาง 5 เสาหลัก ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโลก ประกอบไปด้วย (1) การบริหารการจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) (2) ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) (3) ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) (4) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users) (5) การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Postcrash Response)

สำหรับประเทศไทยการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรก็นับเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศและมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปีรัฐบาลจึงเล็งเห็นในการสร้างมาตรการในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุตามท้องถนนเพื่อวางแนวทางมาตรการป้องกันแก้ไข เป็นการเฝ้าระวังความปลอดภัย ลดปัจจัยเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนและวางแผนรณรงค์และการประชาสัมพันธ์สร้างวินัยจราจรอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี ลดอัตราการสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ สำหรับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีอุบัติเหตุการจราจรเกิดขึ้นบ่อยครั้งอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและของรัฐบาลตลอดจนความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นอย่างมาก จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเร่งด่วนจริงจังและต่อเนื่อง จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า อุบัติเหตุจราจรทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่าคดีอุกฉกรรจ์ที่มีการเสียชีวิตถึง โดยสถิติในรอบ 7 เดือน คือตั้งแต่ตุลาคม 2558 ถึงเดือนเมษายน 2559 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็น จำนวน 139 คน หรือเฉลี่ย 20 คน ต่อเดือนส่วนใหญ่เป็นการเกิดอุบัติเหตุบนถนนเพชรเกษม ซึ่งมีลักษณะความยาว 224 กิโลเมตร (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ.2558 - 2559)

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2556 ได้มีมติ ดังนี้

1. เห็นชอบให้นำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 เป็นกรอบแนวทางหลักเพื่อขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563

2. เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและให้จัดทำแผนปฏิบัติการที่เชื่อมโยงสอดคล้องกับแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปจัดทำแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานขับเคลื่อนการดำเนินงาน

3. เห็นชอบแนวทางขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการ ทั้ง 6 คณะในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้ง 9 ข้อ เป็นวาระแห่งชาติเพื่อจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบต่อไป

4. มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและคณะกรรมการทั้ง 6 คณะ นำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 และการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติไปเป็นกรอบในการขับเคลื่อนและนำไปเป็นกรอบการประชุมหารือ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยอนุมัติใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 เป็นกรอบแนวทางในการบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้นและสอดคล้องกับแนวทางสากลด้านการจัดการความปลอดภัย ดังนั้น คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ.2558-2559)

เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยอนุมัติใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 เป็นกรอบแนวทางในการบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และสอดคล้องกับแนวทางสากลด้านการจัดการความปลอดภัย ต่อมา เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2558 คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับต่างๆ อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ (นโยบายประเทศไทยต่อความปลอดภัยบนท้องถนน, 2538, หน้า 19)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้มอบหมายให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด พ.ศ.2558-2559 แผนปฏิบัติการ อาทิ ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับ

จังหวัด ระดับอำเภอและท้องถิ่นเพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยการดำเนินการให้พิจารณาถึงสภาพปัญหา สาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงข้อเท็จจริงบริบทความปลอดภัยทางถนนของแต่ละพื้นที่ กำหนดประเด็นสำคัญที่ต้องการแก้ไขในระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว อาทิ การจัดการด้านความเร็ว ความปลอดภัยในการใช้ถนนสำหรับเด็กการใช้รถจักรยานบนถนนทางสาธารณะซึ่งก่อให้เกิดอันตราย มาตรการความปลอดภัยต่างๆ โดยให้นำแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานของจังหวัดต่อไป (แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ.2558-2559)

จากสภาพปัญหาดังกล่าว การนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาปฏิบัติให้บรรลุผล จึงน่าจะส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงได้ จังหวัดประจวบจึงนำบทสรุปการร่วมดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์สรุปผลการสัมมนาที่เกี่ยวข้อง สรุปผลการดำเนินงานข้อปัญหาอุปสรรคข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติงานทั้งในช่วงระยะเวลาปกติและช่วงเทศกาลที่ผ่านมา โดยได้มีการมาจัดทำกรอบ 4 ยุทธศาสตร์ที่สำคัญโดยยึดกรอบแนวทางตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 ในการกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อให้ทุกภาคส่วนนำไปพิจารณาร่วมดำเนินการให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนและได้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ.2558-2559

โดยหวังว่าแผนปฏิบัติ การด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ในปีงบประมาณ พ.ศ.2558-2559 จะเป็นแผนปฏิบัติการที่สำคัญที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้ร่วมดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์อันจะนำไปสู่การลดอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และนักท่องเที่ยวและจะนำไปสู่การลดความสูญเสียในภาพรวมระดับประเทศ สภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ก่อนหน้านี้ที่จะมีการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติมาปฏิบัตินั้น พบว่าในช่วงปีพ.ศ. 2557 มีการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวน 292 ครั้ง เสียชีวิต 192 บาดเจ็บ 150 จากจำนวนอุบัติเหตุทั้งจังหวัด 1,344 ครั้ง โดยจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดมากที่สุด 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอหัวหิน ปราณบุรีและอำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและทรัพย์สินของภาครัฐ เพื่อป้องกันการสูญเสียดังกล่าวรัฐจึงจำเป็นต้องกำหนดนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหา โดยนโยบายสาธาณณะนั้น เป็นกฎหรือระเบียบของหน่วยงานของรัฐ รวมถึงโครงการหรือกิจกรรมของหน่วยงานของรัฐที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมสุขอนามัยหรือคุณภาพชีวิตและผู้มีส่วนได้เสียสำคัญอื่นๆ (ถวิลวดี บุรีกุลและคณะ, 2546, หน้า 47-49) มีวัตถุประสงค์สำคัญประการหนึ่งคือ เพื่อสนองความต้องการและการแก้ไขปัญหาของประชาชน ซึ่งหากสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือบรรลุผลตามที่กำหนดย่อมเกิดประโยชน์ต่อประชาชนและสังคมโดยรวม

อย่างไรก็ตาม การนำนโยบายสาธาณณะไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จหรือมีประสิทธิภาพได้นั้น ต้องอาศัยปัจจัยหลายประการที่สำคัญ ได้แก่ การสนับสนุนของสาธาณชนซึ่งสาธาณชนจะสนับสนุนมากน้อยเพียงใดย่อมขึ้นกับการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายที่จะนำไปปฏิบัติ โดยหากนโยบายมีความชัดเจนและมีการสื่อสารที่สามารถสร้างความเข้าใจได้มีแนวทางการบังคับใช้ที่เหมาะสม (แวน มิเตอร์และแวน ฮอร์น (Van Meter, D.and Van Horn,C.E, 1975, pp. 455-487) ; พอล ซาบาเตียร์และแดเนียล แมสมา

เนียน (Paul, A. Sabatier; & Daniel A. Mazmanian, 1980 (อ้างใน : จุฑารัตน์ นิรันดร, 2547, หน้า 52) ย่อมมีโอกาสที่สาธารณชนจะให้ความสนับสนุน อันจะส่งผลทางบวกต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ อย่างยั่งยืน

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาการรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อนำเสนอแนวทางเสริมสร้างความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ อันจะส่งผลต่อการลดลงของอุบัติเหตุตามวัตถุประสงค์ของนโยบายต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
2. เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและประเภทยานพาหนะ
3. เพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมการรับรู้และการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.3 คำถามในการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีคำถามในการวิจัยดังนี้

1. ประชาชนมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มากน้อยเพียงใด
2. ประชาชนที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกันและใช้ยานพาหนะประเภทต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกันหรือไม่
3. มีแนวทางใดในการส่งเสริมการรับรู้และการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.4 สมมุติฐานการวิจัย

1. ประชาชนที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แตกต่างกัน
2. ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะต่างประเภทกันมีการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แตกต่างกัน

1.5 ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยในครั้งนี้มุ่งศึกษา การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในด้านความชัดเจนของนโยบาย การสื่อสารนโยบายและการบังคับใช้นโยบาย

2. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากร คือ ประชาชนผู้ใช้พาหนะที่มีใบอนุญาตขับขี่ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 281,003 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้นโยบาย

กลุ่มตัวอย่าง

2.1 ประชาชน ได้แก่ ผู้ใช้ยานพาหนะที่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 400 คน โดยการกำหนดขนาดตัวอย่างตามสูตร Taro Yamane

2.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้นโยบาย จำนวน 15 คน จากอำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรีและอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อำเภอละ 5 คน สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงตามชั้นภูมิ

3. ขอบเขตด้านพื้นที่ เป็นการศึกษาในพื้นที่อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรีและอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นอำเภอที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

4. ขอบเขตด้านระยะเวลา การศึกษาค้นคว้าเริ่ม ตั้งแต่ เดือนมิถุนายน - เดือนธันวาคม 2560

1.6 นิยามคำศัพท์

1) ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง อายุ เพศ อาชีพ ระดับการศึกษา ยานพาหนะที่ใช้

2) ยานพาหนะที่ใช้ หมายถึง รถเคลื่อนย้ายขนส่งไปได้ ยานพาหนะส่วนใหญ่สร้างขึ้นโดยมนุษย์ อาทิเช่น จักรยาน รถยนต์ จักรยานยนต์ รถไฟ เรือและเครื่องบินในที่นี้หมายถึง รถยนต์นั่งรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถปิกอัพ

3) การรับรู้เกี่ยวกับนโยบาย หมายถึง การรับทราบและเข้าใจนโยบายสาธารณะของประชาชนเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในที่นี้หมายถึงการรับรู้ในด้านความชัดเจนของนโยบาย การสื่อสารนโยบายและการบังคับใช้นโยบาย

4) ความชัดเจนของนโยบาย หมายถึง การกำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจนและการวางแผนอย่างครอบคลุมแจ่มชัด เพื่อความเข้าใจในนโยบายของผู้ปฏิบัติ ในที่นี้หมายถึงการจัดให้มีถนนปลอดภัยในพื้นที่, บทลงโทษเพื่อป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมีความชัดเจน, นโยบายส่งเสริมให้มีการอบรมการขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษาบทลงโทษเพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนมีความชัดเจน

5) การสื่อสารนโยบาย หมายถึง การแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ส่งสารและผู้รับสารโดยใช้สื่อหรือช่องทางต่างๆ เพื่อมุ่งหมายโน้มน้าวจิตใจให้เกิดผลในการให้เกิดการรับรู้ หรือเปลี่ยนทัศนคติหรือให้เปลี่ยนพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างในที่นี้หมายถึงการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการขับขี่ด้วยความปลอดภัยการจัดตั้งหน่วยตรวจสอบกำกับดูแลเพื่อบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนการประชาสัมพันธ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นให้แบ่งปันการใช้ถนนร่วมกับคนเดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยานอย่างเท่าเทียมและปลอดภัย

6) การบังคับใช้นโยบาย หมายถึง การดูแลตรวจตราให้มีการปฏิบัติตามนโยบายสาธารณะใน
 ที่นี้หมายถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ
 การจราจรอย่างต่อเนื่องการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติและเรื่องมาตรการแก้ไข
 ปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะอย่างเคร่งครัดการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบ
 แห่งชาติ เรื่องมาตรการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะอย่างต่อเนื่องการนำเทคโนโลยีในการ
 เตือนผู้ขับขี่เพื่อสนับสนุนการขับขี่ที่ปลอดภัย

7) ปัญหาและแนวทางการบังคับใช้นโยบาย หมายถึง ปัญหาการบังคับใช้นโยบายการป้องกัน
 และลดอุบัติเหตุทางถนนและข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมการบังคับใช้นโยบายในอำเภอหัวหิน อำเภอ
 ปรานบุรีและอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์

8) กฎจราจร หมายถึง ส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุม
 การจราจรให้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความเป็นระเบียบกฎหมายจราจรที่ใช้เป็นหลักในประเทศ
 ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535

9) การจราจร หมายถึง การใช้เส้นทางต่างๆ ของคนสัตว์พาหนะหรือยวดยานพาหนะ
 ประกอบด้วย 3 ด้าน ประกอบด้วย การจราจรทางบก การจราจรทางน้ำและการจราจรทางอากาศในที่นี้
 หมายถึงการจราจรทางบก

1.7 ประโยชน์ในการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไป
 ปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ดังนี้

1. ช่วยให้ทราบถึงการรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลด
 อุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
2. ทราบถึงความแตกต่างของการรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกัน
 และลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง
 ถนนต่อไป
3. ทราบถึงแนวทางการส่งเสริมการรับรู้และการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
 ทางถนน ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
4. เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของการวิจัย ดังนี้

- 2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ
- 2.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 2.5 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ.2556 - 2559
- 2.6 ข้อมูลพื้นฐานของหน่วยงานที่บังคับใช้นโยบาย
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย

การทบทวนวรรณกรรมดังกล่าวเป็นการศึกษาถึงองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยในครั้งนี้เป็นแนวคิดหลักในการวิเคราะห์ตามประเด็นที่ต้องการศึกษาและเป็นแนวทางในการสร้างกรอบการวิจัย (Theoretical Framework) ของการวิจัยในครั้งนี้

2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ

2.1.1 ความหมายของนโยบายสาธารณะ

ความหมายของนโยบายสาธารณะนั้น มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้หลากหลายที่สำคัญ ได้แก่

Friedrich (1963, p.70) ได้ให้ความหมายไว้ว่านโยบายสาธารณะ คือ ชุดของข้อเสนอที่เกี่ยวกับการกระทำของบุคคล กลุ่มบุคคลหรือรัฐบาลภายใต้สิ่งแวดล้อมที่ประกอบไปด้วยปัญหาอุปสรรคและโอกาส ซึ่งนโยบายจะถูกนำเสนอเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาของประชาชน มีการกำหนดนโยบายนั้นมิได้เป็นการกระทำที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันทันด่วน แต่นโยบายส่วนใหญ่จะต้องผ่านการพิจารณาเป็นขั้นตอน ซึ่งจะมีฝ่ายบริหารเข้ามามีบทบาทอย่างสำคัญกับฝ่ายการเมืองในการกำหนดนโยบาย

Eyestone (1971, p.18) ได้ให้ความหมายไว้ว่า นโยบายสาธารณะ คือ ความสัมพันธ์ระหว่างองค์การของรัฐกับสิ่งแวดล้อมขององค์การ ซึ่งเป็นความหมายที่ค่อนข้างกว้างและยากที่จะเข้าใจความหมายที่แท้จริง เพราะสิ่งแวดล้อมขององค์การ หมายถึง สิ่งแวดล้อมทางสังคม เศรษฐกิจและการเมืองส่วนองค์การของรัฐอาจความหมายครอบคลุมองค์การทั้งหมดของภาครัฐ ส่วนลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างองค์การของรัฐกับสิ่งแวดล้อมขององค์การก็อาจมีหลายลักษณะ

Sharkansky (1970, p 84) ได้กล่าวไว้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมต่างๆ ที่รัฐบาลจัดทำขึ้น อาทิ เช่น บริการสาธารณะการควบคุมกิจการของบุคคลหรือธุรกิจเอกชนการแสดงออกในทางสัญลักษณ์ต่างๆ ตลอดจนการควบคุมกิจการมทางการเมืองแบบอื่นๆ

โดยสรุป นโยบายสาธารณะ (public policy) หมายถึง แนวทางปฏิบัติกิจกรรมการกระทำหรือการเลือกตัดสินใจของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลได้ทำการตัดสินใจและกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้้นำให้มีกิจกรรมหรือการกระทำต่างๆ เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้โดยมีการวางแผนการจัดทำโครงการวิธีการบริหารหรือกระบวนการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการในแต่ละเรื่อง

2.1.2 ประเภทของนโยบายสาธารณะ นโยบายสามารถจำแนกได้เป็นออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้ คือ (จุมพล นิมพานิช, 2547, หน้า 15-16)

1) นโยบายที่เกี่ยวกับการจัดระเบียบกฎเกณฑ์ (Regulatory Policy) เป็นนโยบายกำหนดขึ้นมาเพื่อควบคุมพฤติกรรมของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของสังคมโดยรวม ที่มาของนโยบายดังกล่าวเกิดขึ้นเพราะบุคคลและกลุ่มบุคคล โดยทั่วไปมีผลประโยชน์และความต้องการที่แตกต่างกันความต้องการเหล่านี้โดยทั่วไปมักไม่เหมือนกันและขัดแย้งกันอยู่เสมอ ดังนั้นการกำหนดนโยบายที่ออกมาในลักษณะดังกล่าวย่อมช่วยให้ความขัดแย้งที่จะเกิดขึ้นมีข้อยุติลงได้

2) นโยบายที่เกี่ยวกับการกระจายทรัพยากร (Distribution Policy) เป็นนโยบายเกี่ยวกับการกระจาย แจกจ่ายสินค้าและบริการให้กับประชาชนกลุ่มต่างๆ เช่น การให้บริการทางการศึกษา สาธารณูปโภค การจัดสวัสดิการต่างๆ การแจกจ่ายสินค้าและบริการดังกล่าวของรัฐบาล นอกจากจะเป็นการแจกจ่ายในภาวะปกติแล้วบางครั้งอาจเป็นการจัดสรรหรือแจกจ่ายในภาวะฉุกเฉินด้วย

3) นโยบายที่เกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรใหม่ (Redistribution Policy) นโยบายกำหนดขึ้นมาเพื่อจัดสรรทรัพยากรใหม่ในสังคม เพื่อให้เกิดการกระจายเพิ่มขึ้นคำว่าทรัพยากรในที่นี้ไม่ได้หมายถึงเฉพาะทรัพยากรทางเศรษฐกิจเท่านั้น หากหมายรวมถึงทรัพยากรทางการเมืองและทางสังคมด้วย ตัวอย่าง ของนโยบายนี้ที่เห็นได้ชัดเจนก็คือ นโยบายภาษีก้าวหน้า (Progressive Tax Policy) ซึ่งเป็นภาษีที่มีอัตราสูงเมื่อฐานภาษีมีขนาดใหญ่ขึ้นวัตถุประสงค์ของการเก็บภาษีประเภทนี้ นอกจากรัฐบาลจะนำมาใช้จ่ายในกิจการของรัฐ เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนโดยทั่วไปแล้ว เช่น (การศึกษา การป้องกันประเทศ ฯลฯ) ยังสามารถนำเงินที่ได้จากนโยบายภาษีดังกล่าวมาอุดหนุนช่วยเหลือเพื่อผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ที่ยากจนได้อีกด้วย

4) นโยบายต้นแบบ (Constituent Policy) นโยบายที่มีผลกระทบต่อประชาชนในฐานะเป็นตัวแสดงทางการเมือง (Political Actors) โดยตรงเพราะนโยบายนี้โดยทั่วไปจะกำหนดลักษณะระบุงการเมือง สถาบันทางการเมือง

นอกจากนี้ Theodore Lowi (ลักขณา สิริวัฒน์, 2549, หน้า 51) มีการจำแนกตามประเภทของนโยบายตามเนื้อหาสาระและวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้นๆ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1.นโยบายที่เป็นกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับ (Regulative Policy) 2.นโยบายการกระจายบริการของรัฐ (Distributive Policy) 3. นโยบายเพื่อการจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสมหรือการจัดสรรทรัพยากรเสียใหม่ (Redistributive Policy)

2.1.3 วงจรนโยบายสาธารณะ (จุมพล หนิมพานิช, 2547, หน้า 48) ในการอธิบายวงจรนโยบายสาธารณะ ไว้ดังนี้

(1) การก่อตัวนโยบาย (Policy formation)

การศึกษาการก่อรูปนโยบายต้องเริ่มต้นด้วยการวิเคราะห์ลักษณะสภาพของปัญหาสาธารณะให้ชัดเจน เพื่อให้มั่นใจว่าปัญหาที่กำลังปรากฏอยู่นั้นเป็นปัญหาอะไรเกิดขึ้นกับคนกลุ่มใดและมีผลกระทบต่อสังคมอย่างไร รวมทั้งต้องการความแรงด้นในการแก้ไขปัญหาค่าไหนและประชาชนในสังคมต้องการให้แก้ไขปัญหานั้นอย่างไร ถ้าไม่แก้ไขจะเกิดผลอย่างไรและถ้ารัฐบาลเข้าไปแก้ไขใครจะเป็นผู้ได้และเสียประโยชน์ผลกระทบที่เกิดจากการแก้ไขตรงตามที่ได้คาดหวังหรือไม่ใครเป็นผู้รับผิดชอบในการนำไปปฏิบัติต้องใช้ทรัพยากรอะไรบ้างการระบุปัญหาที่ชัดเจนจะเป็นพื้นฐานในการกำหนดวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา

ปัญหาสาธารณะจะกลายเป็นประเด็นเชิงนโยบายหรือเข้าสู่วาระและได้รับความสนใจจากผู้กำหนดนโยบายสาธารณะมักจะต้องมีคุณลักษณะ

1. ปัญหาจะเกิดขึ้นตามธรรมชาติหรือเกิดขึ้นจากความรุนแรงทางการเมือง เช่น ปัญหาน้ำท่วม ปัญหาภัยแล้ง 2. มีการแตกตัวและขยายวงกว้างออกไปอาทิเช่น ปัญหาของความเป็นเมือง 3. มีผลถึงการกระทบกระเทือนต่อความรู้สึกและเป็นที่สนใจของสื่อมวลชนทั่วไป อาทิเช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาแรงงานเด็ก 4. มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม อาทิเช่น ปัญหามลภาวะ 5. ลักษณะท้าทายต่ออำนาจและความชอบธรรมของรัฐ อาทิเช่น ปัญหาการแบ่งแยกดินแดน 6. เป็นเรื่องร่วมสมัย เช่น ปัญหาการจลาจล ปัญหาโรคเอดส์

(2) การกำหนดนโยบาย (Policy formulation)

การกำหนดนโยบายสาธารณะในกรอบการวิเคราะห์ “เชิงระบบ” หรือ “ทฤษฎีระบบ” ของ David Easton จะได้ปัจจัยนำเข้า ระบบปัจจัยนำออก ดังนี้

ปัจจัยนำเข้า ได้แก่ ปัญหาทั่วไปปัญหาสังคมประเด็นปัญหาสังคมและข้อเสนอของสังคมในสภาวการณ์ที่สภาการเมืองมีบทบาทสูงปัจจัยนำเข้าอาจมาจากการที่พรรคการเมืองต่างๆ ได้นำเสนอนโยบายไว้ใน การหาเสียง เช่น พรรคไทยรักไทยได้เสนอนโยบายโครงการพักชำระหนี้และลดภาระหนี้ให้แก่เกษตรกรรายย่อยไว้ใน การหาเสียงและในที่สุดก็กลายเป็นคำมั่นในการที่ต้องกำหนดเป็นนโยบายสาธารณะ เมื่อพรรคไทยรักไทยเข้ามาเป็นรัฐบาลบริหารประเทศ

ระบบการเมือง คือ ข้อเสนอขอรัฐบาล ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลได้เสนอนโยบายต่างๆ มากมาย เช่น นโยบายกองทุนให้กู้ยืมเพื่อการศึกษาที่ผูกกับรายได้ในอนาคตและนโยบายจัดสรรงบประมาณตามขนาดประชากรให้กับหมู่บ้านและชุมชนปัจจัยนำออก คือ นโยบายซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของกฎหมายต่างๆ คือ พระราชบัญญัติพระราชกฤษฎีกาและประกาศ คำสั่งกระทรวง

ขณะเดียวกันก็จะมี การป้อนกลับสู่ระบบการเมืองโดยมีสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองเป็นปัจจัยเป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนกำหนดและเปลี่ยนแปลงนโยบาย ซึ่งมีทั้งปัจจัยที่ควบคุมได้ และควบคุมไม่ได้ผู้บทบาทในการกำหนดนโยบายสาธารณะ 1. ฝ่ายบริหาร 2. ฝ่ายนิติบัญญัติ 3. ฝ่ายตุลาการ 4. องค์กรอิสระต่างๆ

(3) การตัดสินใจนโยบาย (Policy decision)

การเลือกนโยบาย หมายถึง การเลือกวิถีทางหรือแนวทางนโยบายที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ตามต้องการอาจรวมถึงนโยบายเทคนิคและกลยุทธ์ต่างๆ ที่สามารถแก้ไขปัญหาได้เป็นอย่างดี หลักจริยธรรมหรือคุณธรรมมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อค่านิยมที่เป็นรากฐานสำคัญในการเลือกนโยบายหรือการพิจารณาทางเลือกนโยบาย

- ประสิทธิภาพ Effectiveness ความสามารถในการบรรลุเป้าหมายของทางเลือก
 - ประสิทธิภาพ Efficiency ความสามารถในการผลิตผลผลิตโดยเปรียบเทียบจากต้นทุน
 - ความพอเพียง Adequacy ความสามารถในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายภายใต้เงื่อนไขของทรัพยากรที่มีอยู่
 - ความเป็นธรรม Equity การกระจายตัวของผลการดำเนินการตามทางเลือก
 - การตอบสนอง Responsiveness ความสามารถในการเติมเต็มความต้องการของประชาชนกลุ่มต่างๆ
 - ความเหมาะสม Appropriateness การพิจารณาเชิงคุณค่าและความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ
- กลยุทธ์ในการตัดสินใจเลือกนโยบาย
- การต่อรองปรับเป้าหมายที่ไม่สอดคล้องกันให้ยอมรับร่วมกัน โดยการเจรจาแลกเปลี่ยนให้รางวัลและประนีประนอม
 - การโน้มน้าว ความพยายามทำให้เชื่อหรือยอมรับและสนับสนุนด้วยความเต็มใจ
 - การสั่งการ การใช้อำนาจที่เหนือกว่าในการบังคับการตัดสินใจ
 - เสี่ยงข้างมาก การอาศัยการลงมติโดยใช้ความคิดเห็นของคนส่วนใหญ่
 - ฉันทามติ การยอมรับร่วมกัน โดยปราศจากข้อโต้แย้ง

2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.2.1 การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) ได้มีนักวิชาการให้ความหมายการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้หลากหลายที่สำคัญ ได้แก่

Pressman and Wildavsky (1973, p. 23 อ้างถึงใน ศุภชัย ยาวประภาสและปิยากร หวังมหาพร, 2551, หน้า 53) หมายถึง ใต้ให้คำนิยามของการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ว่าการดำเนินงานให้ลุล่วงให้ประสบความสำเร็จให้ครบถ้วนให้เกิดผลผลิตและให้สมบูรณ์ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่รัฐบาลกำลังปฏิบัติอยู่และเป็นธรรมชาติของนโยบาย ในการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการกระทำขององค์การราชการที่จะต้องรับผิดชอบในการนำนโยบายของรัฐบาลไปปฏิบัติ ให้ประสบความสำเร็จในทุกด้านและให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อยครบถ้วนสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และก่อให้เกิดผลผลิตที่ถึงปรารถนา

Bardach (1980, p. 9 อ้างถึงใน ศุภชัย ยาวประภาสและปิยากร หวังมหาพร, 2551, หน้า 34) กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเกมของกระบวนการทางการเมืองที่เกี่ยวข้องกับแนวความคิด ทฤษฎีและการวิจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะเห็นได้ว่าเป็นกิจกรรมทางสังคมที่เกิดขึ้นและเป็นไปตามข้อกำหนดของนโยบาย ซึ่งเน้นความสำคัญของกระบวนการอย่างชัดเจนและแสดงให้เห็นว่าการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นเป็นผลผลิตของกระบวนการทางการเมือง การนำนโยบายไปปฏิบัติถือเป็นโอกาส

แรกที่จะได้นำการตัดสินใจทางเลือกนโยบายไปปฏิบัติในสถานการณ์ที่เป็นจริงและขั้นตอนทั้งหมดของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติแสดงให้เห็นถึงความหวังในการแก้ไขปัญหาของสังคม ความกลัวเกี่ยวกับอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติงานและจินตนาการของผู้ที่มีส่วนร่วมที่ต้องการจะเน้นการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จอย่างสมบูรณ์ ดังนั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงครอบคลุมกระบวนการแปลงนโยบายเป็นนามธรรมให้เป็นแผนงานรูปธรรมที่สามารถนำไปปฏิบัติและตรวจสอบวัดระดับความสำเร็จได้ ซึ่งเป็นหลักการสำคัญของการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ

Mazmanian and Sabatier (1989, pp. 20-21 อ้างถึงใน ศุภชัย ยาวประภาสและปิยากร หวังมหาพร, 2551, หน้า 42) ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การนำการตัดสินใจนโยบายที่ได้กระทำไว้ไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จและเป็นการร่วมกันทำงานภายใต้กฎหมายที่ผ่านความเห็นชอบของฝ่ายนิติบัญญัติหรือคำสั่งของฝ่ายบริหาร หรือคำพิพากษาของศาลสูงสุดและศาลฎีกา ซึ่งตามอุดมคติแล้วการตัดสินใจด้านนโยบาย คือ การบ่งชี้ปัญหาการกำหนดวัตถุประสงค์และการกำหนดโครงสร้างกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งกระบวนการกำหนดนโยบายไปปฏิบัติประกอบด้วยขั้นตอนหลายขั้นตอน เริ่มด้วยการกำหนดกฎพื้นฐานสำหรับการปฏิบัติการคาดหมายผลลัพธ์จากการนำนโยบายไปปฏิบัติ การยินยอมปฏิบัติตามของกลุ่มเป้าหมาย การพิจารณาผลกระทบจากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น ทั้งที่เจตนาและไม่ได้เจตนาผลกระทบจากการตัดสินใจของหน่วยปฏิบัติและการปรับปรุงกฎระเบียบพื้นฐานที่ใช้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เหมาะสม การบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังนี้

1. การพิจารณาผลลัพธ์ของนโยบายของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ โดยมุ่งให้เกิดผลลัพธ์ที่พึงปรารถนาตามวัตถุประสงค์ของนโยบายที่กำหนดไว้
 2. การยินยอมปฏิบัติตามของกลุ่มเป้าหมายต่อการตัดสินใจนโยบายของผู้กำหนดนโยบาย หากนโยบายใดที่กลุ่มเป้าหมายไม่ยินยอมปฏิบัติ จะก่อให้เกิดอุปสรรคสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ
 3. พิจารณาจากผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการตัดสินใจของหน่วยปฏิบัติ เพื่อจำแนกว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบในทางบวกหรือทางลบถ้าเกิดผลในทางลบก็จะได้ปรับปรุงแก้ไขต่อไป
 4. พิจารณาผลกระทบจากการรับรู้ของผู้ตัดสินใจนโยบาย ซึ่งมีผู้ตัดสินใจนโยบายจะประเมินได้ว่าเป็นผลกระทบที่พึงปรารถนาหรือไม่
 5. การประเมินมีกระบวนการทางการเมืองที่มีบทบาทในการบัญญัติกฎหมาย จากการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายให้มีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ
- นอกจากนั้น ผู้ที่รับผิดชอบนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementers) จะต้องใช้ความสามารถในเชิงการเจรจาต่อรองในทุกๆ ขั้นตอนของการปฏิบัติและจะต้องยอมรับว่าความร่วมมือและความขัดแย้งของกลุ่มผลประโยชน์ในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นสิ่งที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ จะเห็นได้ว่าการแปลงนโยบายหรือการนิยามนโยบายใหม่ เพื่อให้นโยบายมีความชัดเจนผู้รับผิดชอบจะต้องกระทำอย่างระมัดระวัง เพราะหากผู้รับผิดชอบไม่เข้าใจเจตนารมณ์อันแท้จริงของนโยบาย ไม่วางตัวเป็นกลางและไม่คำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวมก็อาจทำให้นโยบายที่นำไปปฏิบัติบิดเบือนหรือเสียหายได้

นักวิชาการอีกท่านหนึ่ง คือ แฮมเบิลตัน Robin Hambleton (อ้างถึงใน กล้า ทองขาว, 2551, หน้า 37) ลักษณะของการนำนโยบายไปปฏิบัติทางด้านทฤษฎี ซึ่งพิจารณาคนละมุมกับการที่มองทางด้านการปฏิบัติแฮมเบิลตันเห็นว่า รากลึกของการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติที่แยกกันอยู่

คนละส่วน คนละขั้นตอนของลูกโซ่การตัดสินใจ การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่เกิดขึ้นภายหลัง การกำหนดนโยบายคล้ายกับทฤษฎีการบริหารที่เกิดขึ้นภายหลังการมีนโยบายแล้ว การกำหนดนโยบายคือการตัดสินใจว่าจะทำอะไร (Decision as to what to do) ส่วนการบริหารเป็นการกระทำในสิ่งที่ตัดสินใจไปแล้วว่าจะต้องกระทำให้นโยบายดำเนินไปได้ (Getting it done) แต่ขอสำคัญมีอยู่ว่าไม่ใช่เรื่องง่ายที่จะบอกว่าที่ใดคือที่การกำหนดนโยบายสิ้นสุดลงแล้ว จึงมีการเริ่มต้นนำนโยบายไปปฏิบัติแต่ประเด็นสำคัญก็คือขั้นการกำหนดนโยบายกับขั้นการนำไปปฏิบัติที่มีความเหลื่อมล้ำและสัมพันธ์กันอยู่จนแยกจากกันได้ยาก (Hambleton, 1983, p. 406 อ้างถึงใน กล้า ทองขาว, 2551, หน้า 49)

สรุปได้ว่า การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ หมายถึง การแสวงหาวิธีการและแนวทางเพื่อปรับปรุงนโยบายแผนงานและการปฏิบัติงานในโครงการให้ดีขึ้น เนื้อหาสาระของการศึกษานำนโยบายไปปฏิบัติ จึงเน้นการแสวงหาคำอธิบายเกี่ยวกับปรากฏการณ์หรือสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้นภายในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation processes) เพื่อที่จะศึกษาถึงบทเรียนพัฒนาแนวทางและสร้างกลยุทธ์ เพื่อที่จะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติบังเกิดความสำเร็จ

2.2.2. ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ

นักวิชาการหลายท่านได้ทำการศึกษาและเสนอตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation Models) ที่สำคัญ ดังนี้

(1) **ตัวแบบของ Van Meter & Van Horn** (วชิรวัชร งามละม่อม, 2560, หน้า 45) ตามตัวแบบนี้การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการกระทำที่เกิดขึ้นทั้งจากภาครัฐและเอกชน โดยคณะบุคคลหรือปัจเจกบุคคลก็ได้ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้เป็นกระบวนการต่อเนื่องระหว่างนโยบายกับการปฏิบัติ (Meter & Horn, 1975, อ้างถึงใน กล้า ทองขาว, 2551, หน้า 52) และมีทั้งสองได้นำเสนอตัวแบบที่เรียกว่าตัวแบบของกระบวนการเป็นการนำนโยบายไปปฏิบัติ (A Model of the Policy Implementation Process) โดยให้ความสนใจความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายประกอบด้วยตัวแปรภายนอก (External Variables) 2 ตัวแปร ได้แก่ มาตรฐานและมีวัตถุประสงค์ของนโยบายและทรัพยากรตัวแปรภายใน (Internal Variables) ประกอบด้วย 4 ตัวแปร ได้แก่ การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับใช้กฎหมายลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เงื่อนไขทางเศรษฐกิจสังคมการเมืองและทัศนคติของผู้ปฏิบัติโดยมีคำอธิบายตัวแบบดังนี้ (Meter and Horn, 1975, อ้างถึงใน กล้า ทองขาว, 2551, หน้า 52)

1) มาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย (Policy Standards and Objectives) ที่มีมาตรฐานของนโยบายมีความสำคัญต่อการนำไปกำหนดแนวทางปฏิบัติ นโยบายจะต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน

2) ทรัพยากรนโยบาย (Policy Resource) ความเพียงพอของทรัพยากรมีความสำคัญต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยทรัพยากรหมายรวมทั้งงบประมาณและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับใช้กฎหมาย (Inter-Organizational Communication and Enforcement Activities) การติดต่อสื่อสารระหว่างองค์กรเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการ

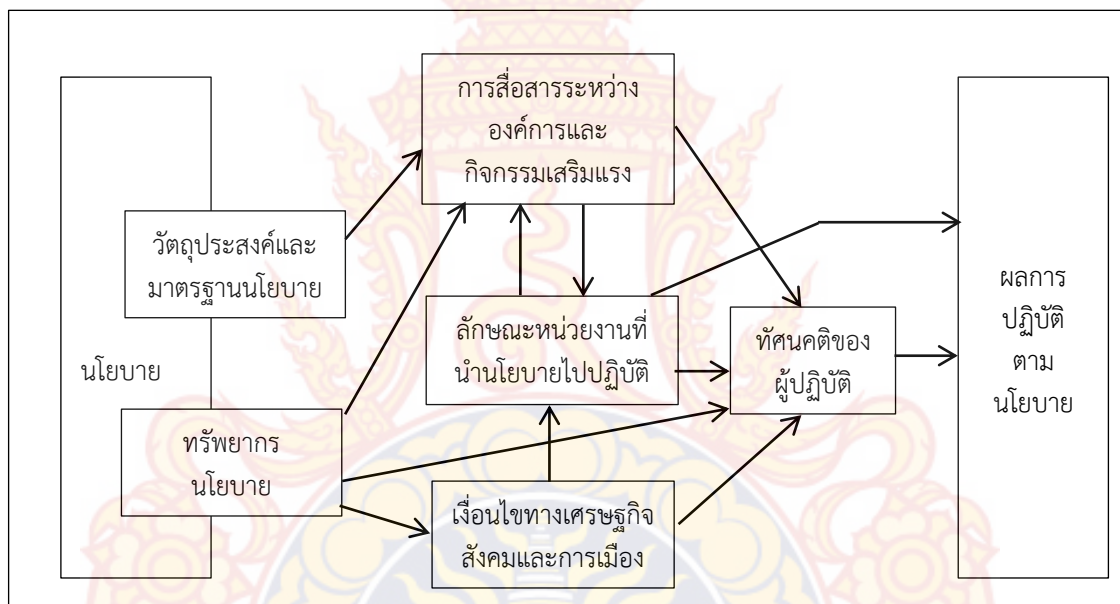
นโยบายที่ตรงกันเพื่อให้การกำหนดแนวทางปฏิบัติมีความชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่วนการบังคับใช้กฎหมาย ในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จจะต้องมีกลไกและกระบวนการ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ระดับรัฐบาลกลางและระดับท้องถิ่นปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานนโยบาย

4) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (Characteristics of the Implementing Agencies) ศักยภาพของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นปัจจัยสำคัญของปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จ ซึ่งศักยภาพของหน่วยงานมีองค์ประกอบหลายประการ ได้แก่ ความสามารถของผู้ปฏิบัติหรือทีมงาน โครงสร้างองค์การความเพียงพอของทรัพยากรและความร่วมมือสนับสนุนจากฝ่ายต่างๆ

5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจกิจกรรมสังคมและการเมืองเป็นตัวแปรทางด้านสภาพแวดล้อมขององค์การที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Economic, Social, and Political Conditions)

6) ทักษะของผู้ปฏิบัติที่มีต่อนโยบายมีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ปัจจัยและความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ตามตัวแบบของ Van Meter & Van Horn ปรากฏ ดังภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ แวน มีเตอร์ และแวน ฮอร์น

ที่มา : Danald S. Van Meter and Carl E. Van Horn. "The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework" Administration & Society, Vol. 6 No. 4 February 1975. p.463

(2) ตัวแบบของ Edwards

Gorge C. Edwards (1980, p. 64) ได้มีการนำเสนอตัวแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย (Interactions Between Factor Models) ที่อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม 4 ตัวแปร ดังนี้ (สมบัติ อารังธัญวงศ์, 2550, หน้า 50)

1) การสื่อสารข้อความ (Communication) เป็นกระบวนการตัดสินใจนโยบายและคำสั่งในการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ถ่ายทอดไปสู่บุคลากรผู้ปฏิบัติยังมีความชัดเจน (Clarity) ที่เที่ยงตรง (Accuracy) และมีความคงเส้นคงวา (Consistency) เพียงใดจะยิ่งทำให้โอกาสของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จ

สำเร็จสูงความผิดพลาดในการถ่ายทอดข้อความไปสู่การปฏิบัติ คือ สาเหตุเบื้องต้นของความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติและการสื่อข้อความถึงผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2) ทรัพยากร (Resources) เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม ทรัพยากรที่สำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึงจำนวนบุคลากรที่พอเหมาะและมีความชำนาญเพียงพอ มีระบบสารสนเทศที่สอดคล้องและพอเพียงและได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องเป็นอย่างดีและการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ สถานที่ปฏิบัติงานเครื่องมือและงบประมาณที่จำเป็นต้องใช้

3) จุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติงาน (Disposition or Attitudes) เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างยิ่ง ผู้ปฏิบัติมีโอกาสในการใช้ดุลพินิจในการกำหนดนโยบายไปปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะการสื่อข้อความจากผู้กำหนดนโยบายมักจะไม่ชัดเจนและคงเส้นคงวาและผู้ปฏิบัติส่วนใหญ่พอใจที่จะเป็นอิสระจากผู้บังคับบัญชา นโยบายอาจจะขัดแย้งกับจุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติหรือขัดแย้งกับผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ขององค์กร ดังนั้น จุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติในหลายกรณีจึงเป็นอุปสรรคต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติและส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

4) โครงสร้างระบบราชการ (Bureaucratic Structure) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสนใจในการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยการแบ่งส่วนงานขององค์กรและมาตรฐานของระเบียบการปฏิบัติขององค์กรอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการประสานงานในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

(3) **ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian** Sabatier and Mazmanian ได้เสนอกรอบแนวคิดที่เรียกว่า Aconceptual Framework of theImplementation Process ไว้ในปี ค.ศ.1980 ว่า (Sabatier and Mazmanian, 1980, pp. 538-560 อ้างในกล้าทองขาว, 2551, หน้า 51) การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การรับภาระผลการตัดสินใจที่เป็นนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งตามปกติผลการตัดสินใจจะประกาศเป็นกฎหมายและเห็นว่ากระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องดำเนินการเป็นขั้นตอน เริ่มจากการประกาศใช้กฎหมายหรือนโยบายแผนงานหรือโครงการ ขั้นที่สอง คือ การลงมือปฏิบัติให้กฎหมายหรือนโยบายแผนงาน โครงการมีผลบังคับใช้โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปปฏิบัติ ขั้นตอนต่อมาคือการยินยอมปฏิบัติตามนโยบายของกลุ่มเป้าหมายและต่อมาคือขั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงต่อกลุ่มเป้าหมายที่ตั้งใจปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามขอบังคับของกฎหมาย สุดท้ายคือขั้นการทบทวนและการปรับปรุงกฎหมายนโยบายแผนงานหรือโครงการ

กิจกรรมสำคัญของงานวิเคราะห์กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติในทรรศนะของนักวิชาการทั้งสองคือการแสวงหาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายหรือนโยบาย ซึ่งจำแนกกว้างๆ ได้ 3 ชุด คือ

- 1) ข้อความสาระของนโยบาย (Policy Statement) สามารถนำไปใช้แก้ปัญหาการปฏิบัติได้มากนักน้อยเพียงใด
- 2) สาระของกฎหมายสามารถกำหนดโครงสร้างของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้อย่างไร
- 3) ผลกระทบจากเครือข่ายของตัวแปรทางการเมืองสามารถรักษาความสมดุลของการให้การสนับสนุนวัตถุประสงค์ของนโยบายอย่างไร

องค์ประกอบ หลักทั้ง 3 ประการ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้

(3.1) เงื่อนไขทางสังคม เศรษฐกิจและเทคโนโลยีสังคม เศรษฐกิจและเทคโนโลยีมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างน้อย 4 ประการ ได้แก่ 1) เงื่อนไขที่แตกต่างกันอย่างมาทางสังคมและเศรษฐกิจของประชาชนจะมีความสัมพันธ์กับการรับรู้ปัญหา นโยบายที่ประกาศใช้เงื่อนไขที่แตกต่างกันทางสังคมเศรษฐกิจของประชาชนจะสร้างความยุ่งยากในการจัดสรรทรัพยากรเพื่อการสนับสนุนนโยบาย 2) ความแตกต่างกันอย่างมาในสภาพสังคมเศรษฐกิจของท้องถิ่นจะเป็นเงื่อนไขที่ยุ่งยากมากในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จเพราะการรับรู้ความรุนแรงของปัญหาแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน 3) การปฏิบัติตามระเบียบหรือกฎเกณฑ์ของกฎหมายซึ่งเป็นเครื่องมือควบคุมการปฏิบัติตามนโยบายมีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับสภาพเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มเป้าหมาย เช่น กฎหมายอนุรักษ์ธรรมชาติและสภาพแวดล้อม กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคและกฎหมายที่มีลักษณะคล้ายกันการประกาศเพื่อบังคับใช้กฎหมายลักษณะนี้จะมีผลกระทบต่อสภาพสังคมเศรษฐกิจของประชาชน และ 4) นโยบายบางประเภทจะมีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี เช่น นโยบายการควบคุมภาวะมลพิษจำเป็นต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงมากในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ

(3.2) การสื่อสารมวลชนเพื่อพัฒนาความเข้าใจปัญหา นโยบายสื่อสารมวลชนมีความสำคัญต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างน้อยมี 2 ประการหลัก คือ 1) สื่อสารมวลชน คือ ปัจจัยในการพัฒนาการรับรู้และความเข้าใจของสาธารณชนรวมทั้งความเข้าใจของผู้มีอำนาจทางการเมือง (Political elite) ระดับชาติและท้องถิ่นและ 2) สื่อวิทยุโทรทัศน์และหนังสือพิมพ์จะมีอิทธิพลในการจูงใจให้สาธารณชนเห็นคล้อยตามหรือต่อต้าน ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อนโยบายที่นำไปปฏิบัติสื่อสารมวลชนจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อนโยบายที่นำไปปฏิบัติ

(3.3) การสนับสนุนสาธารณะ (Public Support) โดยทั่วไปแล้วสาธารณชนจะมีอิทธิพลต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างน้อย 3 ประการคือ 1) ความเห็นสาธารณะ (Public Opinion) จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการนำไปสู่ประเด็นการอภิปรายทางการเมือง 2) ความเห็นสาธารณะจากท้องถิ่นจะมีอิทธิพลต่อสมาชิกสภานิติบัญญัติในการให้ความสนับสนุนหรือคัดค้านกฎหมายที่ประกาศใช้และ 3) การสำรวจความคิดเห็น คือ สิ่งที่ฝ่ายบริหารหรือผู้ปกครองประเทศมักนำมาใช้เป็นเครื่องมือเพื่อรับรองและผลักดันนโยบายที่กำลังประกาศใช้

(3.4) เจตคติต่อนโยบายของกลุ่มผู้เลือกตั้งในประเทศสังคมประชาธิปไตย บทบาทของกลุ่มผู้เลือกตั้ง(ในสังคมประชาธิปไตยแบบไทยอาจจะหมายถึงกลุ่มนายทุนสนับสนุนพรรคหรือกลุ่มหัวคะแนนของพรรค) มีความสำคัญต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายสาธารณะบางประเภท อาทิเช่น นโยบายการคุ้มครองผู้บริโภคหรือนโยบายรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เมื่อรัฐบาลประกาศใช้และนำนโยบายไปปฏิบัติกลุ่มที่ได้ประโยชน์จากนโยบายได้แก่ ประชาชนส่วนใหญ่จะรู้สึกทางใจแต่นโยบายนี้อาจมีประชาชนบางกลุ่มคอยคัดค้านเพราะทำให้กลุ่มเสียประโยชน์หรืออาจทำให้กลุ่มดังกล่าวต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมหรือเพื่อเพิ่มคุณภาพของสินค้าเจตคติของกลุ่มนี้ต่อนโยบายที่ประกาศใช้ คือ ตัวแปรสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะทำให้นโยบายที่อาจนำไปปฏิบัติสำเร็จหรือล้มเหลว เพราะกลุ่มผู้เลือกตั้งที่สูญเสียประโยชน์เหล่านี้มักจะกดดันให้มีการตัดหรือลดงบประมาณประจำปี ที่จัดสรรให้หน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติหรืออาจเข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบนโยบายทั้งโดยตรงและโดยอ้อม เช่น อาจจ้างนักวิจัยทำการสำรวจเจตคติของประชาชนที่มีต่อ

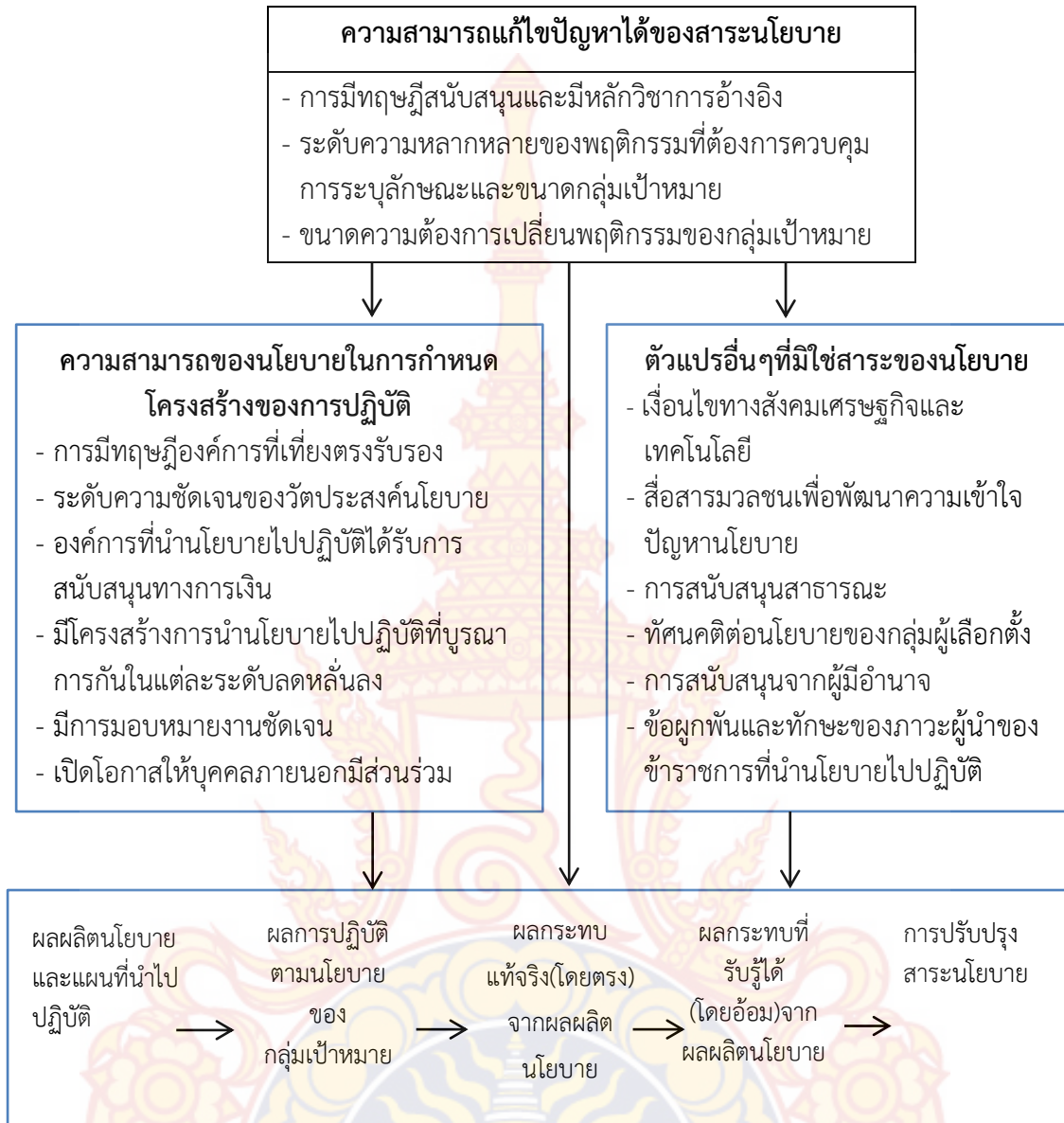
นโยบายที่หน่วยงานของรัฐกำลังปฏิบัติอยู่แล้วเสนอผลวิจัยให้เห็นผลกระทบทางด้านลบของนโยบายเผยแพร่ต่อสาธารณะ

(3.5) การสนับสนุนจากผู้มีอำนาจได้รับความสนับสนุนนโยบายอย่างต่อเนื่องจากผู้มีอำนาจ (Sovereigns) คือ สิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้นโยบายที่นำไปปฏิบัติได้รับการผลักดันไปสู่จุดประสงค์ เพราะผู้มีอำนาจมีบทบาทสำคัญที่จะควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายและมีอำนาจจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณสนับสนุนโครงการปัญหาและความยุ่งยากในทางปฏิบัติสำหรับผู้รับผิดชอบนโยบายก็คือในกรณี การนำนโยบายที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานไปปฏิบัติก็มีผู้มีอำนาจหลายคนผู้มีอำนาจแต่ละคนอาจมีความต้องการอะไรบ้างจากนโยบายที่กำลังปฏิบัติแตกต่างกันทางออกและการป้องกันความขัดแย้งในเรื่องนี้ ซาบาเตียร์และแมสมาเนียนเสนอว่าสิ่งที่ผู้รับผิดชอบนำนโยบายไปปฏิบัติควรพิจารณา คือ ควรศึกษาว่าผู้มีอำนาจคนใดมีอำนาจตามกฎหมายสูงสุดและน่าจะอำนาจในการจัดสรรงบประมาณและการเงินแก่นโยบายที่นำไปปฏิบัติในระยะยาวที่สุดควรปฏิบัติตามแนวทางของผู้มีอำนาจคนนั้น

(3.6) ข้อผูกพันและทักษะของภาวะผู้นำของข้าราชการที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ข้อผูกพันและทักษะของภาวะผู้นำ คือ ตัวแปรสำคัญที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อผลผลิตของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติเพราะการให้ลำดับความสำคัญของวัตถุประสงค์ของนโยบายและการเลือกแนวทางการปฏิบัติเพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์เกิดจากจิตสำนึกของบุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติว่าเขาชอบหรือไม่ชอบนโยบายนั้นอย่างไร วัตถุประสงค์ของนโยบายจะบรรลุผลมากน้อยเพียงใด ย่อมขึ้นอยู่กับทักษะเจตคติความสามารถของบุคลากรและความผันแปรของเจตคติทักษะและความสามารถของบุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับระดับการส่งเสริมสนับสนุนจากผู้บริหารนั้นก็คือผลผลิตของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติจะขึ้นอยู่กับการใช้ทักษะภาวะผู้นำของผู้บริหารที่สามารถจูงใจให้ข้าราชการหรือบุคลากรในหน่วยงานมองเห็นคุณค่าและพึงพอใจต่อนโยบายแล้วทุกๆ ฝ่ายจะร่วมกันปฏิบัติและทุ่มเทความสามารถทุกเวลาเพื่อให้นโยบายบรรลุผลสำเร็จ

ขั้นตอนในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Stages in the implementation process)

ในตัวของซาบาเตียร์และแมสมาเนียน เสนอขั้นตอนในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติในฐานะที่เป็นตัวแปรตาม (Dependent Variables) ซึ่งเป็นขั้นตอนในการนำภาพรวมของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการมองที่กระบวนการของผลการปฏิบัติตามนโยบาย ประกอบด้วย 1) ผลผลิตการนำนโยบาย (Policy outputs) ของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ 2) ผลของการปฏิบัติตามนโยบายของกลุ่มเป้าหมาย 3) ผลกระทบแท้จริง (Actual impacts) การนำนโยบายปฏิบัติของหน่วยงานที่รับผิดชอบ 4) ผลกระทบที่รับรู้ได้ (Perceived impact) ซึ่งจากผลผลิตของการนำนโยบายไปปฏิบัติ 5) การปรับปรุงอย่างสำคัญ (Major revision) ในสาระของนโยบายมีลักษณะความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ จากกรอบแนวคิดของซาบาเตียร์และแมสมาเนียน

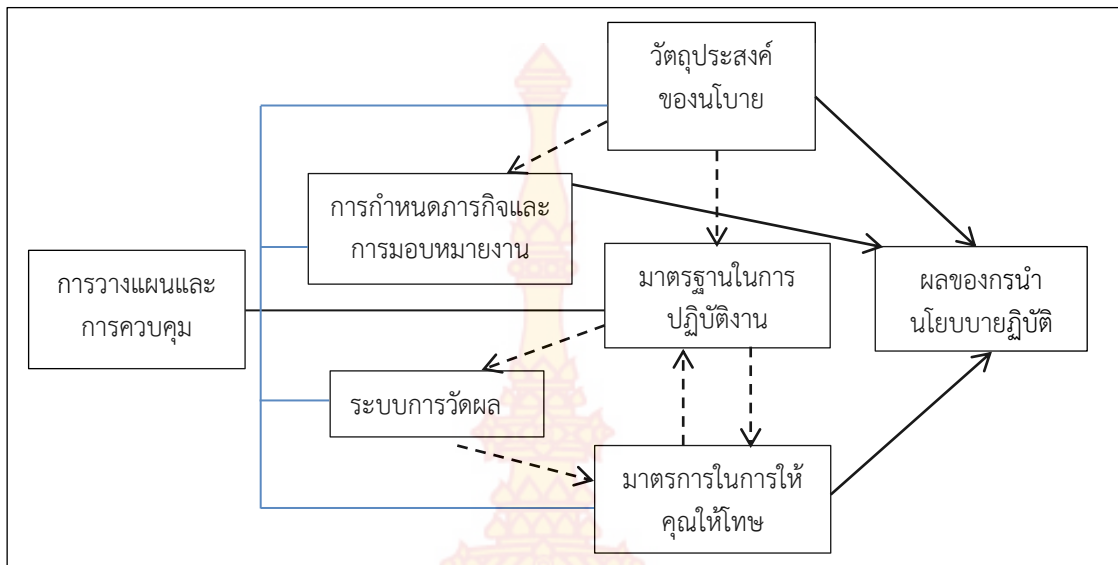


ภาพที่ 2.2 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของซาบาเตียร์และแมสมาเนียน
 ที่มา : Paul Sabatier and Daniel Mazmanian. “ The Implemenation of Public Policy : A Framework of Analysis” Policy Studies Journal contents. Special Issue 1980, p. 542.

(4) ตัวแบบทางทฤษฎีของวเรเดซ จันทรศร

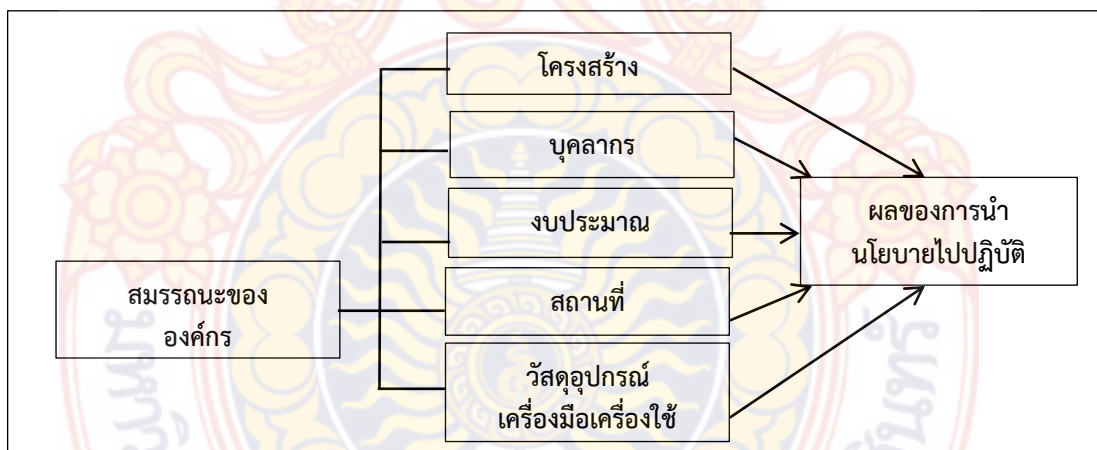
วเรเดซ จันทรศร ได้นำแนวคิดทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติมาพัฒนาเป็นแนวคิดและตัวแบบทางทฤษฎีของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยในที่นี้จะนำเสนอ 3 ตัวแบบ ดังนี้ (วเรเดซ จันทรศร, 2551, หน้า 138)

1) ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) เป็นตัวแบบที่มีฐานคติว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จจะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน มีการกำหนดภารกิจและมอบหมายงานการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานมีระบบการวัดผลและมีมาตรการให้คุ้มให้โทษ



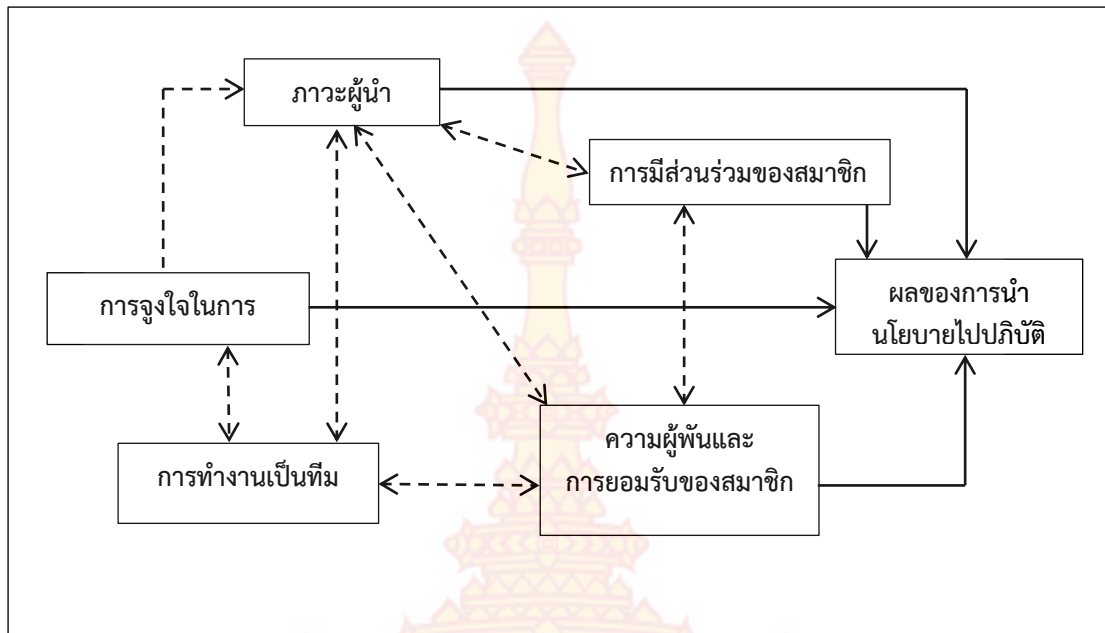
ภาพที่ 2.3 การนำนโยบายไปปฏิบัติโดยใช้ตัวแบบยึดหลักเหตุผล (Rational Model)
ที่มา : วรเดช จันทรร, (2548, หน้า 138)

2) ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model) เป็นตัวแบบที่ให้ความสนใจสมรรถนะขององค์กร เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติมีขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใดซึ่งมีตัวแปรประกอบด้วยโครงสร้างบุคลากรงบประมาณสถานที่และวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ ดังภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 การนำนโยบายไปปฏิบัติโดยใช้ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model)
ที่มา : วรเดช จันทรร, (2548, หน้า 141)

3) ตัวแบบด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model) เป็นตัวแบบที่เน้นการมีส่วนร่วมในองค์กร โดยมีฐานคติที่ว่าความร่วมมือจะทำให้เกิดการทำงานเป็นทีมที่มีประสิทธิภาพ การนำนโยบายไปปฏิบัติให้บังเกิดความสำเร็จมีตัวแปร ประกอบด้วย การจูงใจภาวะผู้นำความผูกพันและการยอมรับของสมาชิกในองค์กร การมีส่วนร่วมและการทำงานเป็นทีม ดังภาพที่ 2.5



ภาพที่ 2.5 การนำนโยบายไปปฏิบัติโดยใช้ตัวแบบการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model)

ที่มา : วรเดช จันทรศร, (2548, หน้า 143)

2.2.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

กล้า ทองขาวและปภาวดี มนต์รีวัต, (2558, หน้า 5-17-20) สรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้

1) ปัจจัยด้านข้อความนโยบาย (Policy statements) มีปัจจัยด้านข้อความคือนโยบาย หมายถึง ข่าวสารทางนโยบาย (Policy messages) ที่ระบุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายนโยบายหรือระบุมมาตรฐานนโยบายหรือมาตรฐานแผนงาน หากพิจารณาถึงไปถึงแผนกลยุทธ์หรือแผนงานหรือโครงการที่รองรับนโยบายข้อความนโยบายจะหมายถึง เป้าหมาย วัตถุประสงค์รวมทั้งขั้นตอนหรือกลยุทธ์ต่างๆ ที่กำหนดไว้ หรืออาจหมายถึงแนวปฏิบัติที่อาจจัดทำเป็นคู่มือแก่ผู้รับผิดชอบเพื่อนำไปปฏิบัติให้เป็นไปตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้น ข้อความนโยบายจะหมายรวมการระบอบุคลากรรับผิดชอบ ขอบข่ายที่นโยบายครอบคลุมถึง แม้กระทั่งระเบียบวิธีการกำกับ ติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล หากข้อความนโยบายมีความชัดเจน ไม่คลุมเครือ โอกาสที่นโยบายจะประสบผลสำเร็จในขั้นนำไปปฏิบัติจะมาก แต่หากข้อความนโยบายมีความคลุมเครือไม่ชัดเจน เช่น วัตถุประสงค์ของนโยบายไม่ชัดเจนหรือขัดแย้งกัน อาจเป็นอุปสรรคในขั้นการนำไปปฏิบัติ ทำให้โอกาสที่นโยบายจะบรรลุผลสำเร็จเป็นไปได้ยาก

2) ปัจจัยด้านการสนับสนุนจากผู้มีอำนาจและกลุ่มหลากหลายในสังคม ผู้นำหรือผู้มีอำนาจมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ บางนโยบายแม้ผู้เกี่ยวข้องจะมองว่าเป็นนโยบายที่ดีหากมีแต่ผู้นำหรือผู้มีอำนาจบารมี (Charisma) ไม่เห็นด้วยจะทำให้สำเร็จได้ยาก เช่น นโยบายการจัดระเบียบการค้าขายบนทางเท้าในเขตเมืองหรือนโยบายปฏิรูปการศึกษา ถ้าผู้นำในสังคมไม่เห็นด้วยกับนโยบายนี้ เพราะเห็นว่าจะเป็นการบีบบังคับประชาชนผู้หาเช้ากินค่ำหรือเป็นการบีบบังคับให้ครูและบุคลากรทางการศึกษาทำงานหนักเกินไป เพราะไม่ชัดเจนว่านักเรียนและ

ประชาชนจะได้อะไรจากการปฏิรูป จะทำให้ลำบากยิ่งยากในขั้นการนำไปปฏิบัติแต่ถ้านโยบายใดได้รับการสนับสนุนจากผู้นำทุกๆ ระดับ โอกาสที่นโยบายนั้นจะประสบผลสำเร็จในขั้นการนำไปปฏิบัติเป็นไปได้สูง สำหรับการสนับสนุนจากผู้มีอำนาจทางการบริหารนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะผู้มีอำนาจทางการบริหารย่อมสามารถใช้อำนาจตามกฎหมายสร้างเงื่อนไขที่เอื้อหรือเป็นอุปสรรคต่อนโยบายได้ตลอดทุกขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ส่วนผู้นำกลุ่มหลากหลายและกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ ในสังคมก็มีส่วนสำคัญต่อการส่งเสริมและเป็นอุปสรรคต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเช่นเดียวกัน เพราะถ้าหากผู้นำกลุ่มผลประโยชน์เห็นว่านโยบายที่นำไปปฏิบัติ จะส่งผลกระทบต่อตำแหน่งหน้าที่และผลประโยชน์ของกลุ่ม กลุ่มอาจจะออกมาต่อต้านหรือคัดค้านและจะใช้ความพยายามทุกวิถีทางที่จะให้มีการเลิกล้มหรือเบี่ยงเบนเป้าหมายนโยบาย แต่ถ้านโยบายใดมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของกลุ่มเพียงเล็กน้อย และกลุ่มมองเห็นว่าผลของนโยบายโดยรวมจะเป็นผลดีต่อคนส่วนใหญ่ เมื่อผู้นำกลุ่มผลประโยชน์ไม่มีปฏิกิริยาคัดค้านแต่พร้อมให้ความสนับสนุนและร่วมมือ อาทิเช่น นโยบายคุ้มครองผู้บริโภค นโยบายการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นโยบายภาษีมูลค่าเพิ่ม ฯลฯ โอกาสที่นโยบายจะประสบผลสำเร็จในขั้นการนำไปปฏิบัติจะความเป็นไปได้สูง

3) ปัจจัยด้านศักยภาพและความสามารถขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ศักยภาพและความสามารถขององค์กรหรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ พิจารณาที่ลักษณะสำคัญขององค์ประกอบต่างๆ ขององค์กร เช่น การมีโครงสร้างขององค์กรเอื้อต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความรู้ ความสามารถและทักษะของทีมงาน ความสามารถและประสบการณ์ของผู้นำองค์กร ระบบการไหลเวียนของข้อมูลข่าวสารภายในและระหว่างองค์กร การมีและใช้เทคโนโลยีเพื่อการบริหารอย่างเหมาะสมความเพียงพอของทรัพยากรทางการเงินและอุปกรณ์การบริหาร รวมทั้งความสามารถนำเงินและอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ มาใช้ได้ทันเวลาและสถานการณ์ความสำคัญของปัจจัยด้านนี้ก็คือ หากปราศจากองค์กรรองรับนโยบายการนำนโยบายไปปฏิบัติจะไม่มีโอกาสเกิดขึ้น หากองค์กรรองรับนโยบายขาดความสามารถและความพร้อม ความเป็นไปได้ที่นโยบายจะล้มเหลวก็มีมาก แต่ถ้านโยบายใดมีองค์กรเข้มแข็งรองรับโอกาสที่นโยบายนั้นจะประสบผลสำเร็จจะมีสูงและเพราะองค์กรหรือหน่วยงานที่รองรับนโยบาย คือ กลไกสำคัญในการนำส่งนโยบายไปถึงกลุ่มเป้าหมายตามเจตจำนงของนโยบาย

4) ปัจจัยด้านจิตสำนึกของผู้ปฏิบัตินโยบาย ความนึกคิดหรือเจตคติของนโยบายและการนำนโยบายปฏิบัติของบุคคลระดับผู้ปฏิบัติการคือปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย หากผู้ปฏิบัติไม่เข้าใจหรือสงสัยในวัตถุประสงค์ของนโยบายว่าเพราะเหตุใดจึงต้องมีนโยบายอย่างนี้ หรือสงสัยว่าความต้องการที่แท้จริงของผู้กำหนดนโยบายคืออะไร นโยบายที่ทำอยู่มีประโยชน์อย่างไร ใครคือผู้ได้รับประโยชน์แท้จริงจากการดำเนินนโยบาย ฯลฯ ข้อสงสัยไม่เข้าใจนโยบายจะทำให้ผู้ปฏิบัติขาดความมั่นใจขาดความไว้วางใจต่อนโยบาย ส่งผลกระทบต่อความตั้งใจที่จะทุ่มเทพลังความสามารถปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ยิ่งไปกว่านั้น หากผู้ปฏิบัติมีความรู้สึกไม่พึงพอใจต่อนโยบายเพราะเห็นว่านโยบายที่เขารับผิดชอบไม่ค่อยเป็นประโยชน์ต่อองค์กรหรือไม่ค่อยเป็นประโยชน์ต่อคนส่วนใหญ่หรือบางที่อาจเห็นว่าเป้าหมายของนโยบายดีแต่วิธีการปฏิบัติไม่ค่อยดี เขาอาจปฏิบัติงานแบบเฉื่อยชาเพราะมีความรู้สึกไม่ชอบนโยบาย หากผู้ปฏิบัติส่วนใหญ่มีความรู้สึกต่อนโยบายที่นำไปปฏิบัติเช่นนี้นโยบายที่นำไปปฏิบัติมีโอกาสที่จะไม่สำเร็จสูงแต่ในทางตรงกันข้ามถ้านโยบายใดผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจวัตถุประสงค์และวิธีปฏิบัติชัดเจนรู้สึกพึงพอใจสูง เพราะเห็นว่านโยบายที่ประกาศใช้จะเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมอย่างแท้จริง และองค์กรก็จะได้ประโยชน์จากการดำเนินนโยบายนี้ การมีพื้นฐานความคิดต่อ

นโยบายเช่นนี้จะทำให้ผู้ปฏิบัติตั้งใจจริงที่จะปฏิบัติจะทุ่มเทความสามารถและอุทิศเวลาในการปฏิบัติ โดยอาจจะเข้าไปมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและเสนอแนะแนวปฏิบัติตามความเหมาะสม ตามสถานการณ์แห่งความเป็นจริงจะส่งผลให้นโยบายบรรลุผล

5) ปัจจัยด้านผู้นำคนสำคัญ ผู้นำคนสำคัญ คือ ปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในฐานะที่ผู้นำคนสำคัญอาจมีส่วนริเริ่มนโยบายเขาจะแสดงบทบาทในการผลักดันนโยบายให้ได้รับการประกาศใช้จะประสานความพยายามของบุคคลและองค์กรที่ร่วมกันรับผิดชอบในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะคอยไกล่เกลี่ยและประนีประนอมปัญหาหรือความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะแสวงหาและใช้กลยุทธ์ในการติดต่อประสานงานกับฝ่ายการเมือง นักกฎหมาย นักวิชาการและบุคคลสำคัญอื่นๆ เพื่อจูงใจให้เห็นความสำคัญและให้การสนับสนุนนโยบาย นอกจากนี้ ผู้นำคนสำคัญยังจะแสดงความสามารถให้ฝ่ายที่ดูแลงบประมาณเห็นความสำคัญของนโยบายที่นำไปปฏิบัติจนพร้อมที่จะจัดสรรเงินให้ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของนโยบายจะส่งผลให้นโยบายที่นำไปปฏิบัติประสบผลสำเร็จ เพราะผู้นำคนสำคัญจะได้รับเกียรติและยกย่องนับถือในหมู่ผู้ปฏิบัติ ทำให้ผู้ปฏิบัติมีความตั้งใจจริงที่จะทำงานให้บรรลุผล ถ้าหากนโยบายใดขาดแคลนผู้นำคนสำคัญที่เข้มแข็ง โอกาสที่นโยบายจะล้มเหลวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างมาก ผู้นำคนสำคัญในแต่ละนโยบายอาจมีเพียงคนเดียว สำหรับกรณีนโยบายบางนโยบายที่นำไปปฏิบัติมีขอบเขตกว้างและมีการนำไปปฏิบัติหลายระดับ เช่น นโยบายการปฏิรูปการศึกษาซึ่งจะต้องมีการปฏิบัติทั้งในระดับชาติภูมิภาคและท้องถิ่น นโยบายลักษณะนี้อาจจำเป็นต้องมีผู้นำคนสำคัญหลายคน แต่ผู้นำคนสำคัญที่มีอิทธิพลสูงในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติคือผู้นำระดับสูงสุดที่ดูแลนโยบายคือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

สำหรับปัจจัยด้านผู้นำคนสำคัญที่เป็นปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตามทฤษฎีของซาบาเตียร์และแมสมาเนียน จะมีบทบาทและมีอิทธิพลสูงในขั้นเริ่มต้นและการนำนโยบายไปปฏิบัติระยะสั้น สำหรับในระยะยาว เมื่อเงื่อนไขทางสังคมเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป ความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะขึ้นอยู่กับ การสนับสนุนจากกลุ่มผู้เลือกตั้ง (Sabatier and Mazmanian, 1980, pp. 554-557) กล่าวโดยสรุป ปัจจัยด้านผู้นำคนสำคัญจะมีอิทธิพลสูงต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติในระยะแรกและมีระยะเวลาสั้น (ไม่เกิน 10 ปี) และส่วนปัจจัยด้านกลุ่มผู้เลือกตั้ง (Voters) จะมีอิทธิพลต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติในระยะยาว

6) ปัจจัยด้านการกำกับตรวจสอบ ประเมินผลและการให้แรงเสริมแก่ผู้ปฏิบัติ การนำนโยบายไปปฏิบัติจำเป็นต้องมีระบบการกำกับ การตรวจสอบการปฏิบัติงานของบุคคลและองค์กรที่รับผิดชอบ การกำกับตรวจสอบมุ่งที่จะให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารนโยบายและการป้องกันการบิดเบือนเป้าหมายและการหันเหทรัพยากรไปใช้ผิดทาง สำหรับการประเมินผลอย่างเป็นระบบ จะสามารถสะท้อนปัญหาในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ทุกขั้นตอน สามารถที่จะนำผลการประเมินไปแก้ไขและปรับปรุงวิธีการปฏิบัติ เพื่อให้นโยบายบรรลุผลส่วนการให้แรงเสริมแก่ผู้ปฏิบัติงาน หากเป็นแรงเสริมทางบวกจะทำให้ผู้ปฏิบัติมีกำลังใจ มีขวัญในการทำงานแรงเสริมทางบวก จะเป็นพลังจูงใจให้ผู้ปฏิบัติมุ่งมั่นตั้งใจทำงานในหน้าที่ของตนให้ดียิ่งขึ้น หากเป็นการให้แรงเสริมทางลบ จะช่วยยับยั้งพฤติกรรมหรือการปฏิบัติที่ไม่พึงประสงค์ จะเห็นว่าปัจจัยด้านการกำกับ ตรวจสอบ ประเมินผลและการให้แรงเสริมแก่ผู้ปฏิบัติ มีความสำคัญต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะนโยบายใด

หากมิได้จัดระบบการกำกับตรวจสอบระบบการประเมินผลและการเสริมแรงผู้ปฏิบัติไว้ดีพอโอกาสที่นโยบายจะบรรลุผลในขั้นการนำไปปฏิบัติจะมีความเป็นไปได้ค่อนข้างยาก

2.2.4 ปัญหาของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ สามารถแยกได้เป็นปัญหาหลักที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ ปัญหาด้านทรัพยากรการบริหาร ปัญหาในการดำเนินงานและปัญหาด้านพฤติกรรม (กล้า ทองขาวและปภาวดี มนตรีวัต, 2558, หน้า 5-43-46)

1.1 ปัญหาด้านทรัพยากรการบริหาร สามารถแยกได้เป็นทรัพยากรการบริหารสำคัญ 3 ประการ คือ คน (Man) เงิน (Money) และวัสดุอุปกรณ์ (Material) ดังนี้

(1) ทรัพยากรการบริหารด้านคน หมายถึง ปัญหาทั้งด้านจำนวนประเภทและมีคุณสมบัติของบุคลากร ตามเงื่อนไข 3 ประการ ประการแรก มีนโยบายที่จะนำไปปฏิบัตินั้นจำเป็นและต้องการบุคลากรจำนวนเท่าใดประเภทใดมีคุณสมบัติใดบ้าง ประการที่สอง บุคลากรที่ต้องการนั้นมีอยู่แล้วหรือไม่ หากมีอยู่แล้ว มีจำนวนความรู้ความสามารถเหมาะสมที่จะปฏิบัติตามนโยบายหรือไม่ มีความสนใจหรือไม่ ต้นสังกัดมีความเต็มใจจะเข้ามามีส่วนร่วมหรือไม่ ประการที่สาม หากบุคลากรในระบบราชการมีไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม หน่วยงานที่รับผิดชอบจะสามารถหาบุคลากรจากภาคเอกชนที่มีคุณสมบัติมาปฏิบัตินโยบายหรือไม่ (วรเดช จันทรศร, 2545, หน้า 224-225)

(2) ปัญหาทรัพยากรการบริหารด้านเงิน หมายถึง ปัญหาความไม่เพียงพอของงบประมาณหรือเงินทุนที่หน่วยงานที่รับผิดชอบจะนำมาใช้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ บ่อยครั้งเป็นปัญหาสืบเนื่องมาจากข้อจำกัดหรือระเบียบข้อบังคับในการใช้เงิน รวมไปถึงความล่าช้าในการเบิกจ่ายทำให้ขาดความยืดหยุ่นในการดำเนินงานทรัพยากรการเงินเป็นหัวใจสำคัญของการบริหาร หากเกิดปัญหาย่อมกระทบต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตัวอย่างที่ชัดเจนได้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไทยซึ่งมักต้องรับผิดชอบต่อภาระงานต่างๆ ตามนโยบายมากกว่าความสามารถในการจัดเก็บรายได้ทำให้ต้องพึ่งพาเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ซึ่งมักไม่สามารถจัดสรรได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอ

(3) ปัญหาทรัพยากรการบริหารด้านวัสดุอุปกรณ์ หมายถึง ความไม่เพียงพอของวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ตลอดจนวิทยาการหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ซึ่งหากหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอหรือผู้ปฏิบัติขาดความรู้ความเข้าใจในเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ย่อมส่งผลกระทบต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการประเมินความพร้อมขององค์การบริหารส่วนตำบลในจังหวัดตราดในการรองรับการกระจายอำนาจ พบว่า องค์การบริหารส่วนตำบลยังขาดเครื่องมือเครื่องใช้ที่เป็นเทคโนโลยีขั้นสูงในการรองรับงานขนาดใหญ่ ทำให้ต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากหน่วยงานในส่วนภูมิภาคส่งผลให้จากความอิสระในการดำเนินงาน

1.2 ปัญหาในการดำเนินงาน สามารถแบ่งได้เป็นปัญหา ด้านโครงสร้างและปัญหาด้านกระบวนการ ดังนี้

(1) ปัญหาด้านโครงสร้าง ปัญหาด้านโครงสร้างหมายถึงการกำหนดโครงสร้าง/การออกแบบองค์การมีความเหมาะสมหรือไม่กับการดำเนินกิจกรรมในการนำนโยบายไปปฏิบัติโครงสร้างองค์การที่ไม่เหมาะสม ทำให้ขาดความชัดเจนด้านความสัมพันธ์ระหว่างผู้ปฏิบัติงานอาจนำไปสู่การบังคับบัญชาหรือการอำนวยความสะดวกที่ไร้ประสิทธิภาพและการขาดเอกภาพในการบังคับบัญชา รวมทั้งปัญหาความร่วมมือเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

(2) ปัญหาด้านกระบวนการที่สำคัญได้แก่ ปัญหาการประสานงาน การสื่อสารและการควบคุม การประสานงานหมายรวมถึงการประสานงานภายในของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการนำนโยบายไปปฏิบัติและปัญหาการประสานกับหน่วยงานภายนอกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับระดับความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาหน่วยงานอื่น ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัญหาจะยิ่งมีมากหากเป็นนโยบายที่ต้องอาศัยการพึ่งพาระหว่างหน่วยงานหลายหน่วยงาน เพราะหากไม่มีการกำหนดโครงสร้างและอำนาจหน้าที่อย่างชัดเจน อาจเกิดปัญหาการทำงานซ้ำซ้อนและการแก่งแย่งผลงาน แทนการประสานและร่วมมือกัน

ส่วนปัญหาด้านการสื่อสารเกิดขึ้นได้จากการตีความของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นผู้รับข้อมูลนโยบายก่อให้เกิดโอกาสที่การปฏิบัติจะเบี่ยงเบนไปจากสิ่งที่ผู้กำหนดนโยบายต้องการ โดยการตีความดังกล่าวเป็นผลจากบริบทในแต่ละพื้นที่ ซึ่งอาจแตกต่างกันฉะนั้นนโยบายเดียวกันอาจได้รับการตีความและนำไปปฏิบัติแตกต่างกัน

ส่วนของการควบคุมนั้นจะประสบปัญหามากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับความสามารถของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแปลงนโยบายเป็นแผนการนำโครงการ ซึ่งหากการแปลงนโยบายมีความคลุมเครือไม่ชัดเจนหรือไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย ย่อมส่งผลกระทบต่อความเบี่ยงเบนในการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติตามแผนและแนวทางในการกำกับดูแล ตรวจสอบติดตามความก้าวหน้าและควบคุมการปฏิบัติตามนโยบาย นอกจากนี้ปัญหาการควบคุมยังอาจเกิดขึ้นได้หากผู้รับผิดชอบไม่สามารถกำหนดเครื่องมือหรือกลไกการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ

1.3 ปัญหาเชิงพฤติกรรม แยกได้เป็นปัญหาการต่อต้านมีการเปลี่ยนแปลงและปัญหาความสนับสนุนและความผูกพันต่อการปฏิบัตินโยบาย

(1) ปัญหาการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นเมื่อนโยบายไม่ตรงตามความต้องการ โดยเฉพาะของหน่วยปฏิบัติ หรือเป็นนโยบายที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงานที่คุ้นเคย นอกจากนั้นยังอาจเป็นเพราะการนำไปปฏิบัติส่งผลให้เกิดการลดงบประมาณหรืออัตรากำลังของหน่วยงานลงในระยะยาวหรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในภารกิจและหน้าที่ของบุคลากรอย่างมาก ยิ่งไปกว่านั้นการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาใช้ยังอาจสร้างปัญหาการขาดความรู้ความสามารถของผู้ปฏิบัติในการใช้งานเครื่องมือเครื่องใช้เหล่านั้น จึงเกิดการต่อต้านสาเหตุอีกประการที่นำมาซึ่งการต่อต้านคือการที่ผู้กำหนดนโยบายไม่เข้าใจสภาพความเป็นจริงของปัญหา จึงนำมาซึ่งการฝ่าฝืนของผู้ปฏิบัติงาน (วรเดช จันทรศร, 2545, หน้า 230) อาทิเช่น การสร้างสะพานลอยสำหรับข้ามถนนที่ไกลจากโรงเรียนมากทำให้นักเรียนยังคงข้ามถนนบริเวณหน้าโรงเรียนตามเดิม

(2) ปัญหาความสนับสนุนและความผูกพันต่อการปฏิบัติปัญหานี้จะเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใดขึ้นกับเงื่อนไขหลายประการ ที่สำคัญ ได้แก่ (วรเดช จันทรศร, 2545, หน้า 234-235) ผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติมีความสัมพันธ์แน่นแฟ้นกับฝ่ายการเมืองหรือไม่ กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น มีความเข้าใจในนโยบายหรือไม่ หรือสูญเสียประโยชน์จากการนำนโยบายไปปฏิบัติ เงื่อนไขของระดับความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบในนโยบายกับสื่อมวลชน ก็มีความสำคัญอย่างมาก หากขาดซึ่งความสำคัญหรือความเข้าใจอันดี สื่อมวลชนก็จะใช้อิทธิพลของตนที่มีอยู่โจมตีหรือทำลายความน่าเชื่อถือของนโยบายเสียก็ได้ นอกจากนี้ บุคคลในระดับท้องถิ่นและระดับชาติให้ความสนับสนุนนโยบายนั้นเพียงใด หากไม่ให้ความสนับสนุนก็จะเป็น

ปัญหาต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างราบรื่นบ่อยครั้งที่ผู้บริหารโครงการจำต้องอาศัยบุคคลสำคัญในท้องถิ่นหรือในพื้นที่ เช่น พระภิกษุ ให้ช่วยสร้างความเข้าใจแก่ประชาชน

2.2.5 เงื่อนไขความสำเร็จในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

ความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติจะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่อไปนี้ (กล้า ทองขาว และปภาวดี มนตรีวัต, 2558, หน้า 5-46-50)

2.1 ความชัดเจนของโครงสร้างการบริหาร การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินั้นถ้าเป็นการดำเนินงานโดยองค์การเดียวหรือหน่วยปฏิบัติมีลักษณะกลุ่มซึ่งเชื่อมโยงกันมีกลุ่มเดียว (Clustered organizational units) ย่อมมีโอกาสมากกว่าที่จะประสบความสำเร็จในการปฏิบัตินโยบายไปปฏิบัติ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือมีหน่วยงานที่ร่วมปฏิบัติจำนวนมากหรืออีกนัยหนึ่ง การประสานงานหรือความสัมพันธ์ภายในหน่วยงาน (Intra-organizational relations) ย่อมง่ายกว่าหรือมีปัญหาน้อยกว่าการประสานงานหรือความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน (Inter-organizational relations) โดยอุปสรรคสำคัญประการหนึ่งได้แก่ความยากที่จะขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่ร่วมปฏิบัติ ฉะนั้น จำนวนหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะมีโอกาสส่งผลเชิงผกผันต่อความสำเร็จในการปฏิบัติ นโยบาย อย่างไรก็ตามแม้จะมีหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องหลายหน่วย โดยเฉพาะในกรณีที่เป็น การดำเนินงานของหน่วยงานที่ปฏิบัติเป็นกลุ่มการจัดให้มี "ความเป็นปึกแผ่น" ของลำดับขั้นตอนของการดำเนินงาน (Hierarchical Integration) แผนงานที่ชัดเจนย่อมเอื้อต่อโอกาสและความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ (Goggin et al, 1990, pp. 122-123)

นอกจากนั้น ควรมีการจัดหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินงานให้ทุกฝ่ายรับทราบ และเข้าใจด้วย โดยอาจมีการจัดในรูปแบบของคณะกรรมการ (Committee Organization) หรือจัดอยู่ในลักษณะของโครงการ (Project Organization) และกำหนดภารกิจและมอบหมายงานให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบายกับควรกำหนดระเบียบการปฏิบัติที่พอดีและมีความยืดหยุ่น (Goggin et al, 1990, pp. 122-123) โดยมีบทลงโทษและการจัดสรรรางวัลที่ชัดเจนและความชัดเจนของโครงสร้างการบริหารเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ เพราะช่วยสร้างความราบรื่นและช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการติดต่อประสานงาน การติดต่อสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างการดำเนินงานตามนโยบาย

2.2 การมีความเข้าใจตรงกันในเป้าหมาย วัตถุประสงค์และแนวปฏิบัติ องค์การหลักที่จัดตั้งในระดับชาติภูมิภาคและท้องถิ่น ควรมีการจัดเวทีสร้างความเข้าใจให้ตรงกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับวัตถุประสงค์เป้าหมายและกรอบการดำเนินงาน เพราะวัตถุประสงค์และเป้าหมายของแผนงาน คือ เงื่อนไขที่กำหนดให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายกระทำการเพื่อมุ่งสู่การบรรลุผลของนโยบาย ความชัดเจนของวัตถุประสงค์และเป้าหมายช่วยป้องกันความเข้าใจที่บิดเบือน ช่วยลดความสงสัยความคับข้องใจของฝ่ายต่างๆ ที่นำนโยบายไปปฏิบัติข้อควรระวังประการหนึ่ง คือ ความเป็นไปได้ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจเพิ่มวัตถุประสงค์และเป้าหมายของของตนเองเข้าไปด้วย จึงทำให้นโยบายมีโอกาสที่จะเบี่ยงเบนไปจากเดิม ฉะนั้นจึงควรหลีกเลี่ยงการใช้องค์การที่มีความซับซ้อนสูงหรือมีสายการบังคับบัญชาที่ยาวเกินไปหรือมีจำนวนหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องมากเกินไป เพราะอาจจะทำให้เกิดการบิดเบือนวัตถุประสงค์ของนโยบายและการใช้ดุลยพินิจของผู้ปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบายได้

การจัดทำคู่มือแนวปฏิบัติในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินับเป็นเครื่องมืออีกชนิดหนึ่งที่ช่วยสร้างความเข้าใจตรงกันแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คู่มือแนวปฏิบัติเป็นเอกสารข้อกำหนดและมาตรฐาน

การดำเนินงานของแต่ละฝ่าย โดยคู่มือควรต้องได้รับความเห็นชอบหรือเห็นพ้องกันระหว่างหน่วยงานที่เข้าร่วมนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยคู่มือจะมีการระบุบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่นำนโยบายไปปฏิบัติ รวมทั้งกำหนดตัวบ่งชี้ผลการปฏิบัติงานตามมาตรฐานและควรกำหนดเกณฑ์การตรวจสอบและการประเมินผลการปฏิบัติด้วย คู่มือนี้สามารถปรับปรุงได้ตามความจำเป็นโดยต้องเป็นการตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.3 การจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวย การนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นย่อมมีหน่วยงานหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง ปัญหาที่มักพบคือวัฒนธรรมการทำงานที่ตกรากกันหรือลักษณะการบริหารที่แตกต่างกัน ซึ่งปัญหาเหล่านี้ควรจะต้องมีการศึกษา เพื่อทำความเข้าใจและไม่ให้มีผลกระทบต่อการทำงานขณะเดียวกันต้องมีการพิจารณาปัจจัยสนับสนุนจากสภาพแวดล้อมภายนอกด้วย ซึ่งในเรื่องของสภาพแวดล้อมภายนอกนั้น นักวิชาการล้วนยอมรับว่าความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบายนั้น ส่วนหนึ่งที่สำคัญ คือ การยอมรับจากสื่อมวลชนกลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ผู้นำคนสำคัญตลอดจนหัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนของประชาชนนั้น การชักชวนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินตามแผนงานโครงการตามนโยบาย จะช่วยในพลักดันให้เกิดการยอมรับและสนับสนุนนำไปสู่บรรยากาศที่ดีในการดำเนินงานการเข้ามามีส่วนร่วมและควรยึดหลักการ 4S คือ 1) เริ่มต้นเร็ว (Starting Early) 2) ครอบคลุมผู้ที่เกี่ยวข้อง (Stakeholders) 3) มีความจริงใจ (Sincerity) 4) มีวิธีการที่เหมาะสม (Suitability) (อรทัย ก๊กผล, 2546, หน้า 2-6-7) ซึ่งอาจจะทำให้การมีส่วนร่วมของประชาชนส่งผลทางบวกต่อการบรรลุผลของนโยบายมากขึ้น

2.4 การจัดสรรทรัพยากรเหมาะสม การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินั้น ทรัพยากรซึ่งหมายถึงทั้งเงินทุน บุคลากร เวลา วัสดุอุปกรณ์เรื่องที่มีความสำคัญและจำเป็นยิ่งปัญหาที่มักเกิดขึ้นโดยทั่วไป คือ มีทรัพยากรไม่เพียงพอในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะฉะนั้นจึงควรต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานโครงการที่จะส่งผลต่อการจัดสรรทรัพยากรก่อนหลังรวมทั้งมีการกำหนดกลยุทธ์ในการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งในเรื่องการจัดสรรทรัพยากรนี้ ทั้งผู้กำหนดนโยบายและผู้นำนโยบายไปปฏิบัติควรตระหนักถึงผลประโยชน์หรือต้นทุนที่ไม่ได้คาดคิดไว้ด้วย เรียกว่า "ผลกระทบภายนอก" (Externalities) อันจะเป็นผลมาจากการจัดสรรทรัพยากรในการนำนโยบายไปปฏิบัติและต้องพิจารณาด้วยว่าจะมีผลกระทบต่อกรนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างไรถ้าเป็นผลกระทบทางลบจะมีแนวทางในการแก้ไขอย่างไร (สมบัติ อารังธัญวงศ์, 2550, หน้า 230)

ในส่วนของทรัพยากรบุคคล สิ่งที่ต้องคำนึงอยู่เสมอคือต้องเลือกสรรบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน และเป็นผู้มีความมุ่งมั่นที่จะทำงานให้เป็นผลสำเร็จ เป็นผู้มีความรู้และความรับผิดชอบสูง อาจเป็นคุณสมบัติที่หาได้ยาก แต่ผู้รับผิดชอบก็ต้องพยายามแสวงหามาปฏิบัติงานให้ได้หรือมิฉะนั้นก็ต้องแสวงหา "มืออาชีพ" (Professional) จากภาคเอกชนซึ่งมีหน้าที่เป็นผู้รับผิดชอบการนำนโยบายไปปฏิบัติมีเครือข่ายที่กว้างขวาง การแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภาคเอกชนเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคลากรมืออาชีพน่าจะทำให้ไม่ยากนัก

นอกเหนือจากการสรรหาผู้มีคุณสมบัติเหมาะสมการใช้สิ่งเสริมแรง (Reinforcement) โดยการจูงใจ (Incentives) ซึ่งเป็นการเสริมแรงทางบวกสำหรับผู้ปฏิบัติก็มีความสำคัญทำให้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความมุ่งมั่นมากขึ้นได้ ลักษณะสิ่งจูงใจอาจทำได้หลายกรณี เช่น การเลื่อนขั้นเงินเดือนเป็นกรณีพิเศษ การเลื่อนตำแหน่งการจัดโบนัสให้ส่วนการลงโทษ ซึ่งเป็นการเสริมแรงทางลบอาจนำ

มาใช้ในกรณีงานล้มเหลวอาจกระทำได้หลายวิธี เช่น การระงับการขึ้นเงินเดือนการโยกย้ายให้ไปดำรงตำแหน่งอื่นที่ไม่สำคัญมาตรการเหล่านี้ ควรประกาศให้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติทราบล่วงหน้าและควรจัดระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่มีความน่าเชื่อถือได้ด้วย (สมบัติ อารังธัญวงศ์, 2554, หน้า 230) อย่างไรก็ตามควรระลึกด้วยว่าสิ่งจูงใจทางลบมักไม่ทำให้เกิดแรงจูงใจอย่างเพียงพอที่จะทำให้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง แต่สิ่งจูงใจทางบวกจะทำให้ผู้ปฏิบัตินโยบายเกิดขวัญและกำลังใจ จึงจะมีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติงานอย่างเต็มกำลังความสามารถมากกว่า

2.5 การจัดให้มีกลไกการควบคุมตรวจสอบและประเมินผล จากความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับ การควบคุมการดำเนินงาน ซึ่งหมายถึงความสามารถในการวัดความก้าวหน้าหรือผลของการปฏิบัติตามนโยบายแผนงานหรือโครงการปัญหาในการควบคุมจะมียากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับ 1) ความสามารถของหน่วยงานในการแปลงนโยบาย 2) มีความชัดเจนของกิจกรรม โครงการแผนงานที่แปลงจากนโยบาย 3) ความสามารถในการกำหนดภารกิจตลอดจนมาตรฐานในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติงานรวมหรือสอดคล้องกับแผนงานโครงการ (จุมพล หนิมพานิช, 2547, หน้า 202)

ดังนั้นผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบการนำไปปฏิบัติอาจจะต้องควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัตินโยบาย โดยเริ่มตั้งแต่ดูแลให้มีความชัดเจนของกิจกรรมโครงการและแผนงานต่างๆ ที่แปลงจากนโยบายรวมทั้งกำหนดภารกิจและมอบหมายงานอย่างรอบคอบหลังจากนั้นจึงดูแลให้มีการกำหนดมาตรฐาน ตัวชี้วัดและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติรวมไปถึงกำหนดมาตรการในการให้คุณให้โทษอย่างเป็นธรรมนั่นคือดูแลให้มีระบบติดตามการดำเนินโครงการต่างๆ ตามนโยบายและยังหมายรวมทั้งดูแลให้มีการประเมินผลนโยบายที่นำไปปฏิบัติด้วยและระบบการควบคุมตรวจสอบและประเมินผลเป็นกลไกที่จะทำให้การดำเนินนโยบายไม่เบี่ยงเบนไปจากเป้าหมายที่กำหนดมีการควบคุมตรวจสอบเป็นการแสวงหาหลักฐานว่ามีการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติ การประเมินผลนโยบายเป็นการศึกษาคุณค่าของผลการปฏิบัติ นโยบายการควบคุมตรวจสอบและประเมินผลนับเป็นการเสริมแรงและเป็นปัจจัยกระตุ้นการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (กล้า ทองขาวและปภาวดี มนตรีวัต, 2558, หน้า 5-17) คือ การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ)

2.3 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้

2.3.1 ความหมายของการรับรู้

การรับรู้ Perception มีความหมายตามคำอธิบายของนักวิชาการ ดังนี้

ชิฟแมนและคานุก (Schiffman & Kanuk, 2000, p. 146) การรับรู้คือกระบวนการที่บุคคลแต่ละคนมีการเลือกการประมวลผลและการตีความเกี่ยวกับตัวกระตุ้นออกมาให้ความหมายและได้ภาพของโลกที่มีเนื้อหา

อุบลวรรณ ภาวนันท์และคณะ (2554, หน้า 74) ให้ความหมายการรับรู้และการรับรู้ของการที่อวัยวะรับความรู้สึกมีหน้าที่รับรู้ข้อมูลที่อยู่รอบๆตัวเราส่งผ่านเส้นประสาทขึ้นสู่สมองข้อมูลจะอยู่ในรูปของพลังงานต่างๆเช่นความร้อนแสงเสียง ฯลฯ อวัยวะรับความรู้สึกแต่ละชนิดจะรับพลังงานได้เฉพาะ เช่นตารับแสงหูรับเสียงผิวหนังรับอุณหภูมิสัมผัส ฯลฯ ข้อมูลเร้าอวัยวะรับความรู้สึกให้แปรพลังงานเหล่านี้เป็นกระแสประสาทเดินทางสู่สมองจะเกิดความรู้สึกเช่นมองเห็นได้ยินนั่นคือการรับรู้จึงเป็นขบวนการรับรู้

ลักขณา ศรีวัฒน์ (2549, หน้า 44) การให้ความหมายของการรับรู้หมายถึง การเกิดการสัมผัสอย่างมีความหมายและเป็นประสาทสัมผัสเกิดการสัมผัสขึ้นและตีความแห่งการสัมผัสได้รับออกมาเป็นสิ่งที่หนึ่งสิ่งใดที่มีความหมายอันเป็นสิ่งที่รู้จักและเข้าใจกันและในการแปลความหมายของการสัมผัสนั้นจำเป็นที่อินทรีย์จะต้องใช้ประสบการณ์เดิมหรือความรู้เดิมตั้งนั้นหากคนเราไม่มีความรู้เดิมหรือสัมผัสเรื่องนั้นๆ ไปก็จะไม่มีการรับรู้ในสิ่งนั้นๆ แต่จะเกิดเฉพาะการสัมผัสกับสิ่งเร้าเท่านั้น

จากความหมายข้างต้น สรุปได้ว่า การรับรู้ (Perception) หมายถึง กระบวนการที่บุคคลได้รับความรู้สึกและแปลความหมายหรือตีความจากสิ่งเร้าที่รับเข้ามาผ่านการวิเคราะห์โดยอาศัยความจำความรู้ผสมผสานกับประสบการณ์เดิมที่มีอยู่ออกมาเป็นความรู้ความเข้าใจ

ทฤษฎีการรับรู้ (Perception Theory) เป็นการรับรู้เป็นพื้นฐานการเรียนรู้ที่สำคัญของบุคคล เพราะการตอบสนองพฤติกรรมใดๆ จะขึ้นอยู่กับรับรู้จากสภาพแวดล้อมของตนและความสามารถในการแปลความหมายของสภาพนั้นๆ ดังนั้นการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ จึงขึ้นอยู่กับปัจจัยการรับรู้และสิ่งเร้าที่มีประสิทธิภาพซึ่งปัจจัยการรับรู้ ประกอบด้วย ประสาทสัมผัสและปัจจัยทางจิต คือ ความรู้เดิม ความต้องการและเจตคติการรับรู้จะประกอบด้วยกระบวนการสามด้าน คือ การรับรู้และสัมผัสการแปลความหมายและอารมณ์

2.3.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

กันยา สุวรรณแสง (2544, หน้า 54) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดของการรับรู้ไว้ว่าสิ่งเร้าอย่างเดียวกันอาจจะทำให้คนสองคนสามารถรับรู้ต่างกันได้การที่มนุษย์สามารถรับรู้สิ่งต่างๆ ได้ต้องอาศัยปัจจัยหลายอย่างและจะรับรู้ได้ดีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ เช่นประสบการณ์ วัฒนธรรมการศึกษา

ดังนั้นการที่บุคคลจะเลือกรับรู้สิ่งเร้าใจอย่างใดอย่างหนึ่งในขณะใดขณะหนึ่งนั้น จึงขึ้นอยู่กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ มี 2 ประเภท คือ

1. อิทธิพลที่มีมาจากภายนอกได้แก่ความเข้มและขนาดของสิ่งเร้า (Intensively and Size) การกระทำซ้ำๆ (Repetition) สิ่งที่ตรงกันข้าม (Contrast) การเคลื่อนไหว (Movement)
2. อิทธิพลที่มีมาจากภายในได้แก่แรงจูงใจ (Motive) การคาดหวัง (Expectancy) ความสนใจ อารมณ์ความคิดและจิตนาการความรู้สึกต่างๆ ที่บุคคลได้รับ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ประการแรกลักษณะของผู้รับรู้ประการที่สองลักษณะของสิ่งเร้า ดังนี้

1. ลักษณะของผู้รับรู้ ลักษณะของผู้รับรู้พิจารณาจากการที่บุคคลจะเลือกรับรู้สิ่งใดก่อนหรือหลังมากหรือน้อยอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของผู้รับรู้ด้วยเป็นสำคัญประการหนึ่งปัจจัยที่เกี่ยวกับผู้รับรู้สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ด้าน คือ ด้านกายภาพกับด้านจิตวิทยา

1.1 ด้านกายภาพ หมายถึง อวัยวะสัมผัส เช่น หูตาจมูกและอวัยวะสัมผัสอื่นๆ ปกติหรือไม่มีความรู้สึกรับสัมผัสสมบูรณ์เพียงใดความสมบูรณ์ของอวัยวะสัมผัสจะทำให้รับรู้ได้ดีการรับรู้บางอย่างเกิดจากอวัยวะสัมผัส 2 ชนิด การทำงานร่วมกัน เช่น ลิ้นและจมูกช่วยกันรับรู้รสการรับรู้จะมีคุณภาพดีขึ้นถ้าเราได้รับสัมผัสหลายทาง เช่น เห็นภาพและได้ยินเสียงในเวลาเดียวกันทำให้เราแปลความหมายของสิ่งเร้าได้ถูกต้อง

1.2 ด้านจิตวิทยาปัจจัยทางด้านจิตวิทยาของคนที่รับรู้มีหลากหลายประการเช่นความจำอารมณ์ความพร้อมสติปัญญาการสังเกตพิจารณาความสนใจความตั้งใจทักษะค่านิยมวัฒนธรรมประสบการณ์เดิมเป็นต้นสิ่งเหล่านี้เป็นผลจากการเรียนรู้เดิมและประสบการณ์เดิม

นอกจากปัจจัยสำคัญดังกล่าวแล้วยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้อีกได้แก่สมรรถภาพของอวัยวะสัมผัสความสามารถของสมองและประสาทสัมผัสที่จะได้รับเลือก การจัดหมวดหมู่และตอบสนองรวมทั้งขนาดและชนิดของสิ่งเร้า ดังเช่น บุคคลจะรับรู้สิ่งเร้าได้ดีและรวดเร็วถ้าสิ่งเร้านั้นมีความเข้มข้นขนาดของสิ่งเร้านั้นใหญ่มากและสอดคล้องโดยเฉพาะสิ่งเร้าใหม่ๆ ที่เราไม่คุ้นเคยบุคคลจะใส่ใจและเกิดการรับรู้หากพบว่าความแตกต่างกันของสิ่งเร้าเกิดขึ้นและสิ่งเร้านั้นเกิดขึ้นซ้ำๆ และมีการเคลื่อนไหวบุคคลจะรับรู้ต่อสิ่งเร้านั้นได้ดีและรวดเร็ว

2. ลักษณะของสิ่งเร้า

ลักษณะของสิ่งเร้านั้นพิจารณาจากการที่บุคคลจะเลือกรับรู้สิ่งใดก่อนหรือหลังมากหรือน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับว่าสิ่งเร้าดึงดูดความสนใจความตั้งใจมากน้อยเพียงใดหรือไม่ลักษณะของสิ่งเร้าที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้มี ดังนี้

2.1 มีสิ่งเร้าภายนอกที่ดึงดูดความสนใจและความตั้งใจได้แก่คุณสมบัติและคุณลักษณะของสิ่งเร้าที่จะทำให้เกิดการรับรู้ตนเองซึ่งถ้าสิ่งเร้ามีคุณสมบัติและลักษณะที่สนองธรรมชาติในการรับรู้ของคนเราก็จะทำให้มีความตั้งใจในการรับรู้ดีขึ้น

2.2 การจัดลักษณะหมวดหมู่ของวัตถุที่เป็นสิ่งเร้า

2.3.3 องค์ประกอบของการรับรู้เป็นองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคลดังนี้ (ลักษณะ สรีรวัฒน์, 2549, หน้า 50)

1) ความตั้งใจ (Attention) คือ การเอาใจใส่ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งดังนั้นการรับรู้จะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสิ่งที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของคนแยกได้ ดังนี้

(1) สิ่งเร้าภายนอกคุณสมบัติของสิ่งเร้าภายนอกที่ดึงดูดความตั้งใจหรือความสนใจคือสิ่งของที่มีขนาดใหญ่ระดับความเข้มข้นหรือความหนักเบาของสิ่งเร้าการกระทำซ้ำๆ การเคลื่อนที่หรือการเปลี่ยนระดับการเคลื่อนย้ายไปมาการตัดกัน

(2) สิ่งเร้าภายในได้แก่ความสนใจความต้องการหรือความหวังแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1.2.1 ความสนใจชั่วขณะ (Momentary Interest) หมายถึง ความสนใจที่มีอยู่ในขณะนั้นๆ เช่น นักกีฬาพร้อมฟังเสียงสัญญาณ

1.2.2 ความสนใจที่ติดเป็นนิสัย (Habitual Interest) หมายถึง ความสนใจเดิมที่บุคคลติดเป็นนิสัยคนที่มีความพร้อมที่จะเลือกสนใจสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามความสนใจเดิมของตน

2) การเตรียมพร้อมที่จะรับ (Preparatory Set) หมายถึง สภาพของจิตใจที่สงบและแน่วแน่ในสิ่งใดสิ่งหนึ่งเพียงสิ่งเดียวการรับรู้พร้อมที่จะเกิดขึ้นได้

3) ความต้องการหมายถึงสภาวะจิตใจที่อยากได้สิ่งใดสิ่งหนึ่งเมื่อเป็นความอยากได้การรับรู้ที่เกิดขึ้นก็จะมีประสิทธิผล

จากขั้นตอนกระบวนการรับรู้ก่อให้เกิดการสัมผัสกับกระบวนการรับรู้การรับรู้เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นโดยสิ่งเร้าจากภายนอกเข้ามากระทบระบบประสาทสัมผัสที่ทำหน้าที่รับความรู้สึกแล้วส่งข้อมูลการรู้สึกนั้นไปยังสมองซึ่งประกอบด้วยการมองเห็นการได้ยินการได้กลิ่นการรู้รสและการสัมผัสผิว ซึ่งเป็นบทบาทของประสาทสัมผัสทั้ง 5 ของการรับรู้ ดังนี้ (ลักขณา สรวิวัฒน์, 2549, หน้า 51)

1. การมองเห็นเกิดได้โดยผ่านสายตาดำที่มีสิ่งเร้า คือ แสงและแสงกระตุ้นเซลล์ประสาทรับความรู้สึกในจอตาเซลล์ประสาทตาจะนำความรู้สึกที่ตาส่งไปยังสมองเซลล์ประสาทที่สมองจะส่งกระแสความรู้สึกกลับมาที่ประสาทการมองเห็น

2. การได้ยินเกิดได้โดยผ่านทางหูเมื่อมีการสั่นสะเทือนหรือคลื่นเสียงและเป็นตัวกระตุ้นที่อวัยวะการรับรู้ทางเสียงรับกันเป็นทอดๆ จากหูส่วนนอกหูส่วนกลางหูชั้นในซึ่งความเหลวที่อยู่ในโพรงหูเป็นรูปหอยทากจะรับประสาทความรู้สึกแล้วถูกส่งไปยังกระแสประสาทนำความรู้สึกสู่สมองโดยผ่านประสาทการได้ยิน

3. การได้รรับกลิ่นเกิดจากรับสิ่งเร้าจำพวกสารเคมีที่ลอยอยู่ในอากาศและไปกระตุ้นให้เกิดกระแสประสาทจะส่งผลต่อไปยังอวัยวะส่วนกลางอยู่ตอนหน้าของสมองบริเวณหรือเพดานจมูกกระแสประสาทจะส่งไปยังสมองส่วนหน้าซึ่งจะทำหน้าที่เกี่ยวกับกลิ่นต่อไป

4. การได้รู้รสเกิดจากสิ่งเร้าที่ทำให้เกิดรสมีลักษณะเป็นสารเคมีและไปกระตุ้นปุ่มรับรู้รสที่กระจายอยู่บริเวณลิ้นที่ผิวด้านบนและข้างๆ ลิ้นที่มีเซลล์ประสาทรับความรู้สึกรวมกันเป็นปุ่มเล็กๆ ตามรูปดอกบัวตูมปุ่มนี้สามารถตอบสนองต่อรสพื้นฐาน 4 รส คือ รสหวาน รสเปรี้ยว รสขมและรสเค็ม

5. การสัมผัสของผิวการรู้สึกที่ได้จากการสัมผัสเกิดขึ้นเพราะผลกระทำของตัวรับความรู้สึกมี 3 ชนิดที่ทำงานผสมผสานกันคือแรงกดอุณหภูมิและความเจ็บปวดการสัมผัสผิวยังมีความรู้สึกเคลื่อนไหวและการทรงตัวที่เรารู้ว่าขณะนี้ทำอะไรทำอะไรความรู้สึกเช่นนี้เรียกว่าความรู้สึกถึงการเคลื่อนไหว โดยมีตัวประสาทรับความรู้สึกการเคลื่อนไหวอยู่ทั่วไปในกล้ามเนื้อและข้อต่ออวัยวะต่างๆ ในร่างกายทำหน้าที่ส่งข้อมูลการเคลื่อนไหวรับภาระน้ำหนักสภาวะการหดตัวและการคลายตัวของกล้ามเนื้อไปสู่สมองทำให้สมองรับรู้เกี่ยวกับการเคลื่อนไหวได้ตลอดเวลา

2.3.4 ความสำคัญของการรับรู้

การรับรู้มีความสำคัญต่อการเรียนรู้โดยการเรียนรู้ทำให้เกิดการเรียนรู้ถ้าไม่มีการรับรู้การเรียนรู้จะเกิดขึ้นไม่ได้สังเกตได้จากกระบวนการในทำนองเดียวกันการเรียนรู้มีผลต่อการรับรู้ครั้งใหม่เนื่องจากความรู้พื้นฐานเดิมจะช่วยแปลความหมายให้ทราบว่าเป็นอะไรการรับรู้มีความสำคัญต่อเจตคติอารมณ์และแนวโน้มของพฤติกรรมเมื่อรับรู้แล้วย่อมเกิดความรู้สึกเกิดอารมณ์พัฒนาเป็นเจตคติแล้วพัฒนาสู่องค์ความรู้ในที่สุดสามารถจำแนกได้ดังนี้ที่สำคัญต่อการเข้าใจพฤติกรรมบุคคล สามารถจำแนกได้ ดังนี้

1) ระบบสมองและระบบประสาท ระบบประสาทของคนประกอบด้วยสมองไขสันหลังและเส้นประสาท ซึ่งเป็นอวัยวะทำหน้าที่รับความรู้สึกต่างๆ ทำให้มนุษย์มีสติปัญญาเฉลียวฉลาดมีความ

เข้าใจสามารถเรียนรู้วิเคราะห์และควบคุมเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้ดีกว่ามีประสิทธิภาพสูงกว่าสัตว์ชนิดอื่น ดังนั้นการเรียนรู้ที่เกี่ยวข้องกับความคิดความทรงจำและการรับรู้ต้องอาศัยการทำของสมองและระบบประสาทเป็นพื้นฐานสำคัญ

2) แรงขับ แรงขับเป็นภาวะกระตุ้นหรือเร้าให้ร่างกายแสดงพฤติกรรมต่างๆ ออกมา ในทางจิตวิทยาแบ่งแรงขับออกเป็น 2 อย่าง คือ แรงขับพื้นฐานและแรงขับที่เกิดจากการรับรู้

3) สิ่งเร้าและแรงจูงใจ สิ่งเร้าและแรงจูงใจเป็นแรงกระตุ้นที่สำคัญยิ่งในกระบวนการเรียนรู้เพราะการเรียนรู้จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อถูกกระตุ้นด้วยสิ่งเร้าและแรงจูงใจ จึงทำให้เกิดการตอบสนองขึ้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ชัดเจน

4) การเสริมแรงเป็นการกระตุ้นให้บุคคลพัฒนาพฤติกรรมเพื่อการรับรู้เพราะเมื่อแสดงพฤติกรรมแล้วได้รับการเสริมแรงจึงอยากแสดงพฤติกรรมซ้ำอีก การเสริมแรงมีทั้งการเสริมแรงทางบวกและการเสริมแรงทางลบ เช่นเดียวกับแรงจูงใจ

จะเห็นได้ว่า นอกจากการให้แรงจูงใจต่อผู้เรียนแล้วการรู้จักเสริมแรงพฤติกรรมการตอบสนองซึ่งเป็นที่พึงปรารถนาจึงเป็นเรื่องที่สำคัญยิ่งอย่างหนึ่งในกระบวนการของการรับรู้ ลำดับขั้นของการรับรู้ในกระบวนการรับรู้ของคนเรานั้นจะประกอบด้วยลำดับขั้นตอนพื้นฐานที่สำคัญ 3 ขั้นตอน จะประกอบเข้าด้วยกัน คือ 1) ประสบการณ์ 2) ความเข้าใจ 3) ความนึกคิด

(1) ประสบการณ์ (Experiences) ในบุคคลปกติทุกคนจะมีประสาทรับรู้อยู่ด้วยกันทั้งนั้นส่วนใหญ่ว่าเป็นที่เข้าใจก็คือประสาทสัมผัสทั้งห้าซึ่ง ได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้นและผิวหนัง ประสาทรับรู้เหล่านี้จะเป็นเสมือนช่องประตูที่จะให้บุคคลได้รับรู้และตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่างๆ ถ้าไม่มีประสาทรับรู้เหล่านี้แล้วบุคคลจะไม่มีโอกาสรับรู้หรือมีประสบการณ์ใดๆ เลยซึ่งก็เท่ากับว่าเขาไม่สามารถเรียนรู้สิ่งใดๆ ได้ด้วยประสบการณ์ต่างๆ ที่บุคคลได้รับนั้นย่อมจะแตกต่างกันและบางชนิดก็เป็นประสบการณ์ตรงบางชนิดเป็นประสบการณ์แทนบางชนิดเป็นประสบการณ์รูปธรรมและบางชนิดเป็นประสบการณ์นามธรรมหรือเป็นสัญลักษณ์

(2) ความเข้าใจ (Understanding) หลังจากบุคคลได้รับประสบการณ์แล้วขั้นตอนต่อไปก็คือตีความหมายหรือสร้างมโนคติ (Concept) ในประสบการณ์นั้นกระบวนการนี้เกิดขึ้นในสมองหรือจิตของบุคคลเพราะสมองจะเกิดสัญญาณ (Percept) และมีความทรงจำ (Retain) ขึ้นซึ่งเราอาจเรียกได้ว่ากระบวนการนี้ว่า “ความเข้าใจ” ในการเรียนรู้ที่บุคคลจะเข้าใจถึงประสบการณ์ที่เขาประสบได้ก็ต่อเมื่อเขาสามารถจัดระเบียบ (Organize) วิเคราะห์ (Analyze) และสังเคราะห์ (Synthesis) ประสบการณ์จนกระทั่งหาความหมายอันแท้จริงของประสบการณ์นั้นได้

(3) ความนึกคิด (Thinking) ความนึกคิดถือได้ว่าเป็นขั้นสุดท้ายของการเรียนรู้ซึ่งเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นในสมอง โดยความนึกคิดที่มีประสิทธิภาพนั้นต้องเป็นความนึกคิดที่สามารถจัดระเบียบ (Organize) ประสบการณ์เดิมกับประสบการณ์ใหม่ที่ได้รับให้เข้ากันได้จึงสามารถที่จะค้นหาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์ทั้งเก่าและใหม่ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เกิดบูรณาการการเรียนรู้อย่างแท้จริง กระบวนการของการรับรู้กระบวนการของการเรียนรู้มีขั้นตอน ดังนี้ คือ

1. มีสิ่งเร้า (Stimulus) มาเร้าอินทรีย์ (Organism)
2. อินทรีย์เกิดการรับสัมผัส (Sensation) ประสาทสัมผัสทั้งห้า ตา หู จมูก ลิ้น ผิวกาย
3. ประสาทสัมผัสส่งกระแสสัมผัสไปยังระบบประสาทเกิดการรับรู้ (Perception)
4. สมองแปลผลออกมาว่าสิ่งที่สัมผัสคืออะไรเรียกว่าความคิดรวบยอด (Conception)

5. พฤติกรรมได้รับคำแปลผลทำให้เกิดความคิดรวบยอดที่เกิดการเรียนรู้ (Learning)
 6. เมื่อเกิดกระบวนการรับรู้บุคคลก็จะเกิดการตอบสนอง (Response) พฤติกรรมนั้นๆ สามารถแสดงได้ด้วยแผนภูมิกระบวนการรับรู้ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 2.6 แผนภูมิกระบวนการรับรู้
 ที่มา : กัญญา สุวรรณแสง.จิตวิทยาทั่วไป, 2544

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

2.4.1 อุบัติเหตุทางถนน

1) **อุบัติเหตุ (Incidence)** เป็นสาเหตุในการเสียชีวิตที่สำคัญของประเทศ ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้บุคคลต้องได้รับอันตรายบาดเจ็บพิการ เสียชีวิตก่อนวัยอันสมควรและสูญเสียทรัพย์สินเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อประเทศชาติในด้านเศรษฐกิจและทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาอีกด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญกับเรื่องสวัสดิศึกษา เพื่อนำมาใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุส่งผลให้ชีวิตมีความปลอดภัยหรือสวัสดิภาพยิ่งขึ้น ความหมายและคำจำกัดความของอุบัติเหตุ มีดังต่อไปนี้

อุบัติเหตุ คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นอาจจะเป็นเหตุการณ์ดีหรือเหตุการณ์ร้ายก็ได้ส่วนอุบัติเหตุ (Accident) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนาเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินเป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจและอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วยการใช้คำ “อุบัติเหตุ” ตรงกับภาษาอังกฤษว่า Accidents ที่แล้วๆ มาจึงไม่ตรงกับศัพท์ที่ถูกต้องแต่ก็ได้ใช้มีกันมานานจนเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปแล้ว

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอาจเป็นเหตุการณ์ที่ร้ายหรือเหตุการณ์ดีก็ได้แต่ถ้าเป็นอุบัติเหตุแล้วมักจะนึกถึงแต่เหตุร้ายไม่คิดว่าจะเป็นเรื่องดีจึงตรงกับคำว่า Accidents ซึ่งนิยมใช้กันมาจนเป็นที่ยอมรับแล้ว ส่วนอุบัติเหตุ (Accident) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจไม่คาดฝันมาก่อนเป็นผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินร่างกายและจิตใจรวมทั้งอาจเป็นอันตราย ถึงแก่เสียชีวิตได้ทั้งกับตนเองและผู้อื่น

สรุปได้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจหรือคาดคิดมาก่อนทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินบุคคลได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจอาจบาดเจ็บ พิการหรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

2) สวัสดิภาพ

สวัสดิภาพ safety หมายถึง การปราศจากภัยอันตรายปราศจากการบาดเจ็บหรือตายรวมทั้งสูญเสียทรัพย์สินของมีค่าหรือเสียเวลาไป ส่วนความปลอดภัย หมายถึง ร่างกายตลอดจนทรัพย์สินอยู่เป็นปกติสุขดีไม่เกิดอุบัติเหตุปราศจากความเสียหายสมาคมสุศึกษาพลศึกษาและสันตนาการแห่งประเทศไทยได้ให้ไว้คือ สวัสดิภาพ หมายถึง ปราศจากภัยอันตรายหรือปราศจากการบาดเจ็บหรือการตายทรัพย์สินเสียหายหรือทำให้เสียเวลาที่มีค่าไปสวัสดิภาพหรือความปลอดภัย นั้นไม่เพียงแต่หมายถึงการไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเท่านั้น แต่สวัสดิภาพยังมีความหมายรวมทั้งการดำรงชีวิตอยู่อย่างสุขกาย สุขใจ ไม่เสี่ยงภัยมีความมั่นใจในการประกอบกิจกรรมต่างๆ และมีการเตรียมป้องกันภัยไว้ล่วงหน้าอย่างถูกต้องเหมาะสมและสม่ำเสมออีกด้วย

จากความหมายข้างต้นสรุปได้ว่า สวัสดิภาพหรือความปลอดภัย หมายถึง การไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นตลอดจนการปราศจากโอกาสที่จะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทรัพย์สินปราศจากความเสียหายหรือเสียเวลาที่มีค่าไป รวมทั้งการดำรงชีวิตอยู่อย่างปกติสุขดีทั้งกายและใจไม่เสี่ยงภัยมีความมั่นใจในการประกอบกิจกรรมต่างๆ และมีการเตรียมป้องกันภัยไว้ล่วงหน้าอย่างถูกต้องเหมาะสมและสม่ำเสมออีกด้วยสวัสดิภาพในการจราจรอุบัติเหตุก็ยังเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเสมอมีผลให้เกิดการบาดเจ็บพิการ ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลและส่วนร่วมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศชาติด้วยการเรียนรู้สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้จากการเดินทางหรือใช้เส้นทางต่างๆ จึงมีส่วนช่วยให้ทุกคนรู้จักปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางหรือใช้เส้นทางต่างๆ และสามารถนำความรู้ไปแนะนำบุคคลอื่นๆ

อันตรายจากอุบัติเหตุในการจราจรทางบกของคนไทยพุ่งขึ้นติดอันดับ 1 ใน 10 ของสาเหตุการตายทั้งหมด เมื่อแยกตามประเภทที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุเกิดจากรถยนต์จักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถปิกอัพในแต่ละปีจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำนวนมากกว่า 90,000 ราย ในกรณีจำนวนนี้เป็นผู้ที่มีอายุระหว่าง 18-38 ปี มากที่สุดและในจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด อุบัติเหตุที่ทำให้มีการเสียชีวิตมากที่สุดก็คือ อุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งอยู่ในกลุ่มอายุ 18-24 ปี และมีผลให้เกิดการเจ็บปวด และทนทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บเป็นระยะเวลายาวนาน เช่น การบาดเจ็บที่หลังหรือหัวเข่า สายตาพิการ แขนขาขาด พิการ เป็นต้น

อาจกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจร เปรียบเสมือนหนึ่งโรคภัยร้ายแรงชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นทุกวันและคุกคามสุขภาพ คุณภาพชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ทุกคนและทุกหน่วยงานต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบและร่วมมือกันแก้ปัญหา รวมทั้งป้องกันโรคอุบัติเหตุอย่างจริงจัง

2.4.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ศราวุฒิ พันธสชาว (2525, หน้า 63) ได้สรุปลักษณะการคมนาคมขนส่งทางบกโดยทั่วไปไปแล้วต้องประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ มีความสัมพันธ์กันอย่างมากหากเกิดความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ดังนี้

(1) สภาพถนน (Road Way) คุณลักษณะของถนนควรมีพิจารณาเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุบนถนนจำแนกได้ 7 ประการ

1.1) จำนวนช่องถนน (Lane) ถนนที่มี 3 ช่องทางอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเพราะเมื่อรถวิ่งตามช่องกลางโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีผู้บาดเจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมากถนนที่มี 4

ช่องทางจะมีอันตรายการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนที่มี 2 ช่องทางเนื่องจากปริมาณการจราจรมากและมีถนนอื่นมาเชื่อมต่อ

1.2) ความกว้างของช่องถนน (Lane Width) มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องถนนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ระหว่างช่องถนนที่มีความกว้าง 18 ฟุตและมีขอบถนนจะมีความปลอดภัยกว้างช่องถนนที่กว้าง 22 ฟุตแต่ไม่มีขอบถนน

1.3) แนวกั้นกลางถนน (Medians) ใช้กั้นถนนที่มีการจราจร 2 ช่องทางโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรกเมื่อรถวิ่งสวนทางกันและมีแนวกั้นกลางถนน

1.4) ไหล่ถนน (Shoulders) เป็นพื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้าไหล่ถนนมีอิทธิพลมากต่อความปลอดภัยในการจราจร

1.5) สิ่งกีดขวางถนน (Roadside Obstruction) อาจจะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งของอื่นบริเวณข้างทางได้

1.6) พื้นผิวถนน (Road Surface) ได้แก่ ความโค้งของถนนผิวลาดของถนนและระยะสายตามีอิทธิพลอย่างมากต่อความปลอดภัยในการจราจร

1.7) ความสว่างของถนน (Lighting) ถนนที่มีความสว่างจะปลอดภัยกว่าถนนที่มืด

(2) ยานพาหนะ (Vehicle) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งานซึ่งยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ได้แก่ สภาพของยางยางไม่มีดอกไม่เกาะถนนระบบห้ามล้อซึ่งอาจทำให้เบรกแตกกระຈກมองหลังมองข้างชำรุดซึ่งจะทำให้มองเห็นรถที่วิ่งตามมาไม่ชัดเจนตลอดจนยวดยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานนับเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ทั้งสิ้น

(3) ผู้ใช้ถนน (Road User) ผู้ใช้ถนนในที่นี้หมายถึงผู้ขับขี่และผู้เดินทางเท้าที่ใช้ถนนสัญจรไปมาผู้ใช้ทางที่มีส่วนสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุมากมีดังนี้

3.1) ผู้ขับขี่ (Driver) เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรงการขับขี่ที่ไม่ชำนาญไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรการขับขี่รถที่ขาดความระมัดระวังย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้การจะมีใบอนุญาตขับขี่ก็มิใช่รับรองว่าขับขี่โดยปลอดภัยผู้ขับขี่ที่ดีจะต้องรอบรู้กฎหมายเกี่ยวกับปัญหาการจราจรทางบกคำสั่งเครื่องหมายและสัญญาณจราจรตลอดจนวิธีขับรถที่ถูกต้องและมีความชำนาญในการขับขี่เป็นอย่างดีทั้งยังต้องรู้จักหาวิธีเพิ่มพูนความรู้ในการขับขี่ให้ดียิ่งขึ้นมีความรู้ในการทำงานของเครื่องยนต์พอสมควรองค์ประกอบที่ทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนการจราจรจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมีดังนี้คือ

3.1.1 อายุ ผู้มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราวสำหรับรถจักรยานยนต์ความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกิน 90 ลูกบาศก์เซนติเมตรจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี บริบูรณ์ ผู้ขับขี่ที่ก่ออุบัติเหตุจากจราจรทั้งในประเทศพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนาคือช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งสาเหตุเนื่องมาจากอยู่ในช่วงวัยรุ่นที่มีความคิดคะนองชอบความสนุกสนานตื่นเต้นจึงมักจะขับรถด้วยความเร็วสูงและมีความระมัดระวังไม่เพียงพออีกทั้งยังเป็นผู้ที่เริ่มฝึกหัดขับขี่ยวดยานพาหนะจึงยังไม่มี ความชำนาญในการควบคุมบังคับและตัดสินใจเหตุการณ์เฉพาะหน้าไม่ดีพอผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี มักจะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่รุนแรง

3.1.2 เพศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพศชายสูงกว่าเพศหญิงเพราะเพศชายขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง แต่ถ้าหากชายและหญิงขับรถด้วยปริมาณที่เท่าๆ กันแล้วจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้หญิงจะสูงกว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ชาย

3.1.3 ความชำนาญ ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีความชำนาญในการขับขี่รถเป็นอย่างมากอีกทั้งควรที่จะรู้จักเส้นทางรู้จักกฎข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจรเป็นอย่างดี

3.1.4 สภาพร่างกายผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์ จากความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าหรือโรคต่างๆ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นยากระตุ้นไม่ให้ง่วงยาระงับประสาทยานอนหลับตลอดจนยาเสพติดทุกชนิดเป็นอันตรายต่อการขับขี่รถยนต์พาหนะได้ทั้งนั้น

3.1.5 แอลกอฮอล์ มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเพราะฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะทำลายความสามารถในการขับขี่การตัดสินใจและการบังคับรถยนต์พาหนะซึ่งมีผลทำให้ความระมัดระวังลดลงการตัดสินใจผิดพลาดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

3.1.6 การขับขี่ด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเนื่องจากไม่สามารถหยุดรถได้อย่างกะทันหันทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเป็นอันตรายถึงชีวิตได้

3.2) ผู้เดินเท้า (Pedestrian) เป็นผู้เดินเท้าอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเพราะการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ย่อมจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งนี้เพราะสาเหตุต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ผู้เดินเท้าไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
- ผู้เดินเท้ามีนิสัยไม่ยอมรับรู้และปฏิบัติตามนิสัยของตนเองเอาความสะดวกของตนเป็นใหญ่
- ผู้เดินเท้าไม่มีความชำนาญและไม่รู้หลักในการข้ามถนน
- ผู้เดินเท้าไม่มีมารยาทและไม่เห็นใจผู้ขับขี่รถยนต์อื่นก็จะเดินหรือข้ามถนนที่ใดก็ทำตามใจชอบ
- การแต่งกายของผู้เดินเท้าเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นการสวมเสื้อผ้าที่มีสีมืดคล้ำทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- เพศวัยและความบกพร่องทางกายของผู้เดินเท้าเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

(4) สภาพแวดล้อม (Environment) หมายถึง สิ่งแวดล้อมและสภาพเศรษฐกิจสังคมกฎหมายการศึกษาการแพทย์และนโยบาย

4.1) สิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยสภาพผังเมืองสภาพทางภูมิศาสตร์และดินฟ้าอากาศมลพิษการจัดสภาพผังเมืองควรคำนึงถึงการใช้สอยของสิ่งก่อสร้างต่างๆ ให้ถูกต้อง

4.2) กฎหมายและการบังคับใช้ ในปัจจุบันมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีลักษณะซ้ำซ้อนบางส่วนขัดแย้งกันและมีมากหลายฉบับทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเกิดความสับสนและยุ่งยากการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจึงไม่ค่อยรัดกุมและไม่มีประสิทธิภาพเป็นผลให้ผู้ขับขี่บางส่วนไม่ปฏิบัติตาม

4.3) การศึกษาเกี่ยวกับการใช้ถนน ส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความสามารถในการรถใช้ถนนกล่าวคือ การให้การศึกษแก่นักเรียนนักศึกษายังไม่เพียงพอและไม่ต่อเนื่อง

4.4) การแพทย์ การบริการผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุยังไม่เพียงพอขาดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ในการดูแลช่วยเหลือผู้ป่วยที่ถูกต้องทั้งนี้เนื่องจากความสามารถในการตัดสินใจไม่แน่นอนปฏิบัติยาตอบสนองช้าและไม่มีความชำนาญในการใช้เครื่องอุปกรณ์ประจำรถ

4.5) นโยบายหลักในการควบคุมอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งยังขาดแผนหลักและนโยบาย

ที่ต่อเนื่องการมีแผนหลักจะทำให้ไม่ว่าจะเป็นผู้บริหารชุดไหนที่เข้ามาบริหารต้องดำเนินต่อไปตามแผนนั้นจนเสร็จสิ้น

นอกจากนี้ยังได้มี พรสุข หุ่นิรันดร์ (2534, หน้า 55) ได้แบ่งจำแนกสาเหตุของอุบัติเหตุไว้ ดังนี้

(1) **พฤติกรรมของคน** พฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึง ร้อยละ 75 - 90 ซึ่งสามารถแบ่งเป็นองค์ประกอบย่อยได้ ดังนี้

1.1) **มีพฤติกรรมไม่ปลอดภัย** ซึ่งลักษณะของพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยจะมีได้หลายประเภทด้วยกัน ได้แก่

1.1.1 ความประมาทสะเพร่าเผลอเรอไม่รอบคอบของคนประเภทนี้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยและกฎแห่งความปลอดภัยแต่ไม่ปฏิบัติตามไม่ยอมเชื่อฟังกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัยขาดความระมัดระวังในการกระทำสิ่งต่างๆ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น

1.1.2 ความบ้ำระทำไอ้อวดมีความคึกคะนองสนุกสนานชอบการเสี่ยงภัยและฝ่าฝืนกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัย

1.1.3 ความไม่ยอมรับรู้มีลักษณะของการต่อต้านไม่สนใจต่อกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัยไม่ใส่ใจในการกระทำของตนเองว่าจะเสี่ยงภัยและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขนาดไหนเป็นบุคคลที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยมากและไม่สามารถจะหลบเลี่ยงจากอุบัติเหตุได้ทันเวลาเพราะความไม่ยอมรับรู้ในเหตุการณ์และการกระทำที่เสี่ยงภัยของตนเองนั้น

1.1.4 ชอบผัดวันประกันพรุ่งและมีนิสัยไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยเช่นราวรันไดชำระก็ไม่มียอมซ่อมแซมในเวลาอันรวดเร็วชอบเลื่อนวันไปเรื่อยๆ เรียกว่าพวกชอบผัดวันประกันพรุ่งและการวางสิ่งของเครื่องใช้เกะกะทางเดินเป็นนิสัยไม่มีระเบียบ

อนึ่ง พฤติกรรมไม่ปลอดภัยทั้ง 4 ประเภทที่บุคคลหนึ่งอาจจะมีพฤติกรรมเพียงประเภทเดียวหรือหลายประเภทรวมกันก็ได้การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไม่ปลอดภัยของคนเป็นงานที่ยากลำบากและต้องใช้เวลาอย่างมากต้องใช้การศึกษา เพื่อเปลี่ยนแปลงคนให้มีพฤติกรรมที่ปลอดภัยหาค่าความไม่ปลอดภัยอาจสืบเนื่องจากสาเหตุ ต่อไปนี้

1) ความบกพร่องทางร่างกาย

1.1) ผู้เป็นโรคหัวใจโรคลมบ้าหมูโรคเบาหวานโรคความดันโลหิตสูงหรือต่าเนื้องอกในสมองเป็นตะคริว

1.2) ความบกพร่องของอวัยวะต่างๆ เช่น แขนขาพิการหูตึงหูหนวกสายตาเอียงมากตาบอด

2) ความบกพร่องทางจิตใจบุคคลที่มีความบกพร่องทางจิตใจเช่นเป็นโรคจิตโรคประสาทอารมณ์เครียดมากมีความตื่นเต้นและวิตกกังวลสูงบุคคลประเภทนี้มีการเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบุคคลที่มีความบกพร่องทางร่างกายเพราะผู้ที่เป็นโรคจิตโรคประสาทยังสามารถอยู่ในสังคมได้และบางรายจะ 모르ตนเองว่าเป็นโรคมองภายนอกโดยทั่วๆ ไปบุคคลเหล่านี้จะคล้ายกับคนปกติ

3) ขาดความรู้ความเข้าใจมีความรู้ไม่ทันต่อเหตุการณ์ในปัจจุบันและความก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทำให้บุคคลเหล่านี้ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีที่ใหม่ๆ โดยเฉพาะการทำงานบางชนิดต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางที่มีความรู้ความสามารถเป็นอย่างดีและขาดความรู้ความ

เข้าใจในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่ทันสมัยเช่นชาวชนบทไม่มีความรู้ในการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าต่างๆ อย่างถูกวิธี

4) ผู้ขาดทักษะและไม่มี ความชำนาญในการใช้เครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรมและการทำงานก่อสร้างเช่นคนทำงานที่เพิ่งเข้าทำงานใหม่ขาดทักษะในการใช้เครื่องจักร

5) มีเจตคติที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัยเช่นไม่กล้าทำอะไรหรือเดินทางไปไหนเพราะกลัวอุบัติเหตุหรือเชื่อว่าอุบัติเหตุป้องกันไม่ได้

6) มีการใช้สิ่งเสพติดให้โทษบางชนิดพวกแอมเฟตตามีน ขณะปฏิบัติงานในโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งมีผลกระทบทำให้บุคคลที่ใช้สิ่งเสพติดเหล่านี้มีบุคลิกภาพที่แปรปรวนร่างกายอ่อนเพลียและมีความบกพร่องทางร่างกายและทางจิตใจเป็นผลตามมาเป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องจักรกลในการทำงานโรงงานอุตสาหกรรมได้ง่าย

7) มีการดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะปฏิบัติงาน ซึ่งอาจเป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุเครื่องจักรกลตัดแขนหรือตัดนิ้วมือ

(2) **สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย** แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

2.1) สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

ความบกพร่องชำรุดหรือเสื่อมสภาพของวัสดุอุปกรณ์เนื่องจากไม่ได้รับการบำรุงรักษา เช่นเครื่องจักรกลชำรุดเครื่องจักรกลเสื่อมสภาพการใช้งานหรืออุปกรณ์ที่ใช้งานในโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ บกพร่องการก่อสร้างไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการไม่มีความปลอดภัยเช่นสร้างอาคารที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการการก่อสร้างถนนคดเคี้ยวเป็นหลุมเป็นบ่อทำให้เกิดอุบัติเหตุได้และการก่อสร้างอาคารตึกสูงหลายสิบชั้น โดยไม่มีทางหนีไฟสภาพดินฟ้าอากาศมีทัศนวิสัยไม่ดีเช่นฝนตกหนักพื้นถนนในโรงงานอุตสาหกรรมลื่นมีหมอกควัน

2.2) สิ่งแวดล้อมทางสังคม

ความบกพร่องของกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยเช่นมีกฎหมายที่ล้าสมัยหรือมีกฎหมายแต่ไม่สามารถบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายได้มีขนบธรรมเนียมและประเพณีวัฒนธรรมความเชื่อและค่านิยมทางสังคมที่สนับสนุนให้บุคคล มีความประมาทหรือชอบโอ้อวดอยากลองและชอบการเสี่ยงภัยด้วยความตื่นเต้นเพราะสังคมให้ความชื่นชมและนิยมนับถือว่าเป็นความกล้าหาญน่ายกย่องนับถือในการกระทำนั้นๆ

2.4.3 ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกหรืออุบัติเหตุทางถนน

ในที่นี้จะกล่าวถึง 2 ส่วน คือความสูญเสียจากการจราจรทางบกและระบาคติวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2536, หน้า 78) มีรายละเอียด ดังนี้

(1) **ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกหรืออุบัติเหตุทางถนน** ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางบกสามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ

1.1) **ความสูญเสียโดยตรง (Direct Loss)** ได้แก่ค่าบริการกรณีฉุกเฉินค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาลค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาลค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพค่าชดเชยในระหว่างผู้ป่วยค่าทำศพค่าชดเชยความพิการค่าทรัพย์สินเสียหายเหล่านี้

1.2) **ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect Loss)** กรณีนี้เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหายในระหว่างผู้บาดเจ็บหยุดงานหากมีการตายและการพิการ

เกิดขึ้นก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรมและการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการการสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ของคนตายและพิการถ้าหากไม่ได้รับบาดเจ็บจะสามารถหารายได้รวมถึงการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวดความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รักซึ่งประเมินค่ามิได้ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนักในประเทศบราซิลได้มีการศึกษาค่าความสูญเสียนี้พบว่าค่าของความสูญเสียโดยตรงมีเพียงร้อยละ ๖ ของความสูญเสียทั้งหมดเท่านั้น

(2) ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจรอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจรจำแนกได้ 3 ปัจจัย (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, 2537, หน้า 84)

2.1 ปัจจัยที่เกี่ยวกับคน

1) ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้บังคับและมีควบคุมยานพาหนะในสถานการณ์ที่ต่างๆ กันเมื่อวิเคราะห์ปัจจัยผู้ขับขี่พบว่ามีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องมีหลายประการ เช่น อายุเพศประสบการณ์ความสามารถในการขับขี่สภาพร่างกาย

2) ผู้โดยสาร ผู้โดยสารอาจจะเป็นผู้เกี่ยวข้องทางอ้อม เช่น มีการเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกำหนดขับรถด้วยความประมาทขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรและขับรถแข่งขันกับผู้อื่นจนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.2 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดก็มีความบกพร่องอันสืบเนื่องมาจากการขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ซึ่งส่งผลให้อุปกรณ์ต่างๆ เกิดความบกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อระบบบังคับเลี้ยวระบบการทรงตัวระบบไฟสัญญาณชำรุด หรือ ยางหมดสภาพและจากการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์การถอดอุปกรณ์เดิมออกเช่นกระจกหลัง

2.3 ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

จากสภาพพื้นผิวถนนที่มีลักษณะขรุขระชำรุดลื่นเป็นหลุมเป็นบ่อและยังมีปัจจัยเรื่องของสัญญาณไฟจราจรไม่มีเครื่องหมายจราจรหรือมีการติดตั้งในสถานที่ที่ไม่เหมาะสมซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกลและจากสภาพของธรรมชาติ เช่น ฝนตกหมอกกลางคืนไฟซึ่งเกิดจากการเผาขยะข้างทางทำให้ไม่สามารถมองเห็นถนนหรือรถคนอื่นได้ชัดเจนมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

2.4.4 มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

วิจิตร บุญยะโทตระ (2536, หน้า 58) ได้กล่าวว่า มาตรการสากลที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรหรืออุบัติเหตุทางถนนนั้นประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการ คือ

1) มาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and Training) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กเล็กจนถึงประชาชนทั่วไปมีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้และเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยความหมายและวิธีการให้การศึกษาและอบรมไม่เพียงแต่ให้ความรู้และความเข้าใจในปัญหาแต่จะต้องปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Consciousness) ปลูกฝังความมีระเบียบวินัย (Discipline) ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยไม่เพียงนำความรู้เพื่อใช้ประโยชน์แก่ตนเองครอบครัวและสังคมเท่านั้นแต่จะต้องถ่ายทอดได้ปฏิบัติได้ถูกต้องในชีวิตจริงการฝึกอบรมจึงเหมาะสมในมาตรการนี้ โดยแบ่งเป็น 2 วิธี

1.1 Direct Method จากการจัดการให้ความรู้ในชั้นเรียนสวนจราจรโรงเรียนสำหรับผู้ได้รับการอบรมผู้กระทำผิดมีช่วงเวลาที่กำหนดเช่นใน 3-6 วันๆ ละ 1 ชม (Traffic Garden)

1.2 Indirect Method การจัดการให้ความรู้ปลูกฝังค่านิยมมรดกรงค์นอกห้องเรียนโดยใช้สื่อ (Media)

2) มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัยรวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเช่นการตรวจสภาพรถการสอบใบขับขี่การสวมหมวกนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัยจิตใจอารมณ์การดื่มสุราการใช้ยากระตุ้นประสาทและโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุได้แก่การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างประมาท ขับขี่ด้วยความคึกคะนองการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเช่นการขับเร็วเกินกำหนดการไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือก่อนจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถการขับแข่งกับเพื่อนหรือการถุกเพื่อนทำทนาย

ในปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการจราจรทางบกที่ใช้บังคับอยู่เป็นหลักแล้วมีจำนวน 43 ฉบับที่ใช้อยู่โดยผู้ฝ่าฝืนละเมิดได้แก่ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายแม่บทที่สำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุที่ผู้ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่คนเดินเท้าคนจูงขีไถ่สัตว์และเจ้าของรถ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก เมื่อ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งด้วยรถยนต์ขนาดใหญ่ ได้แก่ รถโดยสารรถบรรทุกใช้บังคับแก่ผู้ขับรถผู้เก็บเงินค่าโดยสารนายตรวจรถและพ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายควบคุมการจดทะเบียนรถยนต์ขนาดเล็กเช่นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลสามล้อเครื่องรถแท็กซี่รถจักรยานยนต์ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่และเจ้าของรวมทั้งประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2515 เรื่อง ทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดินทางหลวงจังหวัดกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะและเครื่องหมายจราจร

3) มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) มีการปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรมโดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพของถนนสิ่งแวดล้อมของถนนและการปรับปรุงยานพาหนะ การปรับปรุงและแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรเป็นแนวทางการแก้จากสาเหตุแท้จริงของอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจรแบ่งเป็น 2 ลักษณะ

(3.1) การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะของทางโดยมีแนวทางจากประเทศอังกฤษ ดังนี้

ก. ปรับปรุงสัญญาณไฟ (Traffic Signals) เช่นติดตั้งสัญญาณไฟการตั้งรอบสัญญาณไฟ (Timing) ตั้งระยะสัญญาณไฟ (Phrasing) เพิ่มความเข้มของสัญญาณไฟ (High Intensity) มีการติดตั้งสัญญาณไฟคนข้ามถนน

ข. ให้แสงสว่าง (Lighting) บริเวณสัญญาณเครื่องหมายที่จราจรต่อทางข้ามทางม้าลายทางโค้ง

ค. มีปรับปรุงทางสำหรับคนเดินเท้า อาทิเช่น สร้างเกาะกลางถนนรั้วริมถนนทางม้าลายสะพานลอยหรืออุโมงค์

ง. การห้ามจอดรถ (Parking Restriction)

จ. การจัดช่องทางเดินรถ (Vehicle Canalization) โดยการทำให้เครื่องหมายที่ถนนเส้นคู่

ลูกศร

ฉ. ปรับปรุงป้ายจราจร (Signing)

ช. ปรับปรุงผิวจราจร (Carriageway Surface) โดยการปรับปรุงซ่อมแซมเพิ่มความฝืดตีเส้นขาวที่ขอบทางทำส่วนนูนขึ้นบนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็ว (Speed Control)

ซ. การจัดการอื่นๆ เช่น การทำวงเวียนเดินรถทางเดียวท่าเกาะกลางถนนยาวตลอด

(3.2) การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะการชนโดยมีประเทศสหรัฐอเมริกา

และออสเตรเลียเป็นตัวอย่างปรับปรุงด้านกายภาพ (Physical Facilities) ทางวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) การควบคุมจราจร (Traffic Control) อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งอย่างประกอบกันเช่นในกรณีชนคนเดินเท้าควรปรับปรุงติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้ามจัดให้มีทางม้าลายสร้างรั้วริมถนนสร้างเกาะกลางถนนยาวตลอดสร้างสะพานข้ามหรืออุโมงค์จำกัดความเร็วถ้าชนกลางคืนให้ปรับปรุงไฟถนน

2.4.5 ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาใหญ่ที่ทั่วโลกให้ความสำคัญในแต่ละปีทุกประเทศต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่าตลอดถึงทรัพย์สินมูลค่ามหาศาลส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชนในการนี้สมัชชาสหประชาชาติได้มอบให้สหพันธรัฐรัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้บริหารระดับสูง เรื่อง "ความปลอดภัยทางถนน"(First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ 19-20 พฤศจิกายน 2552 โดยเชิญผู้แทนระดับสูงของประเทศต่างๆ เข้าประชุมและได้ประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกกำหนดให้ ปี 2554-2563 (2011-2020) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety : DARS) เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 และมีการเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิตในระดับที่ทำนายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ

ในส่วนของประเทศไทยซึ่งเป็นสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามปฏิญญามอสโกด้วยการ

1. กำหนดเป้าหมายตามมาตรฐานสากล คือ อัตราการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่งหรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน

2. กำหนดแนวทางการดำเนินงานในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 8 ประการ ได้แก่

2.1 ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน

2.2 ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะให้ลดลง

2.3 แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายในระยะเวลาที่กำหนด

2.4 ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

2.5 ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถโดยสาร

รถบรรทุก

2.6 พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย

2.7 พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้ทั่วถึงและรวดเร็ว

2.8 พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีความแข็งแกร่ง

เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในการนี้กรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนงานด้านต่างๆ เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนตามเป้าหมายของรัฐบาล (สำนักงานประชาสัมพันธ์เขต พ.ศ. 2560)

2.4.6 แผนที่น่าสนใจเชิงกลยุทธ์ (กรอบ 5 เสาหลักในการลดอุบัติเหตุ)

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนโดยถือเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาและบรรจุไว้ในนโยบายด้านสังคมและคุณภาพชีวิตที่จะดำเนินการด้านความปลอดภัยและลดความสูญเสียเรื่องอุบัติเหตุจราจรให้น้อยที่สุดส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทางและใช้การขนส่งอย่างปลอดภัยรวมทั้งน้อมนำหลักการแก้ไขปัญหาราจรตามแนวพระราชดำริไปดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยถือเป็นวาระแห่งชาติที่จะต้องดำเนินการอย่างจริงจังในทุกพื้นที่ของประเทศรัฐบาลตระหนักดีว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันและลดความสูญเสียได้หากทุกฝ่ายช่วยกันขณะนี้ทราบว่าองค์การสหประชาชาติโดยองค์การอนามัยโลกได้เรียกร้องให้ทุกประเทศในโลกร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety : DARS) สำหรับประเทศไทยได้ดำเนินการโดยร่วมมือกับประชาคมโลกมาเป็นลำดับในการวางแผนปฏิบัติการในอีก 10 ปี ข้างหน้าภายใต้กรอบข้อเสนอที่เรียกว่า 5 เสาหลัก (5 Pillars) ประกอบด้วย

เสาหลักที่ 1 การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ (Road Safety Management) ขณะนี้ได้มีการประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. - สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย) จะผลักดันให้กลไกภายใต้ระเบียบสำนักนายกฯ ฉบับดังกล่าวดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้น

เสาหลักที่ 2 การสร้างความปลอดภัยทางด้านโครงสร้างถนนและสภาพแวดล้อมริมทาง (Safer Roads and Mobility) โดยกระทรวงคมนาคมกระทรวงมหาดไทย และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันสร้างถนนที่มีความปลอดภัยเริ่มตั้งแต่การวางผังเมืองการตรวจสอบความปลอดภัยของถนนการแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายทั้งนี้จะต้องส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมมากที่สุด

เสาหลักที่ 3 การส่งเสริมให้เกิดยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) ปัจจุบันยานพาหนะที่อันตรายและสร้างความสูญเสียมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ดังนั้นจะต้องลดอัตราการสูญเสียที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ให้เหลือน้อยที่สุดโดยการส่งเสริมมาตรการต่างๆ เช่น การสวมหมวกนิรภัยการฝึกการขับขี่ปลอดภัยในเด็กและเยาวชน นอกจากนี้รถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถตู้จะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยที่สูงขึ้นรวมทั้งต้องส่งเสริมให้ผู้ประกอบการผลิตยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากลที่สำคัญคือการส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมมือกับโรงเรียนต่างๆ จัดให้มีรถรับส่งนักเรียนเพื่อลดการใช้รถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชน

เสาหลักที่ 4 การสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน (Safer Road Users) ดำเนินการตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเพื่อแสวงหาแนวทางให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีมารยาทและเคารพกฎจราจรศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะเสนอต่อรัฐบาลให้สนับสนุนการทำหน้าที่ของตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนผลักดันให้มีการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งในและนอกสถานศึกษาโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะพัฒนาคุณภาพของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรมากยิ่งขึ้น

เสาหลักที่ 5 การช่วยเหลือและการรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (Post Crash Response) ส่งเสริมระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจัดให้มีศูนย์อุบัติเหตุการฝึกอบรมอาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัยให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยตามมาตรฐานสากลตลอดจนส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนภารกิจด้านนี้มากยิ่งขึ้น จากการศึกษาที่ได้ประกาศ

ให้ 10 ปี ต่อจากนี้เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ขณะนี้จึงถือเป็นนิมิตหมายที่ดีของรัฐบาล และทุกภาคส่วนตลอดจนประชาชนที่จะต้องร่วมมือกันดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อลดความสูญเสียเราจะทำให้เป้าหมายใน 10 ปี ช่างหน้าที่ว่าคนไทยจะต้องเสียชีวิตไม่เกินจำนวน 10 คน ต่อประชากร 100,000 คนบรรลุผลลงได้ (ชนม์ชื่น บุญญานุสาสน์, มปป.)

2.5 แผ่นแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556 - 2559

2.5.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่และแนวโน้มมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงขึ้น โดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน โดยมีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 50 ล้านคน อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกในกลุ่มอายุระหว่าง 15-29 ปี และเป็นสาเหตุการตายอันดับสองในกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและผู้ขี่รถจักรยานยนต์หากไม่มีการวางแผนป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่ยากจนถึงปานกลางจะสูงขึ้นเป็นสองเท่าใน ค.ศ.2020 และอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับหกของประชาชน จากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโล ซึ่งกำหนดให้ “ค.ศ.2011-2020 (พ.ศ. 2554-2563) เป็นทศวรรษในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกถึงร้อยละ 50 ในปี ค.ศ.2020 (พ.ศ.2563)

จากการให้ความสำคัญขององค์การสหประชาชาติกล่าวข้างต้นและแต่งตั้งคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 จึงกำหนดให้ พ.ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมาย กล่าวคือ ช่วยลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่าจำนวน 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนใน พ.ศ.2563 และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทยตามแนวทาง 5 เสาหลัก ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

1. การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
2. ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road and Mobility)
3. ยานพาหนะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Vehicle)
4. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road Use)
5. การดูแลหลังการเกิดเหตุ (Post-Crash Care)

สำหรับประเทศไทยนับตั้งแต่มีการพยายามแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ ปี 2547 มีอัตราผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศโดยเฉลี่ยระหว่าง พ.ศ.2541-2552 ค่าเฉลี่ยปีละ 19.92 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยใน พ.ศ.2552 อยู่ที่จำนวน 17.39 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน

2.5.2 ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแนวทางดำเนินการ

1. วิสัยทัศน์

ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล
Achieving the Standard of Safe Journeys “Together”

2. พันธกิจ

1. สนับสนุนให้ความความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศในทุกมิติของนโยบาย
2. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เป็นรากฐานของสังคมไทย
3. ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อลดความสูญเสียของประเทศไทย

3. เป้าหมายเชิงนโยบาย

ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด โดยมีการกำหนดค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในช่วงการดำเนินงานของแผนดังต่อไปนี้

ปี พ.ศ.	เป้าหมาย (ตาย/ประชากรแสนคน)
2556	14.43
2557	13.68
2558	12.93
2559	12.18

ภาพที่ 2.7 ค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

หมายเหตุ สำหรับค่าเป้าหมายกำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 ฉบับนี้ได้กำหนดค่าเป้าหมายจากข้อมูลที่จัดเก็บโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ได้ดีที่สุดในปัจจุบัน เนื่องจากมีการจัดเก็บอย่างต่อเนื่อง และมีนิยามในการจัดเก็บที่สม่ำเสมอสามารถนำมาวิเคราะห์แนวโน้มรวมถึงการเปรียบเทียบระหว่างปีได้อย่างไรก็ตามควรมีการพัฒนาระบบมีการจัดเก็บให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่การเก็บข้อมูลการเสียชีวิตภายใน 30 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ เมื่อพัฒนาระบบข้อมูลในการจัดเก็บที่ได้มาตรฐานแล้ว ควรพิจารณาปรับค่าเป้าหมายให้เป็นไปตามนิยามใหม่ โดยยึดค่าเป้าหมายที่จะลดลงให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี 2563 เป็นเกณฑ์ในการกำหนดเป้าหมายใหม่และอาจมีการทบทวนแผนแม่บทฯ ฉบับใหม่ให้เหมาะสมกับค่าเป้าหมายที่กำหนดขึ้น เนื่องจากอาจต้องมีการเพิ่มปรับปรุงมาตรการให้มีความเหมาะสมกับเป้าหมายในปี 2563 ต่อไป

4. ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินการ

สำหรับแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ได้กำหนดยุทธศาสตร์ออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจุบันเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างด้านความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วมและยังประกอบด้วย 20 เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ทั้งสิ้น 37 กลยุทธ์ และตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์ 37 ตัวชี้วัด

ตารางที่ 2.1 ตารางประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล

ประเด็นกลุ่ม ยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิง ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1.การปรับตัว เข้าสู่ประชาคม อาเซียน	เป็นผู้นำด้านความ ปลอดภัย ในประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน	เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ ความเป็นผู้นำด้านความ ปลอดภัยทางถนนของ ประเทศในประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนเพื่อ ยกระดับประเทศไทยให้เป็น ศูนย์กลางด้านความ ปลอดภัยทางถนนในภูมิภาค	ประเทศไทยได้รับการ ยอมรับว่าเป็นผู้นำด้าน ความปลอดภัยทางถนน ในประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียนประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางด้านระบบ ข้อมูลความปลอดภัย ทางถนนในอาเซียน
2. การปรับ โครงสร้างการ จัดการ	“การจัดการด้านความ ปลอดภัยอย่างมีส่วน ร่วม”	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการ ทำงานเชิงบูรณาการของ หน่วยงานภาครัฐ	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านความปลอดภัยทาง ถนนมีแผนในการ บูรณา การการทำงานที่ สอดคล้องกับเป้าหมายที่ กำหนดไว้
		เพื่อส่งเสริมบทบาทของ องค์กรภาคเอกชนและภาค แรงงานในการให้ความ สำคัญกับความปลอดภัยทาง ถนนในการทำงาน	การเสียชีวิตในภาค แรงงานอันเนื่องมาจาก อุบัติเหตุทางถนนในการ ทำงานลดลง
3. การจัดสรร ทรัพยากร	“มีแหล่งทุนเพื่อ สนับสนุนการทำงาน อย่างยั่งยืน”	เพื่อให้มีการสนับสนุน งบประมาณจากภาครัฐที่ เพียงพอ	งบประมาณตาม แผนปฏิบัติการได้รับการ สนับสนุนอย่างรอบด้าน และเพียงพอ
		เพื่อระดมเงินทุนในการ ทำงานจากแหล่งทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และแหล่ง งบประมาณจากต่างประเทศ	มีกลไกการระดมทุนด้าน การส่งเสริมความ ปลอดภัยทางถนนที่เอื้อ ต่อการทำงานและยั่งยืน
4. การติดตาม ประเมินผล	“ระบบข้อมูล การ ติดตามประเมินผลที่เป็น มาตรฐาน	เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลใน การติดตามความก้าวหน้า ของการ	มีระบบข้อมูลกลางและ นิยามกลางที่สอดคล้อง ต่อมาตรฐานสากล

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

ประเด็นกลุ่ม ยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิง ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
		ดำเนินงานตามแผน ทศวรรษความปลอดภัย ทางถนน	
5. การวิจัย พัฒนา และถ่ายทอด เทคโนโลยี	“ผู้นำด้านการวิจัย ความปลอดภัยทาง ถนนในระดับสากล”	เพื่อยกระดับการพัฒนา ด้านงานวิจัยเกี่ยวกับ ความปลอดภัยทางถนน ให้เท่าเทียมกันนานาชาติ	งานวิจัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน เป็นสาขางานวิจัย แบบ มุ่งเป้าของ ประเทศไทย
		เพื่อเสริมสร้างบทบาท ของประเทศไทยด้าน งานวิจัยและถ่ายทอด ความรู้ ตามกรอบ ทศวรรษความปลอดภัย ทางถนนในระดับสากล	ประเทศไทยมี องค์กรด้านวิจัย พัฒนาและ ถ่ายทอดความรู้ ด้านความปลอดภัย ทางถนน
6. การพัฒนาและ ปรับปรุงกฎหมาย	“กฎหมายคือเครื่องมือ ยกระดับประเทศสู่ มาตรฐานสากล”	เพื่อปรับปรุงระเบียบข้อ กฎหมายที่เป็นข้อจำกัด ต่อการพัฒนาประเทศ ไปสู่ความเป็นสากล	ประเทศไทยมี กฎหมายด้านความ ปลอดภัยทางถนนที่ สนับสนุนการ ทำงานที่มี ประสิทธิภาพ

ตารางที่ 2.2 กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 1 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 1

กลยุทธ์		
กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แนวทางการดำเนินการ
1.1	ลำดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเป็นอันดับที่ 1 ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	- กำหนดเป้าหมายของประเทศตามแนวทาง ของ Brunei Transport Action Plan
1.2	ประเทศไทยได้รับการยอมรับเป็น Road Safety Center ของอาเซียน	- จัดตั้ง Road Safety Center - เสนอตัวเป็นเลขานุการคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาเซียน
1.3	หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง จังหวัด และท้องถิ่นสามารถจัดทำแผนไปสู่การปฏิบัติ	- จัดทำแผนพัฒนาสมรรถนะการทำงานแบบบูรณาการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลางจังหวัด และท้องถิ่น
1.4	จำนวนหน่วยงานที่มีมาตรฐานด้านการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางของบุคลากรบริษัท	- สร้างระบบแรงจูงใจสำหรับองค์กรที่มีการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนดีเด่น - จัดทำมาตรฐานและคู่มือเพื่อพัฒนาองค์กรที่ มีการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในการทำงาน - พัฒนาเครือข่ายภาคเอกชน อุตสาหกรรมและภาพแรงงานเพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในการทำงาน
1.5	จำนวนโครงการและแผนงานที่ได้รับการบรรจุในงบประมาณของรัฐ	- เสนอให้รัฐบาลมีการจัดทำแผนบูรณาการงบประมาณเพื่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
1.6	งบประมาณในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพิ่มขึ้น	- ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งสามารถ ซึ่ง สามารถรับการสนับสนุนจากแหล่งเงินทุนได้ หลายรูปแบบและสามารถนำไปใช้เพื่อสนับสนุนการทำงานในทุกภาคส่วน

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

กลยุทธ์		
กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แนวทางดำเนินการ
1.7	รายงานสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามนิยาม 30 วัน	- จัดตั้งศูนย์ข้อมูลความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของ Road Safety Center - อบรมการจัดเก็บข้อมูลและการรายงานข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐาน
1.8	มีระบบตัวชี้วัดที่กระจายไปยังมีหน่วยงานที่รับผิดชอบและสามารถติดตาม วัดและประเมินผลได้อย่างโปร่งใส	- จัดทำตัวชี้วัดย่อยด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับหน่วยงานและในระดับจังหวัด - ศึกษาการพัฒนาเครื่องมือในการประเมินประสิทธิภาพ ประสิทธิผลด้านการลงทุนในมาตรการต่างๆ ด้านความปลอดภัยทางถนน - จัดตั้งกลไกการติดต่อเฝ้าระวังปัจจัยให้ครอบคลุมทุกจังหวัด
1.9	จำนวนงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุน	- กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นวิจัยหลักที่จำเป็นจะต้องมีการวิจัยอย่างเร่งด่วน - จัดทำแผนทำงานวิจัยความปลอดภัยทางถนน
1.10	มีการจัดตั้งหน่วยงาน	- จัดตั้งสถาบันจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
1.11	จำนวนกฎหมาย อนุบัญญัติที่ได้รับการตราเป็นกฎหมาย	- จัดทำแผนพัฒนากฎหมายเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า

ประเด็นกลุ่ม ยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิง ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1. เด็ก	“ลดสถานการณ์ อันตรายสำหรับเด็กที่ ใช้รถใช้ถนน”	เพื่อส่งเสริมบริเวณโรงเรียน ที่ปลอดภัย (School Zone Safety) และการเดินทาง ของนักเรียนที่ปลอดภัย (Safe Route to School)	เด็กไทยมีความปลอดภัย ในการเดินทางเพื่อ การศึกษาเพิ่มขึ้น
		เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ระบบ ยี่ดิ่งและหมวกนิรภัยที่ ปลอดภัยสำหรับเด็กในขณะ เดินทาง	เด็กไทยทุกคนสวมหมวก นิรภัยขณะโดยสารและ ขับขี่รถจักรยานยนต์
		เพื่อส่งเสริมให้มีหลักสูตร ความปลอดภัยทางถนนใน สถานบันการศึกษา	ทุกสถานบันการศึกษามี หลักสูตรความปลอดภัย ทางถนน
		เพื่อส่งเสริมให้เกิดเครือข่าย ติดตามนโยบายด้านความ ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า และรถจักรยาน	ภาคประชาชนมีส่วนร่วม ในการกำหนดนโยบาย การพัฒนาเมืองที่เอื้อต่อ การเดินทางที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม
		เพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมี พฤติกรรมการขับขี่และการ ใช้ระที่ปลอดภัย	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มี วัฒนธรรมการขับขี่ ปลอดภัย
		เพื่อเพิ่มความปลอดภัยใน การขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มี ปลอดภัยในการเดินทาง ด้วยรถจักรยานยนต์
2. ผู้เดินทางที่ ไม่ใช่รถยนต์ คนเดินเท้าและ ผู้ใช้รถจักรยาน	“สนับสนุนรูปแบบ การสัญจรที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ล้อมตามกรอบการ พัฒนาของอาเซียน”	เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า และรถจักรยาน	คนเดินเท้าและผู้ขับขี่ จักรยานมีความปลอดภัย ในการเดินทางเพิ่มขึ้น
3. รถจักร- ยานยนต์	“ทางเลือกที่เท้า เทียมและปลอดภัย”	เพื่อให้มีระบบการออก ใบอนุญาตขับขี่ที่ได้ มาตรฐาน	คนไทยได้รับการพัฒนา ทักษะการขับขี่รถจักรยาน ยนต์และการสอบที่มี คุณภาพ

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ประเด็นกลุ่ม ยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิง ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
4. ดื่มเหล้า แล้วขับ	“โทษหนักบังคับ เข้ม”	เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ที่มาจากสาเหตุเมาแล้วขับด้วย มาตรฐานบตลงโทษที่เหมาะสม และการบังคับใช้กฎหมายที่มี ประสิทธิภาพอย่างเข้มข้น	สังคมไทยปลอดภัย จากคนดื่มแล้วขับ
5. ความเร็ว	“กำกับความเร็วให้ เหมาะสมเพื่อลด ความเสี่ยงและ ความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุ”	เพื่อปรับปรุงทัศนคติ พฤติกรรม ในการใช้ความเร็วที่ไม่สอดคล้อง กับสภาพแวดล้อม เพื่อลดการขับซี้ที่ใช้ความเร็วเกิน กว่าที่กฎหมายกำหนด	คนขับส่วนใหญ่ เลือกใช้ความเร็วใน การขับซี้อย่าง เหมาะสม ความเร็วในเขตเมือง มีความปลอดภัย สำหรับผู้บริโภคใช้ถนน ทุกประเภท
		เพื่อส่งเสริมถนนที่เป็นมิตรต่อผู้ใช้	การเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุเนื่องจาก อันตรายข้างทาง ลดลง
6. เทคโนโลยีและ ความปลอดภัย	“ประเทศไทยมีการ สนับสนุน เทคโนโลยีระบบ ขนส่งอัจฉริยะด้าน ความปลอดภัยตาม กรอบของ ประชาคมอาเซียน”	เพื่อส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยี มาใช้เพิ่มประสิทธิภาพของระบบ ขนส่งและการบังคับใช้กฎหมาย	เทคโนโลยีการบังคับ ใช้กฎหมายได้รับการ นำไปใช้อย่างทั่วถึง
7. รถโดยสาร สาธารณะ	“พัฒนาระบบ จัดการที่ปลอดภัย และเป็นธรรมกับ ผู้โดยสาร”	เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่ง สาธารณะสู่มาตรฐานสากล	ผู้บริโภคมีความถึง พอใจต่อการจัดการ ความปลอดภัยเพื่อ การบริการที่เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ประเด็นกลุ่ม ยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิง ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
		เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไกการ เฝ้าระวังที่ทันเวลาและเป็นธรรม	ผู้ประสบภัยได้รับการ เยียวยาเบื้องต้นอย่าง รวดเร็วและเหมาะสม

ตารางที่ 2.4 กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 2 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิง
ยุทธศาสตร์ (ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า)

กลยุทธ์		
กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แนวทางการดำเนินการ
2.1	จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจาก การเดินทาง	- จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนใน สถานศึกษา
2.2	จำนวนเด็กที่บาดเจ็บที่ ศีรษะที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	- รณรงค์ให้ความรู้ด้านการสวมหมวกนิรภัยในเด็ก
2.3	จำนวนสถานบันการศึกษา ที่มีหลักสูตรความ ปลอดภัยทางถนน	- จัดทำและบรรจุหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนใน สถานศึกษา - จัดทำมาตรฐานหลักสูตรและจัดอบรมชี้ชี้ความ ปลอดภัยในสถานศึกษา
2.4	จำนวนคนเดินเท้าและผู้ ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิด อุบัติเหตุทางถนน	- จัดทำระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของคนเดินเท้าและ จักรยาน - ทบทวนกฎหมายมาตรฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมการ สร้างทางจักรยานและทางเดินเท้า - จัดทำแผนงบประมาณเพื่อก่อสร้างทางจักรยานและ ทางเดินเท้า
2.5	จำนวนข้อเสนอเชิง นโยบายจากภาค ประชาชนด้านความ ปลอดภัยสำหรับคนเดิน เท้าและรถจักรยานที่ถูก นำไปปฏิบัติจริง	- ส่งเสริมเครือข่ายด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า และรถจักรยานยนต์ ทั้งในส่วนกลางและในระดับ พื้นที่ - ส่งเสริมเครือข่ายเฝ้าระวังด้านความปลอดภัยสำหรับคน เดินเท้าและรถจักรยานยนต์
2.6	จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาต ขับขี่อย่างเป็นลำดับขั้น	- พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับขี่อย่างเป็นลำดับขั้น สำหรับรถจักรยานยนต์ - สนับสนุนหลักสูตรอบรมการขับขี่ปลอดภัยสำหรับ รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

กลยุทธ์		
กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แนวทางดำเนินการ
2.7	จำนวนผู้ที่ถูกดำเนินคดีในข้อหาความผิดที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - รณรงค์และบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร - มีระบบฐานข้อมูลการกระทำผิดซ้ำ และกำหนดบทลงโทษที่เข้มข้นมากขึ้น
2.8	จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิต	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับลดกฎหมายจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์ในเขตเมืองเป็น 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง - เพิ่มช่องทางรถจักรยานยนต์ สะพานและทางลอดสำหรับรถจักรยานยนต์ในเส้นทางหลักที่มีรถจักรยานยนต์ใช้เป็นจำนวนมาก
2.9	จำนวนผู้เสียชีวิตที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินมาตรฐานลดลง	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงกฎหมายให้มีระดับการลงโทษที่รุนแรงขึ้น เฉพาะผู้ที่กระทำผิดซ้ำซาก - จัดหาอุปกรณ์สนับสนุนการตรวจจับการดื่มแอลกอฮอล์ให้ครอบคลุมและเพียงพอ
2.10	ความเร็วเฉลี่ยบนทางหลวง	<ul style="list-style-type: none"> - จัดหาอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วเพิ่มเพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย - เพิ่มจำนวนป้ายจำกัดความเร็วให้ครอบคลุมในถนนทุกประเภท
2.11	กฎหมายได้รับการปรับปรุง	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับลดกฎหมายจำกัดความเร็วในเขตเมืองเป็น 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง - รณรงค์และบังคับใช้กฎหมาย
2.12	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุชนวัตถุข้างทาง	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงจุดเสี่ยง เส้นทางเลี้ยว ที่เกิดจากอันตรายข้างทาง
2.13	จำนวนคดีที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้เทคโนโลยีตรวจจับ	<ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนแนวทางในการนำค่าปรับมาใช้เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย - ติดตั้งระบบกล้องตรวจจับความเร็ว กล้องตรวจจับการฝ่าไฟแดง ในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง - สนับสนุนงานวิจัยเพื่อพัฒนาวัตกรรมใหม่ด้านความปลอดภัยทางถนน
2.14	จำนวนอุบัติเหตุรถขนาดใหญ่	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาทีมสืบสวนอุบัติเหตุรถขนาดใหญ่ของกรมการขนส่งทางบก - มีการนำระบบ GPS มาใช้เพื่อกำกับติดตามการขับขี่รถ

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

		กลยุทธ์
กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แนวทางดำเนินการ
		โดยสารสาธารณะ และรถเพื่อการขนส่งให้ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2.15	ระยะเวลาและมูลค่าในการชดใช้เยียวยาจากประกัน	- ปรับปรุงค่าชดเชยเยียวยาให้เหมาะสม - บังคับให้มีการทำประกันทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

ตารางที่ 2.5 กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ที่ 3 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจุบันเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน

ประเด็นกลุ่มยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1. การสัญจรที่ปลอดภัย	“เป็นผู้นำด้านมาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยในอาเซียน”	เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย	ทางหลวงประเทศไทย มีมาตรฐานตามมาตรฐานทางหลวงเอเชีย
2. ยานพาหนะปลอดภัย	“เป็นผู้นำด้านการส่งเสริมมาตรฐานยานพาหนะและการจัดการความปลอดภัยในอาเซียน”	เพื่อยกระดับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางถนนให้เกิดความปลอดภัย	ลดความสูญเสียทางโลจิสติกส์ที่เกิดจากอุบัติเหตุ
		เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคมีทางเลือกเพื่อความปลอดภัย	ผู้บริโภครับรู้ถึงทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น
3. ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย	“สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและความเอื้ออาทรในสังคม”	เพื่อเสริมสร้างสำนึกความปลอดภัยและความเอื้ออาทรให้เป็นอัตลักษณ์ของสังคมไทย	คนไทยมีความตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน
		เพื่อสร้างวินัยจราจรให้เป็นวินัยของคนในชาติ	วินัยจราจร คือ วินัยชาติ
3.1	ความยาวถนนที่ได้รับ การปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน	- พัฒนาระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมทุกชั้นตอนบนระบบโครงข่ายทางหลวงหลัก	

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

ประเด็นกลุ่มยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
3.1	ความยาวถนนที่ได้รับการปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมทุกขั้นตอนบนระบบโครงข่ายทางหลวงหลัก - ปรับปรุงทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน - แก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวง - ปรับปรุงทางหลวงให้เป็นไปตามมาตรฐาน - แก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวง 	
3.2	ต้นทุนโลจิสติกส์ในภาคขนส่งจากการเกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> - ผลักดันมาตรฐานการจัดการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกให้เป็นมาตรฐานการขนส่งทางถนนของอาเซียน - จัดอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน - พัฒนาคูณภาพระบบใบขับขี่สำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถเพื่อการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล 	
3.3	จำนวนข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รับการเผยแพร่	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์ได้ความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของ ASEAN NCAP - ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ผู้บริโภคเกี่ยวกับผู้ประกอบการที่คำนึงถึงการจัดการความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน - ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ถึงอันตรายจากการเลือกซื้อบริการที่ไม่ถูกต้องตามมาตรฐานความปลอดภัยหรือไม่ได้รับอนุญาตในการให้บริการ 	
3.4	จำนวนภาคีที่เข้ามามีส่วนร่วมในการทำงาน	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดทำแผนการสื่อสารการตลาดเพื่อสังคมเพื่อสร้างความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ - สร้างเครือข่ายสื่อสารมวลชนเพื่อความปลอดภัยทางถนน - สร้างการมีส่วนร่วมในการทำงานกับภาคีภาคประชาชนองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร ทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศ 	

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

กลยุทธ์		
กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แนวทางดำเนินการ
3.5	จำนวนผู้กระทำผิด กฎหมายด้านความ ปลอดภัยทางถนน	- มีการบังคับใช้กฎหมายในพฤติกรรมเสี่ยงหลัก - แสวงหาแนวทางในการจัดหาอุปกรณ์ที่เพียงพอต่อการ นำไปปฏิบัติงานของฝ่ายบังคับใช้กฎหมาย

ตารางที่ 2.6 กลยุทธ์ศาสตร์ที่ 4 เพื่อตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างด้านความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

ประเด็นกลุ่ม ยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิง ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1. ทางหลวง ท้องถิ่น	“ทางหลวงท้องถิ่นมี มาตรฐานเทียบเท่าทาง หลวงของประเทศ	เพื่อให้ทางหลวงท้องถิ่นมี ระบบการจัดการ บำรุงรักษา และตรวจสอบ ความปลอดภัยทางถนนที่ ได้มาตรฐาน	ทางหลวงท้องถิ่นได้รับการ พัฒนาให้มีมาตรฐานความ ปลอดภัยเพิ่มขึ้น
		เพื่อให้ท้องถิ่นมีการดูแล ด้านผังเมืองที่เอื้อต่อการ พัฒนาที่ยั่งยืน	ถนนตามผังเมืองได้รับการ ออกแบบโดยคำนึงถึงผู้ใช้รถ ใช้ถนนทุกประเภท
2. ชุมชน	“ชุมชนเข้ามามีส่วนใน การส่งเสริมวัฒนธรรม ความปลอดภัยและเอื้อ อาทร	เพื่อส่งเสริมบทบาทของ ชุมชนในการจัดการปัญหา ด้านความปลอดภัยทาง ถนนอย่างมีส่วนร่วม	ชุมชนที่มีการดูแลด้าน ความปลอดภัยทางถนน เพิ่มขึ้น
		เพื่อส่งเสริมและพัฒนาให้ มีอาสาสมัครในชุมชน	อาสาสมัครมีบทบาทใน การสนับสนุนด้านการ ช่วยเหลือเบื้องต้นเพิ่มขึ้น
3. การ เดินทางที่เป็น มิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	“เพื่อการสนับสนุน ส่งเสริม และพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะ ในท้องถิ่น”	เพื่อส่งเสริมระบบขนส่ง ทางเลือกที่ปลอดภัยและ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมใน ท้องถิ่น	ท้องถิ่นมีการให้บริการ ขนส่งสาธารณะภายใน พื้นที่เพิ่มขึ้น
4. การ ช่วยเหลือหลัง เกิดอุบัติเหตุ	“บริการด้านการแพทย์ ฉุกเฉินที่เข้าถึงท้องถิ่น และชุมชน”	เพื่อส่งเสริมการช่วยเหลือ ให้ครอบคลุมในระดับ ท้องถิ่นหรือพื้นที่	การให้บริการด้าน การแพทย์ฉุกเฉินที่เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 2.6 (ต่อ)

กลยุทธ์		
กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	แนวทางดำเนินการ
4.1	จำนวนโครงการที่ได้รับการสนับสนุน	- จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับทางหลวงท้องถิ่น
4.2	ข้อกำหนดด้านการผังเมืองที่ได้รับการปรับปรุงเพื่อเอื้อต่อความปลอดภัย	- ทบทวนแนวทางในการทำผังเมืองที่เอื้อต่อการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกรูปแบบ
4.3	จำนวนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสนับสนุน	- เสริมสร้างเครือข่ายอาสาสมัครเพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชนเช่น อปพร อสทช. อสม. - โครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้รับการเสนอแนะโดยชุมชนมีส่วนร่วม
4.4	จำนวนอาสาฉุกเฉินในชุมชน	- จัดตั้งอาสาฉุกเฉินในชุมชน
4.5	จำนวนรถสาธารณะที่ให้บริการในท้องถิ่น	- สนับสนุนให้ท้องถิ่นมีการจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่สอดคล้องกับการพัฒนาของท้องถิ่น
4.6	ร้อยละการให้บริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน	- พัฒนาทีมกู้ภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ - พัฒนาคุณภาพการให้บริการให้ดีขึ้น

2.6.3 การเปลี่ยนแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

1) การจัดทำแผนปฏิบัติการ

แผนแม่บทฯ ฉบับนี้กำหนดแนวทางเพื่อให้หน่วยงานได้มีการนำแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ไปแปลงสู่แผนปฏิบัติการของหน่วยงานในการจัดทำค่าของงบประมาณตามกรอบการจัดทำค่าของงบประมาณของรัฐบาลต่อไป นอกจากแผนปฏิบัติของหน่วยงานแล้ว ควรมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วย

1. แผนพัฒนาสมรรถนะการทำงานแบบบูรณาการซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลางจังหวัดและท้องถิ่น

2. แผนพัฒนากฎหมายเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

3. แผนปฏิบัติการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา

4. แผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับทางหลวงท้องถิ่น

5. แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) การกำหนดเจ้าภาพยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

หลักการในการขับเคลื่อนนโยบายของภาครัฐนอกจากการจัดทำวิสัยทัศน์ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัดแล้วการกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละยุทธศาสตร์เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้นโยบายดังกล่าวประสบความสำเร็จได้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ได้กำหนดผู้รับผิดชอบตามยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้าน

ตารางที่ 2.7 กำหนดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบตามยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้าน

ยุทธศาสตร์	เจ้าภาพ ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	เจ้าภาพ กลยุทธ์	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง		
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการ	ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัย	1.1	สนช.	ปภ.		
		1.2	คร.	สนช.		
ด้านความปลอดภัยทางถนน สู่ระดับสากล	ทางถนน	1.3	ปภ.	สนช. ขส. สตช. พสจ. กรม คร.		
		1.4	กสร.	ปภ. บริษัทกลาง		
		1.5	สงป.	ปภ.		
		1.6	ปภ.			
		1.7	กรม คร.	ตจร		
		1.8	ปภ.			
		1.9	วช.			
		1.10	ปภ.	วช.		
		1.11	ปภ.	สตช. สกก. ขส. ทล.		
		ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความ ปลอดภัยแบบมุ่งเป้า	ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัย ทางถนน	2.1	สป.ยช.	สพฐ. สอช. สกอ. สช.
				2.2	ปภ.	สพฐ.

ตารางที่ 2.7 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	เจ้าภาพ ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	เจ้าภาพ กลยุทธ์	หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
				สอช. สกอ. สช. AIP.
		2.3	สป.ศธ	สพฐ. สอช. สกอ.
		2.4	ยผ.	ทล. ทช. สนข.
		2.10	สตช	ทล
		2.11	สตช	
		2.12	ทล.	ทช.
		2.13	สตช.	ทล. ทช. สวทช.
		2.14	ขส.	
		2.15	ขบ.	บขส. คปภ.
ยุทธศาสตร์ 3 ลดความสูญเสียในปัจจุบัน เสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน	ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัย ทางถนน	3.1	ทล.	ทช. ยผ. สธ.
		3.2	ขส.	
		3.3	สคป.	มพบ.
		3.4	ปภ.	สกอ.
		3.5	สตช.	
ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้าง ด้านความปลอดภัยทางถนน ในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม	ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัย ทางถนน	4.1	สธ.	ทช. ทล.
		4.2	ยผ.	สธ.
		4.3	ปภ.	สธ.

ตารางที่ 2.8 อักษรย่อหน่วยงาน

อักษรย่อ หน่วยงาน	หน่วยงาน	กระทรวง
ปก.	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กระทรวงมหาดไทย
ยผ.	กรมโยธาธิการและผังเมือง	กระทรวงมหาดไทย
สถ.	กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	กระทรวงศึกษาธิการ
สป.ศธ.	สำนักปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กระทรวงศึกษาธิการ
สพฐ.	สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน	กระทรวงศึกษาธิการ
สอศ.	สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา	กระทรวงศึกษาธิการ
สกอ.	สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา	กระทรวงศึกษาธิการ
สช.	สำนักบริหารงานคณะกรรมการส่งเสริม การศึกษาเอกชน	กระทรวงศึกษาธิการ
สนช.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร	กระทรวงคมนาคม
ทล.	กรมทางหลวง	กระทรวงคมนาคม
ทช.	กรมทางหลวงชนบท	กระทรวงคมนาคม
ขส.	กรมการขนส่งทางบก	กระทรวงคมนาคม
บขส.	บริษัทขนส่งจำกัด	กระทรวงคมนาคม
สตช.	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	สำนักนายกรัฐมนตรี
วช.	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	สำนักนายกรัฐมนตรี
ก.พ.ร.	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ	สำนักนายกรัฐมนตรี
สงป.	สำนักงบประมาณ	สำนักนายกรัฐมนตรี
สกก.	สำนักงานคณะกรรมการการกระจายอำนาจ ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	สำนักนายกรัฐมนตรี
สคก.	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	สำนักนายกรัฐมนตรี
สคบ.	สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค	สำนักนายกรัฐมนตรี
กรม.คร.	กรมควบคุมโรค	กระทรวงสาธารณสุข
สพฉ.	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	กระทรวงสาธารณสุข
กสร.	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน	กระทรวงแรงงาน
สท.	สำนักงานส่งเสริมสวัสดิภาพและพิทักษ์เด็ก เยาวชน ผู้ด้อยโอกาส คนพิการและผู้สูงอายุ	กระทรวงพัฒนาสังคมและ ความมั่นคงของมนุษย์
สวทช.	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี แห่งชาติ	กระทรวงวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี
คปก.	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ ประกอบธุรกิจประกันภัย	

ตารางที่ 2.8 (ต่อ)

อักษรย่อ หน่วยงาน	หน่วยงาน	กระทรวง
บริษัทกลาง	บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	
สคต.	สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้า	
เมาไม่ขับ	มูลนิธิเมาไม่ขับ	
AIP	มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย	
สคอ.	สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ	
มพบ.	มูลนิธิคุ้มครองผู้บริโภค	

2.6 ข้อมูลพื้นฐานของหน่วยงานที่บังคับใช้นโยบาย

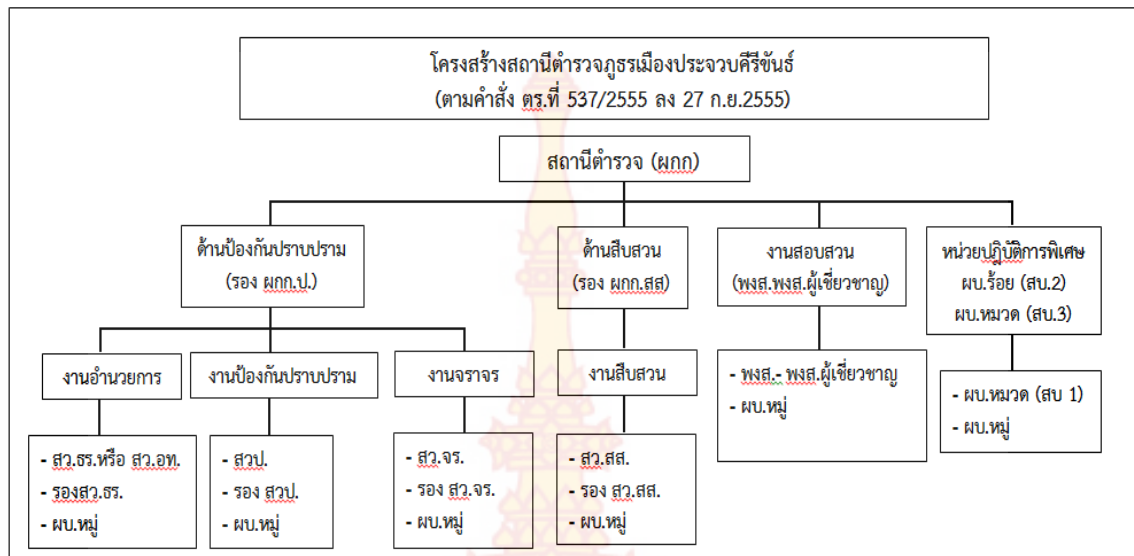
ในที่นี้ประกอบด้วยสถานีตำรวจภูธร 3 แห่ง ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรหัวหิน สถานีตำรวจภูธรปราณบุรีและสถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์

2.6.1 โครงสร้างสถานีตำรวจภูธร



ภาพที่ 2.8 โครงสร้างสถานีตำรวจภูธร

ที่มา : สถานีตำรวจภูธร



ภาพที่ 2.9 โครงสร้างสถานีดำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีดำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์

สถานีดำรวจมีหน้าที่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดในคดีอาญา ภายในเขตอำนาจการรับผิดชอบหรือเขตพื้นที่การปกครอง รวมตลอดถึงการรับผิดชอบในด้านการงานและการปกครองบังคับบัญชาตราบเท่าที่ไปจากกองบังคับการตำรวจ นครบาล (1-9) หรือตำรวจภูธรจังหวัด เพื่อรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินความมั่นคงภายในบริการทางสังคมชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ การพัฒนางานบริหารและงานจราจร การป้องกันปราบปรามอาชญากรรมและการรักษาความสงบเรียบร้อย รวมตลอดจนถึงงานกิจการพิเศษและงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของสถานีดำรวจงานในสถานีดำรวจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของสายงานต่างๆ ในระดับหน่วยงาน แบ่งออกเป็น 5 ลักษณะ ดังนี้ คือ

1. งานอำนวยความสะดวก

มีหน้าที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวก การวางแผน การตรวจสอบติดตามและประเมินผลงานที่เกี่ยวกับนโยบายยุทธศาสตร์และแผนงานของสถานีดำรวจ งานการบริหารบุคลากร งานจราจร งานกิจการพิเศษ งานความมั่นคง การศึกษาการฝึกอบรม งานวิชาการ สวัสดิการ การพัฒนา การบริหารจัดการ งบประมาณ การเงิน การพัสดุการพลาดิการและสรรพวุธการส่งกำลังบำรุงรวมทั้งลักษณะงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานดังกล่าว เพื่อส่งเสริมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของสถานีดำรวจ

2. งานปกครองป้องกัน

งานปกครองป้องกันมีหน้าที่เกี่ยวกับการวางแผนอำนวยความสะดวกสั่งการควบคุมกำกับดูแลตรวจสอบติดตามและประเมินผล ตลอดจนปฏิบัติงานในด้านการป้องกันอาชญากรรมและรักษาความสงบเรียบร้อย งานคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ งานชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อมิให้เกิดอาชญากรรมขึ้นในเขตอำนาจการรับผิดชอบหรือพื้นที่ปกครองของสถานีดำรวจ

3. งานจราจร

มีหน้าที่เกี่ยวกับการวางแผน อำนวยความสะดวก การควบคุมกำกับดูแลตรวจสอบและประเมินผล งานด้านการควบคุมจราจรจัดการและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจราจรงานจราจรตามโครงการพระราชดำริ รวมทั้งงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหา ด้านการจราจร ในเขตอำนาจการรับผิดชอบหรือพื้นที่ปกครองของสถานีตำรวจ ตลอดจนพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน

4. งานสืบสวนปราบปราม

มีหน้าที่เกี่ยวกับการวางแผน อำนวยความสะดวก การควบคุมกำกับดูแลตรวจสอบติดตามและ ประเมินผล ตลอดจนปฏิบัติงานในด้านการสืบสวนปราบปราม อาชญากรรมการกระทำความผิดตาม พระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาทุกฉบับตลอดจนองค์กรหรือเครือข่ายที่อยู่เบื้องหลัง รวมทั้งงานที่มี ลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อมิให้เกิดอาชญากรรมขึ้นในเขตอำนาจการ รับผิดชอบหรือพื้นที่ปกครองของสถานีตำรวจ

5. งานสืบสวนสอบสวน

มีหน้าที่เกี่ยวกับการวางแผน อำนวยความสะดวก การควบคุมกำกับดูแลตรวจสอบติดตามและ ประเมินผลด้านการสืบสวนสอบสวนคดีอาญา การมีความเห็นการให้ความเห็นชอบหรือการเห็นแย้งใน คดีอาญา การอุทธรณ์ฎีกาหรือการขอให้พิจารณาคดีใหม่รวมทั้งงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็น ส่วนประกอบของงานนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการสืบสวนสอบสวนคดีอาญาให้ บังเกิดประสิทธิภาพสูงสุดในเขตอำนาจการรับผิดชอบหรือพื้นที่ปกครองของสถานีตำรวจ

2.6.2 สถานีตำรวจภูธรหัวหิน

พื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจภูธรหัวหินแต่เดิมมิได้มีผู้รวบรวมประวัติไว้อย่างชัดเจนเคย มีผู้ยากรู้หลายท่านพยายามที่จะศึกษาค้นคว้าประวัติของสถานี ซึ่งพอจะรวบรวมได้โดยการสอบถามจาก ข้าราชการตำรวจรุ่นเก่าๆ ท่านหนึ่ง คือ นายดาบตำรวจสะอาด จรรยากุล เล่าให้ฟังว่าในปี พ.ศ.2475 แต่เดิม สภ.หัวหิน ได้รับการยกฐานะจากที่พักสายตรวจตำบลหัวหินเป็นสถานีตำรวจกิ่งอำเภอหัวหิน ขึ้นกับอำเภอปราณบุรี ต่อมาในปี พ.ศ.2492 ก็ได้รับการยกฐานะเป็นอำเภอหัวหินมาซึ่งจากที่พอจะจำ ความได้คนแรกที่เป็นหัวหน้าสถานีตำรวจภูธรหัวหินจากที่เป็นกิ่งอำเภอนั้น คือ นายดาบตำรวจสงบ ฯ (จ๋านามสกุลไม่ได้)

แต่เดิม สถานีตำรวจภูธรหัวหินเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวชั้นล่างโปร่งต่อมาในปี พ.ศ. 2500 ได้สร้างเป็นอาคารสองชั้น ซึ่งชั้นล่างได้กั้นเป็นห้องงานต่างๆ และในปี พ.ศ. 2547 ก็ได้สร้างอาคารหลัง ใหม่ขึ้นเป็นอาคารตึกสามชั้น โดยมีชั้นล่างเป็นชั้นบริการประชาชนไว้ ณ จุดเดียว (ONE STOP SERVICE) เพื่อให้เกิดความรวดเร็วแก่ประชาชนผู้มาติดต่อราชการ

ปัจจุบันนี้สถานีตำรวจภูธรหัวหิน ตั้งอยู่เลขที่ 18 ถนนดำเนินเกษม ตำบลหัวหิน อำเภอ หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตั้งอยู่ตรงข้ามที่ทำการไปรษณีย์ อำเภอหัวหิน เป็นอาคารตึกหลังใหม่สาม ชั้น ซึ่งสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2547



ภาพที่ 2.12 การแบ่งเขตรับผิดชอบสถานีตำรวจ ภูธรหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีตำรวจภูธรอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ข้อมูลสถานภาพกำลังพล

- กำลังพล อัตรานอญูต รวม 328 นาย สัญญาบัตร 42 นายประทวน 286 นาย (รวมนายร้อย 53 ปี)
- กำลังพล อัตรารจริง รวม 207 นายสัญญาบัตร 36 นายประทวน 171 นาย (รวมนายร้อย 53 ปี) ไปช่วยราชการ 23 นาย มาช่วยราชการ 8 นาย อยู่ปฏิบัติหน้าที่จริง 192 นาย

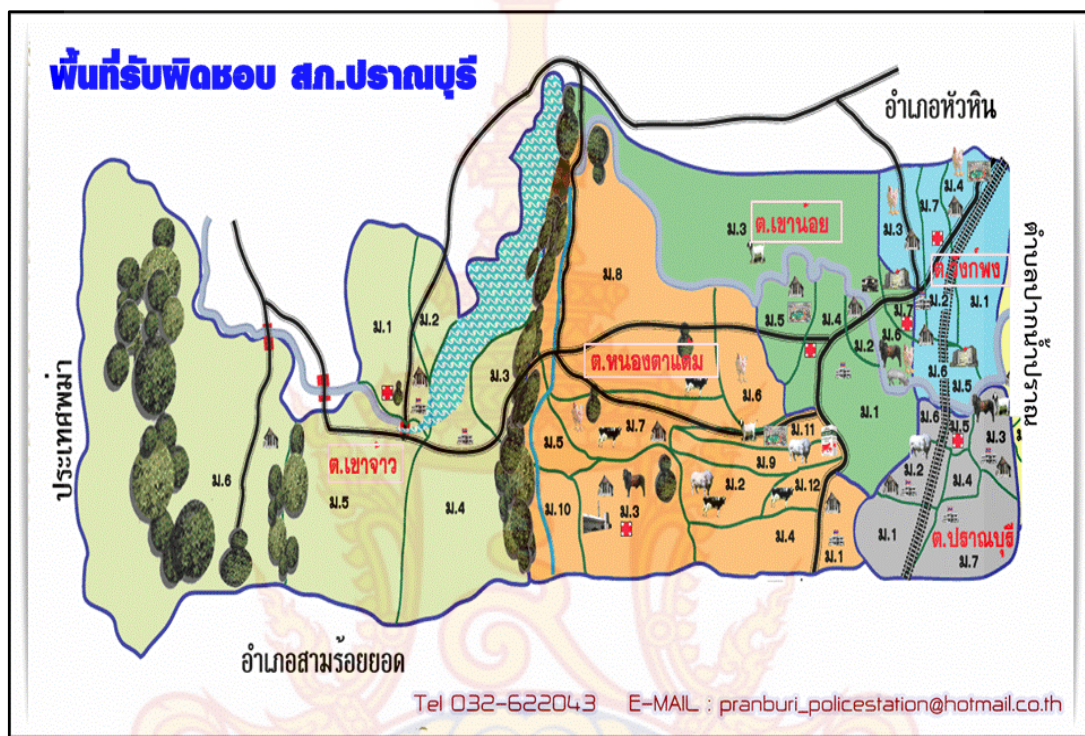
2.6.3 สถานีตำรวจภูธรปราณบุรี

พื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจภูธรปราณบุรี เดิมตั้งอยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟปราณบุรีหมู่ที่ 6 ตำบลปราณบุรี อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีเนื้อที่จำนวน 4 ไร่ 1 งาน 55 ตารางวา ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ.2527 ได้ย้ายมาอยู่ที่ริมถนนเพชรเกษม หมู่ที่ 3 ตำบลเขาน้อย อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ติดที่ว่าการอำเภอปราณบุรี ได้ย้ายมาอยู่ที่ริมถนนเพชรเกษม หมู่ที่ 3 ตำบลเขาน้อย อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งอยู่ติดกับที่ว่าการอำเภอปราณบุรี ทางด้านทิศตะวันออก มีเนื้อที่ในส่วนของสถานีตำรวจภูธรอำเภอปราณบุรี จำนวน 15 ไร่ 2 งาน 25 ตารางวาและเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2554 และใช้เป็นที่ทำการมาจนถึงทุกวันนี้

1. มีพื้นที่รับผิดชอบ 622.44 ตารางกิโลเมตร
2. ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 255 กิโลเมตร
3. จำนวนประชากร 62,194 คน รวมประชากรแฝง 8,000 คน รวมเป็น 70,194 คน
4. การคมนาคม 2 ช่องทาง คือ ทางบก (รถยนต์สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ) และทางน้ำ (ท่าเทียบเรือขนาดเล็ก)
5. การปกครอง เทศบาล 2 แห่ง อบต. 4 แห่ง 5 ตำบล 39 หมู่บ้าน

ข้อมูลสถานภาพกำลังพล

- กำลังพล อัตราอนุญาต รวม 126 นาย สัญญาบัตร 25 นายประทวน 101 นาย (รวมนายร้อย 53 ปี)
- กำลังพล อัตราจริง รวม 126 นายสัญญาบัตร 24 นายประทวน 70 นาย (รวมนายร้อย 53 ปี) ไปช่วยราชการ (ว่าง) 32 นาย อยู่ปฏิบัติหน้าที่จริง 94 นาย



ภาพที่ 2.13 เขตรับผิดชอบสถานีตำรวจ กุธรปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีตำรวจกุธรอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

2.6.4 สถานีตำรวจเมืองประจวบคีรีขันธ์

สภ.เมืองประจวบคีรีขันธ์ ตั้งอยู่เลขที่ 15 ถนน ก້องเกียรติ ตำบลประจวบคีรีขันธ์ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวนพื้นที่ในการรับผิดชอบ 210 ตารางกิโลเมตร 4 ตำบล 22 หมู่บ้าน 1 เทศบาล อบต.2 แห่งชุมชน 15 แห่งประชากร ทั้งหมด 41,725 คน มีจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ 1 นาย ต่อประชากร 393 คนอาสาสมัครชุมชน 95 คน อาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน 88 คน มีสมาชิกแจ้งข่าวอาชญากรรม 15 คน และจำนวนสถานีบริการน้ำมัน 7 แห่ง จำนวนสถานีบริการก๊าซ 3 แห่ง มีจำนวนธนาคาร 12 แห่ง จำนวนร้านทอง 10 แห่ง จำนวนโรงแรม 14 แห่ง จำนวนศูนย์การค้า 3 แห่ง มีจำนวนร้านสะดวกซื้อ 11 แห่ง



ภาพที่ 2.14 เขตรับผิดชอบสถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์



ภาพที่ 2.15 เขตติดต่อเมืองประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์



ภาพที่ 2.16 เส้นทางเมืองประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์



ภาพที่ 2.17 พื้นที่รับผัดขอบ สถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์



ภาพที่ 2.18 ตู้บริการประชาชนและจุดตรวจในพื้นที่
ที่มา : สถานีภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์

4. สถานภาพกำลังพล	
สถานภาพกำลังพล ของ สภ.เมืองประจวบคีรีขันธ์	
ชั้นสัญญาบัตร	
- บรรจจริง	จำนวน 37 นาย
- ไปช่วยราชการ	จำนวน 9 นาย
- มาช่วยราชการ	จำนวน 2 นาย
รวมชั้นสัญญาบัตรที่ปฏิบัติหน้าที่ในสถานี	จำนวน ๓๐ นาย
ชั้นประทวน	
- บรรจจริง	จำนวน 108 นาย
- นายร้อย 53	จำนวน (21) นาย
- ไปช่วยราชการ	จำนวน 15 นาย
รวมชั้นประทวนที่ปฏิบัติหน้าที่ในสถานี	จำนวน 90 นาย เป็นนายร้อย 53 จำนวน (21) นาย
รวมข้าราชการตำรวจทั้งหมดที่ปฏิบัติหน้าที่ในสถานี จำนวน 118 นาย	

ภาพที่ 2.19 สถานภาพกำลังพลสถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์
ที่มา : สถานีภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

บวร จุลลา (2548, บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การนำหลักการการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีสู่การปฏิบัติในโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเลยเขต 2 ผลการศึกษาวิจัยพบว่า 1.ข้าราชการครูมีการนำหลักการการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีสู่การปฏิบัติในโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเลยเขต 2 โดยภาพรวมและรายได้ออยู่ในระดับมาก 2.ข้าราชการครูที่มีตำแหน่งหน้าที่ต่างกันมีการนำหลักการการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีสู่การปฏิบัติในโรงเรียนไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 3.ข้าราชการครูที่ปฏิบัติงานในโรงเรียนที่มีที่ตั้งของโรงเรียนต่างกันมีการนำหลักการการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีสู่การปฏิบัติในโรงเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 4.ข้าราชการครูที่อยู่ในโรงเรียนที่เปิดสอนช่วงชั้นที่ต่างกันมีการนำหลักการการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีสู่การปฏิบัติในโรงเรียนไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลจากการที่ได้ทบทวนวรรณกรรมและการศึกษาแนวคิดทฤษฎีในเรื่องที่เกี่ยวข้องข้างต้นทำให้ได้ตัวแปรที่จะนำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วยตัวแปรอิสระหรือตัวแปรต้น (Independent Variables) ได้แก่ ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์และมาตรฐานของนโยบายปัจจัยและด้านทรัพยากรนโยบายปัจจัยด้านการสื่อสารและการทำให้ปฏิบัติตามนโยบายในระหว่างองค์การต่างๆ ปัจจัยด้านคุณสมบัติของหน่วยงานปัจจัยด้านสภาพสังคมเศรษฐกิจและการเมืองปัจจัยด้านของบุคลากรที่รับผิดชอบส่วนตัวแปรตาม (Dependent Variable) ได้แก่ ความสำเร็จจากการนำนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปปฏิบัติ

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549, หน้า 85) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี” มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และเพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลจากการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง อยู่ในระดับมาก โดยแยกและเรียงระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรดังนี้ คือ ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่อยู่ในระดับมาก พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มีมากที่สุด ด้านลักษณะการขับขี่ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากที่สุด ได้แก่ เกิดจากขับรถในขณะมีเมามายมากที่สุด ด้านการขับระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเองเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและในด้าน การกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่เอง พบว่า มีการกระทำผิดอยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ไม่ยอมเนื่องจากรถคันอื่นเห็นแก่ตัวท่านจึงไม่ยอมให้รถขับผ่านไปและคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เห็นมีมากที่สุด ในส่วนของการเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปและประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ พบว่า อายุ ประเภทรถที่ใช้ขับขี่และการประสบอุบัติเหตุ มีผลต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ส่วนตัวแปรด้านเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประเภทใบอนุญาต ประสบการณ์ในการขับขี่รถความเร็วในการขับขี่ ช่วงเวลาในการขับขี่และการกระทำผิดกฎหมายจราจร พบว่าไม่มีผลต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

เมธา ยุทธนาโยธิน (2550, บทคัดย่อ) การนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติการศึกษา เฉพาะกรณี เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร พบว่า 1.ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบาย การกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติด้านความ ชัดเจนของนโยบาย ลักษณะของหน่วยงาน และคุณสมบัติของ ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติอยู่ใน ระดับค่อนข้างสูง ส่วนปัจจัยด้านทรัพยากร และการมีส่วนร่วมของประชาชน พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง 2.การนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติโดยรวมประสบความสำเร็จ อยู่ในระดับ ค่อนข้าง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติทำให้ ประชาชนมีอากาศบริสุทธิ์ปราศจากมลพิษ และนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยทำให้กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่น่าอยู่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ นโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยทำให้กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองสะอาด การนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติทำให้กรุงเทพมหานครประหยัดงบประมาณ ในการทำลายขยะมูลฝอย และนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยทำให้กรุงเทพมหานครลดปริมาณขยะมูล ฝอยได้ร้อยละ 10% 3.ตัวแปรที่ใช้ทำนายความสำเร็จในการนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติมี 2 ปัจจัย คือ คุณสมบัติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ (X3) และปัจจัยด้านทรัพยากร (X4) สามารถใช้ทำนาย ความสำเร็จในการนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติได้คิดเป็นร้อยละ 70.00 4.ประชาชนที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ต่อเดือนที่ต่างกันมีความ คิดเห็นต่อการนำนโยบายการกำจัดขยะ มูลฝอยไปปฏิบัติที่แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ 5.ตัวแปรที่ใช้ทำนายผลมีการนำนโยบายการ กำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติมี 5 ปัจจัย คือการทิ้งขยะมูลฝอยในที่ กรุงเทพมหานครจัดเตรียมให้ (A2) การ ให้ความร่วมมือทิ้งขยะมูลฝอยตามเวลาที่กำหนด คือ 18.00-05.00 น. (A5) การคัดแยกขยะก่อนนำมา ทิ้ง (A3) เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอย (A1) และการชำระค่า ธรรมเนียมเก็บขยะมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอและตรงเวลา (A4) สามารถใช้ทำนายผลการนำนโยบายการ กำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติได้คิดเป็นร้อยละ 24.4 6.จากการตอบแบบสอบถามของเจ้าหน้าที่และมีประ- ชาชน พบว่าปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติ ได้แก่ (1) กรุงเทพมหานครควรให้การสนับสนุนงบประมาณด้านการกำจัดขยะมูลฝอยให้หน่วยงานต่างๆ อย่างเพียงพอ (2) และ ควรมีการประชาสัมพันธ์ด้วยการรณรงค์คัดแยกขยะมูลฝอย มีการรีไซเคิลขยะมูลฝอยอย่างจริงจังและ ต่อเนื่องตั้งแต่ในระดับเยาวชน (3) ควรมีมาตรการลงโทษผู้ทิ้งขยะมูลฝอยอย่างไม่เป็นระเบียบอย่าง จริงจัง

วัลลพ รัตนमारค (2552, หน้า 15-16) การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์พฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงานในเขตรับผิดชอบ ของสถานีอนามัยตำบลท่าชุมพล อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงานในภาพรวมพบว่า มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย จราจรอยู่ในระดับสูง พบร้อยละ 67.45 และพบอีกว่า อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่ การถูกจับปรับเนื่องจาก ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$) ส่วน เพศ อาชีพ รายได้ต่อเดือนระดับการศึกษา ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่และการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P > 0.05$)

ชรัญญา ตีปินโต (2553, หน้า 102) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของพนักงานรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรม

การป้องกันอุบัติเหตุการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายการควบคุมความปลอดภัยความเชื่ออำนาจภายในตน และความรู้เรื่องกฎจราจรของพนักงานขับรถบรรทุกจังหวัดนครปฐมมีค่าระดับของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากที่สุดมีค่าระดับของการรับรู้ความเสี่ยงอันตรายมากที่สุดมีค่าระดับของการควบคุมความปลอดภัยปานกลางมีค่าระดับของความเชื่ออำนาจภายในตนมากและมีค่าระดับความรู้เกี่ยวกับจราจรปานกลาง 2) วิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุกทุกสภการณในการขับรถการดื่มของมึนเมาภาวะสุขภาพภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถสรุปผลดังนี้คืออายุรายได้ประสบการณ์ในการขับรถการดื่มของมึนเมาภาวะความรับผิดชอบต่อครอบครัวที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถแตกต่างกันภาวะสุขภาพและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกันส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานขับรถไม่แตกต่างกัน 3) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์การรับรู้ความเสี่ยงอันตรายการควบคุมความปลอดภัยความเชื่ออำนาจภายในตนความรู้เรื่องกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุโดยมีค่าสัมประสิทธิ์ ($r=0.49, 0.3, 0.41$ และ 0.21 ตามลำดับ) ในแต่ละด้านมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.00 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด คือ 0.05 จึงสรุปได้ว่าในแต่ละด้านมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์ (2555, หน้า 86) การศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมามีผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครราชสีมา โดยภาพรวมมีพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดีซึ่งสามารถเปรียบเทียบตามปัจจัยต่างๆ ได้ดังนี้ 1) แยกตามเพศ พบว่าเพศหญิงมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ดีกว่าเพศชายในด้านความเร็วด้านการใช้โทรศัพท์มือถือและด้านเมาสุรา (เมาแล้วขับ) 2) แยกตามอายุ พบว่า กลุ่มอายุระหว่าง 26-40 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่ากลุ่มอื่นๆ กลุ่มอายุ 26 ปี ขึ้นไปมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัยด้านสัญญาณไฟรถดีกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ และกลุ่มอายุ 41 ปี ขึ้นไปมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านการใช้โทรศัพท์มือถือด้านเมาสุราดีกว่ากลุ่มอายุน้อยกว่า 41 ปี 3) แยกไปตามประสบการณ์ของการขับขี่พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับชี่น้อยกว่า 1 ปี อาจมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไปและในด้านการขับชี่มอเตอร์ไซค์ปลอดภัยด้านใบอนุญาตขับขี่ด้านความเร็วด้านหมวกนิรภัยและด้านสัญญาณไฟรถ 4) แยกตามการศึกษา พบว่า กลุ่มที่มีการศึกษาต่ำกว่า ม.6 มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านการพกใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษาตั้งแต่ ม.6 ขึ้นไป 5) แยกตามการรับรู้กฎการขับชี่อย่างปลอดภัย พบว่า ผู้ที่เคยอบรมกฎการขับชี่อย่างปลอดภัยจะมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในทุกด้านกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรมจากผลการวิจัยดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ประชาชนในเขตเทศบาลนครราชสีมามีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างดีแต่ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมณรงค์ให้ความรู้ด้านมาตรการ 3 ม.1 ข.1 ร. เพิ่มขึ้นเนื่องจากผลการศึกษาบ่งชี้ว่าเคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจรจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าผู้ไม่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจร

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์,และคณะ (2555, หน้า 87) ได้ทำการศึกษาการพัฒนาแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัย ทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ตผลการศึกษา พบว่า : วงรอบที่ 1 ในปีพ.ศ.2551 การพัฒนาแบบเริ่มจากคณะผู้วิจัยใช้ข้อมูลจาก Dead case conference มาเป็นจุดเชื่อมและเริ่มต้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร สร้าง

ทีมพี่เลี้ยง เครือข่ายทั้งแนวราบและแนวตั้ง วางเป้าหมายร่วมกันลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยงและหรือประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร มอบหมายหรือประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรม จากนั้นมีการติดตามและประเมินผล ในวงรอบนี้มีการดำเนินการแก้ไขในด้านวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมายและการแพทย์ฉุกเฉิน แต่ส่วนใหญ่เน้นแก้ไขสาเหตุของสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก ภายในปีแรกหลังดำเนินงานจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ลดลงจาก 200 รายเป็น 154 รายหรือลดลงร้อยละ 23.0 วงรอบที่ 2 ในปีพ.ศ.2552-2553 คณะผู้วิจัยยังคงวางแนวทางการทาง Dead case conference แต่เพิ่มการใช้ข้อมูลจากรายงานของโรงพยาบาลและตำรวจ เพื่อทราบถึงขนาดและความรุนแรงของปัญหาในภาพรวม ทำให้เกิดมาตรการเพิ่มความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมาย สำรวจพื้นที่ออกแบบและปรับปรุงวิศวกรรมจราจร สร้างแหล่งเรียนรู้ด้านป้องกันอุบัติเหตุจราจร สร้างกระแสและความตระหนักของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยสื่อท้องถิ่น ถอดบทเรียนและเสริมสร้างศักยภาพชมรมเหยื่อเมาแล้วขับหลังดำเนินงานในวงรอบที่ 2 ปีงบประมาณปี 2552 มีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 9.1 และ 30.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2551 และปี พ.ศ.2550 ภาศิเครือข่ายการดำเนินงานจากจำนวน 8 หน่วยงานเป็น 16 หน่วยงานเป็น 3 ในปี พ.ศ.2554 คณะผู้วิจัยเพิ่มการใช้ข้อมูลจุดเสี่ยงจากสถานีตำรวจภูธรทุกแห่งมาเป็นจุดเชื่อมโยง ประสานการบูรณาการงบประมาณ เพื่อการแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรทั้งจังหวัดใช้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเฉพาะเรื่อง (หมวกเมา ย้อนศร) ความคิดเห็นชุมชนและเยาวชน มาสร้างความมีส่วนร่วมและกระตุ้นชุมชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมวางเป้าหมายและแนวทางการแก้ไขปัญหา ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและการสวมหมวกนิรภัยทั้งจังหวัดและเริ่มเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ดื่มแล้วขับ จากนั้นติดตามประเมินผลการเปลี่ยนแปลงนำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินการให้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาหลังดำเนินงานในวงรอบที่ 3 ภาศิเครือข่ายการดำเนินงานจากจำนวน 16 หน่วยงานเป็น 20 หน่วยงาน จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 37.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ.2550 ดัชนีการเสียชีวิตลดลงจาก 0.0133 เป็น 0.0087 (ปี พ.ศ.2550 และปี พ.ศ.2554 ตามลำดับ)

ประณยา ชัยรังษี (2556, หน้า 88-89) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องการนำนโยบายการพัฒนาสังคมไปปฏิบัติ : ในกรณีศึกษาสำนักงานปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ผลการวิจัยพบว่า (1) ความสำเร็จของการนำนโยบายของการพัฒนาสังคมไปปฏิบัติมีความสำเร็จอยู่ในระดับมาก (2) ปัจจัยด้านการทำงานเป็นทีมการจูงใจภาวะผู้นำการมีส่วนร่วมและความผูกพันและการยอมรับมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความสำเร็จของการนำนโยบายการพัฒนาสังคมไปปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (3) ปัญหาการนำนโยบายการพัฒนาสังคมไปปฏิบัติมี 4 ประการ ได้แก่ ผู้บริหารขาดภาวะผู้นำบุคลากรผู้ปฏิบัติงานยังมีไม่เพียงพอบุคลากรขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงานและปัญหาด้านนโยบายการพัฒนาสังคมแนวทางการปรับปรุงและการนำนโยบายการพัฒนาสังคมไปปฏิบัติมี 4 ประการ ได้แก่ ควรพัฒนาผู้บริหารให้มีภาวะผู้นำแบบธรรมาภิบาลควรพัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้นควรสร้างขวัญและกำลังใจบุคลากรโดยการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างยุติธรรมและมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาสังคมกำหนดแนวปฏิบัติตามนโยบายที่ชัดเจน

พันธัช เม่นฉาย (2556, หน้า 77-78) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การพัฒนารูปแบบการลดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนในจังหวัดนนทบุรี” ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี และคิดเป็นร้อยละ 36.67 ซึ่งมีประสบการณ์ในการขับขี่มากที่สุด คืออยู่ในช่วง 2-6 ปี และคิดเป็นร้อยละ 44.67 ผู้ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุแต่ไม่ถึงกับเข้ารับการศึกษา

ในสถานพยาบาลรองลงมาคือไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุยานพาหนะจะเป็นจักรยานยนต์รองลงมาคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 40% ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่จากกลุ่มตัวอย่าง 150 ตัวอย่าง ซึ่งส่วนของการเปรียบเทียบระหว่างความรู้เกี่ยวกับจรรยาบรรณกับกฎจราจรกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่พบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ธัญชัย ยศอาจ (2556, หน้า 121) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง“ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์จังหวัดนครสวรรค์” ผลการวิจัย พบว่าปัญหาที่ทำให้เกิดยุทธศาสตร์การพัฒนาได้แก่นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 1 จักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมากปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาได้แก่นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพขาดความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบการจราจรการขับขี่ด้วยความเร็วสูงผู้ขับขี่มีความประมาทในการขับขี่จักรยานยนต์และไม่เคารพกฎจราจรส่งผลให้นักเรียนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทำให้ขาดเรียนเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลบางรายพิการและเสียชีวิตเป้าหมายหลักของการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาจึงเป็นการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพผลการสร้างรูปแบบยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ใช้ในการแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพวิทยาลัยเทคนิคนครสวรรค์จังหวัดนครสวรรค์ได้แก่รูปแบบการฝึกอบรมให้ความรู้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาใน 2 ประเด็น ปัญหาได้แก่เพื่อให้นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบการจราจรมากขึ้นและเพื่อให้นักเรียนมีพฤติกรรมในการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยดีขึ้นโดยมีการดำเนินงานใน 2 ขั้นตอนได้แก่ การฝึกอบรม เรื่อง กฎระเบียบการจราจรที่ใช้ในการขับขี่จักรยานยนต์และการติดตามและประเมินผลการใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาผลการประเมินยุทธศาสตร์การพัฒนา



2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีกรอบแนวคิดในการวิจัย ซึ่งสรุปได้จากตัวแบบการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติของแวนมิเตอร์และแวนฮอร์น ซาบาเตียร์และแมสมาเนียนและเอือเวิร์ด ดังนี้

ปัจจัยส่วนบุคคล

- เพศ
- อายุ
- ระดับการศึกษา
- ประเภทใบขับขี่
- ประสบการณ์ในขับขี่รถ
- ยานพาหนะที่ใช้

การรับรู้เกี่ยวกับนโยบาย

- ความชัดเจนของนโยบาย
- การสื่อสารนโยบาย
- การบังคับใช้นโยบาย



บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นการศึกษาวิเคราะห์แบบผสมผสาน (Mixed-Methods) คือการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Approach) และเชิงคุณภาพ (Qualitative Approach) ดำเนินงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) มีเครื่องมือ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) และแบบสัมภาษณ์ โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย ประชาชนผู้ปฏิบัติตามนโยบายและเจ้าหน้าที่ภาครัฐผู้บังคับใช้นโยบาย

1.2 กลุ่มตัวอย่าง

1.2.1 ประชาชนผู้ปฏิบัติตามนโยบาย ได้แก่ ผู้ใช้ยานพาหนะที่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 400 คน โดยคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของ Taro Yamane หลังจากนั้นก็กำหนดขนาดตัวอย่างตามสัดส่วนโดยในอำเภอหัวหิน มีจำนวน 161 คน อำเภอปราณบุรี มีจำนวน 110 คน และในอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ มีจำนวน 129 คน สุ่มตัวอย่างแบบง่าย

1.2.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรผู้บังคับใช้นโยบาย มีจำนวน 15 คน จากอำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี และอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อำเภอละ 5 คน สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงตามชั้นภูมิ

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.2.1 ลักษณะเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating scale) โดยแบ่ง ออกเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะคำถามแบบเลือกตอบ

ตอนที่ 2 การประเมินการรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประกอบด้วยแนวคำถามเกี่ยวกับความชัดเจนของนโยบาย การสื่อสารนโยบายและการบังคับใช้นโยบายลักษณะคำถามแบบปลายปิด โดยใช้มาตราส่วนประมาณค่า

(rating scale) 4 ระดับดังนี้

ระดับมากที่สุด	กำหนดให้	4 คะแนน
ระดับมาก	กำหนดให้	3 คะแนน
ระดับน้อย	กำหนดให้	2 คะแนน
น้อยที่สุด	กำหนดให้	1 คะแนน

การแปลผลใช้การคำนวณค่าพิสัยตามช่วงชั้น ดังนี้

คะแนนสูงสุด – คะแนนต่ำสุด

ระดับชั้น

$$\frac{4 - 3 = .75}{4}$$

4

โดยกำหนดการแปลผล ดังนี้

1.00 - 1.75	หมายถึง	มีการรับรู้อยู่ในระดับน้อยมาก
1.76 - 2.50	หมายถึง	มีการรับรู้อยู่ในระดับน้อย
2.51 - 3.25	หมายถึง	มีการรับรู้อยู่ในระดับมาก
3.26 - 4.00	หมายถึง	มีการรับรู้อยู่ในระดับมากที่สุด

ตอนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบาย ลักษณะคำถามแบบปลายเปิด

3.2.2 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือโดยการตรวจสอบความตรง (Validity) และความเชื่อถือได้ของเครื่องมือ (Reliability) ดังนี้

(1) การตรวจสอบด้านความตรง (Validity) ดำเนินการโดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content validity) และพิจารณาถึงความถูกต้องของภาษาจากนั้นจึงนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ราย

(2) การหาค่าความเชื่อถือได้ของเครื่องมือ (Reliability) ดำเนินการโดยนำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงมาทดลองกับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่มีลักษณะใกล้เคียงกับตัวอย่างที่ไม่ใช่ตัวอย่างจริงที่อำเภอสามร้อยยอด จากนั้นนำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อถือได้ของเครื่องมือ โดยใช้วิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัก (Cronbach's Alpha coefficient) ของแบบสอบถาม ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา 0.852

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ข้อมูลทุติยภูมิ

ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากเอกสารวิชาการและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

3.3.2 ข้อมูลปฐมภูมิ

1) ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามให้แก่กลุ่มตัวอย่างซึ่งประกอบด้วย ประชาชนใน 3 อำเภอในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ อำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรี และอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 400 คน และได้รับแบบสอบถามคืนมา จำนวน 400 ฉบับ

2) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้นโยบายรวบรวมด้วยตนเองโดยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรอำเภอหัวหิน สถานีตำรวจภูธรอำเภอปราณบุรีและสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวนแห่งละ 5 รายรวมจำนวน 15 ราย โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปและใช้สถิติในการวิเคราะห์ดังนี้

3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้สถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่และร้อยละ

3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับระดับการรับรู้ของประชาชน ในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติใช้สถิติต่อไปนี้

1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เช่น ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2) สถิติอนุมาน (Inferential statistics) ได้แก่ t-test และ One-way Anova

3.4.3 คำถามปลายเปิดจากแบบสอบถาม ตอนที่ 3 และจากแบบสัมภาษณ์มาใช้ในการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) รวบรวมคำตอบและวิเคราะห์สรุปเป็นหมวดหมู่

บทที่ 4

ผลการศึกษาวิธีวิจัย

การศึกษาวิธีวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนํานโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นการศึกษาวิเคราะห์แบบผสมผสาน (Mixed-Methods) คือ การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative) และเชิงคุณภาพ (Qualitative) โดยการนำเสนอผลการวิเคราะห์ สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ เป็น 4 ตอน ดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนํานโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

4.2 ผลการทดสอบสมมติฐาน การเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนํานโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและประเภทยานพาหนะ

4.3 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เกี่ยวกับการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และแนวทางการส่งเสริมการรับรู้และการบังคับใช้นโยบาย

4.1 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนํานโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

4.1.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ยานพาหนะที่ใช้ประเภทของใบขับขี่ที่ทํานถือครองและประสบการณ์ในการขับขี่รถมาประมาณกี่ปี ซึ่งปรากฏผลการวิเคราะห์ ดังนี้

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ (n=400)

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
1.ชาย	233	58.3
2.หญิง	167	41.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 58.3 และเพศหญิง จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7

ตารางที่ 4.2 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ (n=400)

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
1. 15-24 ปี	9	2.3
2. 25-34 ปี	98	24.5
3. 35-44 ปี	135	33.6
4. 45-54 ปี	113	28.3
5. 55 ปี ขึ้นไป	45	11.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุระหว่าง 35-44 ปี มากที่สุดและจำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 33.8 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 45-54 ปี จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.3 และอายุ 15-24 ปี น้อยที่สุด จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.3

ตารางที่ 4.3 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา (n=400)

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่าม.3	100	25.0
2. มัธยมปลาย/ปวช.	105	26.2
3. ปวส./อนุปริญญา	68	17.0
4.ปริญญาตรี	105	26.2
5.ปริญญาโทขึ้นไป	22	5.6
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการศึกษาระดับมัธยมปลาย/ปวช.และปริญญาตรีมากที่สุด จำนวนประเภทยละ 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.2 และระดับปริญญาโทขึ้นไป น้อยที่สุด จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.6

ตารางที่ 4.4 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามยานพาหนะที่ใช้ (n=400)

ยานพาหนะที่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
1. รถยนต์นั่ง	3	1.3
2. จักรยานยนต์	153	38.2
3. รถบรรทุก	138	34.5
4. รถปิ๊กอัพ	104	26.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดจำนวน 153 คน ส่วนคิดเป็นร้อยละ 38.3 รองลงมาคือรถบรรทุก จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 และรถยนต์นั่งน้อยที่สุดจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3

ตารางที่ 4.5 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทใบขับขี่ที่ถือครอง (n=400)

ประเภทของใบขับขี่ที่ถือครอง	จำนวน	ร้อยละ
1. ใบขับขี่ชั่วคราว	62	15.5
2. ใบขับขี่ระยะเวลา 5 ปี	242	60.5
3. ใบขับขี่ถาวร	96	24
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ถือครองใบขับขี่เป็นระยะเวลา 5 ปี จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 และรองลงมาถือครองใบขับขี่ถาวร จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 24 และถือครองใบขับขี่ชั่วคราวน้อยที่สุด จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5

ตารางที่ 4.6 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถ (n=400)

ประสบการณ์ในการขับขี่รถ	จำนวน	ร้อยละ
1. 1-2 ปี	3	0.8
2. 3-4 ปี	69	17.3
3. 5-6 ปี	37	9.3
4. 7-8 ปี	97	24.2
5. 9 ปี ขึ้นไป	194	48.4
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีประสบการณ์ในการขับขี่มี 9 ปี ขึ้นไปมากที่สุดมีจำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5 และรองลงมา มีประสบการณ์ในการขับขี่ 7-8 ปี จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 24.3 และประสบการณ์ในการขับขี่ 1-2 ปี น้อยที่สุด มีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8 ตามลำดับ

4.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1) ผลการวิเคราะห์การรับรู้จากคำถามปลายปิด

ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในภาพรวม

ประสิทธิผลและการรับรู้ของประชาชน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	การแปลผล	ลำดับ
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย	2.37	0.522	น้อย	3
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย	2.65	0.500	มาก	1
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	2.56	0.472	มาก	2
รวมเฉลี่ย	2.52	0.527	มาก	

จากตารางที่ 4.7 พบว่า การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และในภาพรวมอยู่ในระดับมาก (\bar{X} = 2.52, S.D.=0.527) เมื่อพิจารณาตามรายด้านพบว่าค่าเฉลี่ยเรียงลำดับจากมากไปน้อย คือ ด้านการสื่อสารนโยบาย มีการรับรู้ในระดับมาก (\bar{X} = 2.65, S.D.=0.500) รองลงมาคือด้านการบังคับใช้กฎหมายมีการรับรู้ในระดับมาก (\bar{X} = 2.56, S.D.=0.472) และด้านความชัดเจนของนโยบาย มีการรับรู้ในระดับน้อย (\bar{X} = 2.37, S.D.=0.522) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ด้านความชัดเจนของนโยบาย (n = 400)

ความชัดเจนของนโยบาย	\bar{X}	S.D.	ระดับ	ลำดับ
1. ท่านเข้าใจดีเกี่ยวกับการจัดให้มีถนนปลอดภัยในพื้นที่ “1 ท้องถิ่น 1 ถนน”	2.29	0.754	น้อย	11
2. บทลงโทษเพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนมีความชัดเจน	2.45	0.594	น้อย	4
3. บทลงโทษเพื่อป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมีความชัดเจน	2.48	0.596	น้อย	1
4. ท่านเข้าใจเหตุผลการใช้หมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย	2.38	0.627	น้อย	5
5. ท่านเข้าใจเกี่ยวกับการออกแบบถนนในเขตเมืองที่ปลอดภัย โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นทางข้ามหรือทางแยก	2.17	0.698	น้อย	15

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ความชัดเจนของนโยบาย	\bar{X}	S.D.	ระดับ	ลำดับ
6. นโยบายส่งเสริมให้มีการอบรมการขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษาและในชุมชนมีความชัดเจน	2.31	0.637	น้อย	9
7. ท่านเข้าใจดีว่าการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมข้างทางช่วยเพิ่มทัศนวิสัยในการขับขี่	2.33	0.668	น้อย	7
8. นโยบายการสำรวจจุดเสี่ยงจุดอันตรายและการปรับปรุงแก้ไขให้ปลอดภัยมีความชัดเจน	2.24	0.671	น้อย	12
9. ท่านเข้าใจว่าการปรับปรุงสั่นแบ่งช่องจราจรให้ชัดเจนช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้	2.30	0.967	น้อย	10
10. นโยบายการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้สามารถใช้งานได้ดีมีความชัดเจน	2.32	0.665	น้อย	8
11. การปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณถนนช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่	2.34	0.785	น้อย	6
12. การปรับปรุงและตรวจสอบจุดตัดทางรถไฟช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่	2.23	0.612	น้อย	13
13. การสวมใส่เสื้อผ้าและอุปกรณ์เหมาะสมช่วยเพิ่มความสามารถในการมองเห็นได้อย่างชัดเจน	2.21	0.561	น้อย	14
14. ท่านเข้าใจดีว่าควรลดความเร็วในการขับขี่ตามคำขวัญ “คนประจวบคีรีขันธ์ไม่ขับรถเร็ว”	2.46	0.565	น้อย	3
15. การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วบนถนนสายหลักและในเมืองมีส่วนช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	2.47	0.600	น้อย	2
รวม	2.37	0.522	น้อย	

จากตารางที่ 4.8 ผลการศึกษา พบว่า การรับรู้ของประชาชนด้านความชัดเจนของนโยบาย ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (\bar{X} = 2.37, S.D.=0.522) เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ข้อ (3) บทลงโทษเพื่อป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมีความชัดเจนและมีค่าเฉลี่ย 2.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.596 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ข้อ (5) ท่านเข้าใจเกี่ยวกับการออกแบบถนนในเขตเมืองที่ปลอดภัย โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นทางข้ามหรือทางแยกมีค่าเฉลี่ย 2.17 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.698

ตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ด้านการสื่อสารนโยบาย (n = 400)

การสื่อสารนโยบาย	\bar{X}	S.D.	ระดับ	ลำดับ
1. การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการขับขี่ด้วยความปลอดภัย	2.68	0.789	มาก	3
2. มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่เปิดไฟหน้ารถขณะขับขี่เพื่อเพิ่มวิสัยทัศน์ในการขับขี่แก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง	2.65	0.680	มาก	4
3. มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเตรียมความพร้อมของยานพาหนะโดยตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง	2.42	0.587	น้อย	13
4. มีการขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการรถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาล	2.58	0.628	มาก	7
5. ทานทราบว่ามีกำหนดให้การเรียนรู้เรื่องการใช้ถนนที่ปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของสาระการเรียนรู้ในสถานศึกษา	2.56	0.662	มาก	8
6. ทานทราบว่ามีการพัฒนาครุต้นแบบด้านการให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย	2.63	0.674	มาก	5
7. มีการเผยแพร่ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับประโยชน์จากการใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์	2.51	0.579	มาก	10
8. ทานทราบเกี่ยวกับการรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการเป็นผู้ปกครองที่ขับขี่อย่างรับผิดชอบต่อผู้โดยสารที่เป็นเด็กและกฎหมายเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง	2.58	0.659	มาก	7
9. มีการจัดทำป้ายกำหนดเขตจำกัดความเร็วที่ชัดเจน	2.53	0.656	มาก	9
10. มีแผนที่เส้นทางการขับขี่จักรยานที่ชัดเจน	2.39	0.533	น้อย	14
11. มีการจัดทำป้ายจราจรเพื่อเตือนถึงความปลอดภัยในการขับขี่ที่ความชัดเจน	2.47	0.570	น้อย	12
12. เครื่องหมายจราจรมีความชัดเจน	2.49	0.539	น้อย	11
13. มีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้ถึงประโยชน์ของทางเดินเท้า	2.27	0.589	น้อย	16
14. มีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้ถึงประโยชน์ของทางจักรยาน	2.25	0.655	น้อย	17
15. ทานทราบว่ามีการจัดตั้งหน่วยตรวจสอบกำกับดูแลเพื่อบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	2.18	0.602	น้อย	18

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ด้านการสื่อสารนโยบาย	\bar{X}	S.D.	ระดับ	ลำดับ
16. ท่านทราบว่ามีการบังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัย	2.71	0.694	มาก	2
17. ท่านทราบเกี่ยวกับแผนการจัดการความเสี่ยงของนักเรียนโดยการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนมีความชัดเจนเข้าใจง่าย	2.07	0.568	น้อย	19
18. ท่านทราบเกี่ยวกับการจัดอบรมหลักสูตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ใช้ทางผ่านเครือข่ายอาสาสมัครทางหลวงและทางหลวงชนบทช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุได้	2.30	0.669	น้อย	15
19. ท่านเชื่อว่าการปรับปรุงซ่อมแซมถนนส่งเสริมความปลอดภัยในการสัญจร	2.87	0.675	มาก	1
20. มีการประชาสัมพันธ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นให้แบ่งปันการใช้ถนนร่วมกับคนเดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยานอย่างเท่าเทียมและปลอดภัย	2.62	0.517	มาก	6
รวม	2.56	0.500	มาก	

จากตารางที่ 4.9 ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ของประชาชนด้านการสื่อสารนโยบายในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (\bar{X} = 2.37, S.D. = 0.522) เมื่อพิจารณาตามรายชื่อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ข้อ (19) ท่านเชื่อว่าการปรับปรุงซ่อมแซมถนนส่งเสริมความปลอดภัยในการสัญจรและมีค่าเฉลี่ย 2.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.675 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ข้อ (17) ท่านทราบเกี่ยวกับแผนการจัดการความเสี่ยงของนักเรียนโดยการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนมีความชัดเจนเข้าใจง่ายมีค่าเฉลี่ย 2.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.568

ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (n = 400)

การบังคับใช้กฎหมาย	\bar{X}	S.D.	ระดับ	ลำดับ
1. มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างเคร่งครัด	2.78	0.658	มาก	1
2. มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างต่อเนื่อง	2.56	0.630	น้อย	5
3. มีการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่องมาตรการแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายจากการขับขี่ยานพาหนะอย่างเคร่งครัด	2.21	0.596	น้อย	12

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

การบังคับใช้กฎหมาย	\bar{X}	S.D.	ระดับ	ลำดับ
4. มีการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่องมาตรการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะอย่างต่อเนื่อง	2.28	0.584	น้อย	9
5. มีการจัดตั้งจุดตรวจที่สอดคล้องกับสถานการณ์เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่	2.41	0.558	น้อย	7
6. มีการเพิ่มความเข้มข้นในการตั้งจุดตรวจในช่วงเวลา 16.00-20.00 น	2.20	0.584	น้อย	13
7. มีการตั้งด่านชุมชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงในพื้นที่	2.19	0.581	น้อย	14
8. มีการกำหนดมาตรการในการกำกับควบคุมดูแลรถโดยสารสาธารณะ	2.16	0.595	น้อย	16
9. มีการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ ให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	2.24	0.711	น้อย	11
10. มีการตั้งจุดบริการและจุดพักรถ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน	2.16	0.710	น้อย	15
11. มีการเพิ่มความเข้มข้นในการลงโทษดื่มแล้วขับสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ	2.27	0.723	น้อย	10
12. มีการกำหนดให้ต้องมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์คนขับในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต	2.66	0.682	มาก	4
13. การรณรงค์การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลา กลางวันเหมาะสม	2.69	0.643	มาก	3
14. มีความเข้มงวดในการบังคับสวมหมวกนิรภัย	2.74	0.594	มาก	2
15. มีความเข้มงวดในการบังคับคาดเข็มขัดนิรภัย	2.42	0.684	น้อย	6
16. ชุมชนควรมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาดื่มแล้วขับ	2.41	0.590	น้อย	7
17. ท่านเห็นว่าควรมีการนำเทคโนโลยีในการเตือนผู้ขับขี่เพื่อสนับสนุนการขับขี่ที่ปลอดภัย	2.40	0.638	น้อย	8
รวม	2.56	0.472	มาก	

จากตารางที่ 4.10 ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ของประชาชนด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 2.56$, S.D.=0.472) เมื่อพิจารณาตามรายชื่อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ข้อ (1) มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างเคร่งครัด มีค่าเฉลี่ย 2.78 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.658 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ข้อ (8) มีการกำหนดมาตรการในการกำกับควบคุมดูแลรถโดยสารสาธารณะ มีค่าเฉลี่ย 2.16 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.595

4.2.3 ผลการวิเคราะห์การรับรู้จากคำถามปลายเปิด

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหา และ ข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.11 แสดงภาพรวมของปัญหา

ด้าน	ความถี่
1 ด้านความชัดเจนของนโยบาย	15
2 ด้านการสื่อสารนโยบาย	19
3 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	23
รวม	57

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการรับรู้ นโยบาย ทั้ง 3 ด้านรวมจำนวน 57 ความคิดเห็นด้านการบังคับใช้กฎหมายมากที่สุด รวมจำนวน 23 ความคิดเห็น

ตารางที่ 4.12 แสดงความคิดเห็นด้านปัญหาความชัดเจนของนโยบาย

ปัญหา	ความถี่
1 การขาดจิตสำนึกของประชาชนในการใช้ความเร็วบนท้องถนน เพราะเป็นต้นเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ	4
2 กฎหมายไม่ชัดเจนและไม่รุนแรงพอสำหรับผู้กระทำความผิด	6
3 การออกแบบถนนไม่มีความชัดเจน เช่น ทางแยก ทางข้าม กลับริด	5
รวม	15

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการรับรู้ความ ชัดเจนของนโยบาย รวม 15 ความคิดเห็น ด้านความชัดเจนของนโยบายมากที่สุด ในประเด็นกฎหมายไม่ ชัดเจนและไม่รุนแรงพอสำหรับผู้กระทำความผิด รวม 6 ความคิดเห็น

ตารางที่ 4.13 แสดงความคิดเห็นด้านปัญหาการสื่อสารนโยบาย

ปัญหา	ความถี่
1 ป้ายบอกเส้นทางและระยะทางไม่ชัดเจน ควรเปลี่ยน เพราะปัจจุบัน ป้ายบอกทางดูแล้วงงมาก	3
2 พื้นสภาพผิวถนน ที่มีรอยประหรือเป็นหลุมเป็นบ่อและ มีการซ่อมปิดถนนเป็นประจำทำให้รถวิ่งสวนลำบกก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา	5
3 ปัญหาของรถเก่า เช่น รถกระบะ เวลาหยุดยืนขับช้าและอัตรา การเร่งของรถทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก	4

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

	ปัญหา	ความถี่
4	ขาดการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบถึงการปฏิบัติ ตามกฎหมายและระเบียบการจราจร	7
	รวม	19

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความสอดคล้องเกี่ยวกับปัญหาการรับรู้การสื่อสารนโยบาย โดยรวม 19 ความคิดเห็นและด้านการสื่อสารนโยบายมากที่สุดในประเด็นขาดการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบการจราจร รวม 7 ความคิดเห็น

ตารางที่ 4.14 แสดงความคิดเห็นด้านปัญหาการบังคับใช้นโยบาย

	ปัญหา	ความถี่
1	การขับรถไม่มีมารยาทหรือปาดหน้า จ่อท้าย เป็นการท้าทาย เป็นให้มีการทะเลาะกัน	3
2	ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถในเขตชุมชนไม่เป็นระเบียบ กีดขวาง การจราจร	2
3	ขาดความชัดเจนในช่องทางการวิ่งระหว่างเลนถนน เพราะถนน แคบเปิดประตูมาจะทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักได้	4
4	ปัญหาเรื่องเลนการวิ่งระหว่างจักรยานยนต์ รถยนต์และจักรยาน ที่รวมกันก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	3
5	ไม่มีที่กั้นทางรถไฟทุกจุดที่มีชุมชนผ่านทางทุกทางหรือติดตั้งสัญญาณ ไฟชัดเจน	2
6	ขาดอุปกรณ์ที่ทันสมัยในการป้องกันการกระทำความผิด เช่น กล้อง วงจรปิด	4
7	ไฟฟ้าส่องถนนไม่มียิงช่วงฝนตกและจุดตัดทางแยกก่อให้เกิด อุบัติเหตุบ่อยครั้ง	5
	รวม	23

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความสอดคล้องเกี่ยวกับปัญหาการรับรู้การบังคับใช้นโยบาย รวมจำนวน 23 ความคิดเห็นและด้านการบังคับใช้นโยบายมากที่สุดในประเด็นไฟฟ้าส่องถนนไม่มียิงช่วงฝนตกและจุดตัดทางแยกก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมจำนวน 5 ความคิดเห็น

ตารางที่ 4.15 แสดงภาพรวมของข้อเสนอแนะ

	ด้าน	ความถี่
1	ด้านความชัดเจนของนโยบาย	21
2	ด้านการสื่อสารนโยบาย	23
3	ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	11
	รวม	55

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะการรับรู้นโยบาย ทั้ง 3 ด้าน รวม 55 ความคิดเห็น มากที่สุดได้แก่ ด้านการสื่อสารนโยบาย รวม 23 ความคิดเห็น

ตารางที่ 4.16 แสดงความคิดเห็นด้านข้อเสนอแนะของความชัดเจนของนโยบาย

	ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1	ควรสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในการใช้ความเร็วบนท้องถนนเพราะเป็นต้นเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ	5
2	ควรมีกฎหมายที่ชัดเจนและรุนแรงสำหรับการกระทำความผิด	4
3	ควรมีการออกแบบถนนให้ถูกต้องและปลอดภัยควรมีป้ายหรือสัญญาณเตือนก่อนถึงบริเวณ ทางแยก ทางข้าม กลับริด	4
4	ควรกำหนดให้กระจายความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างกว้างขวาง พร้อมกับอบรมเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรที่พบบ่อยๆ	2
5	ควรสร้างขวัญกำลังใจให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจโดยจัดให้มีระบบสวัสดิการที่ดีพอเหมาะสมและหลากหลาย เพื่อสร้างขวัญกำลังใจให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน	3
6	ควรให้ความรู้เรื่องกฎหมายการจราจร เรื่อง การสวมหมวกนิรภัย การรัดเข็มขัดนิรภัยและเครื่องหมายจราจรต่างๆ อย่างถูกต้อง	3
	รวม	21

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นที่เกี่ยวกับข้อเสนอแนะการรับรู้ความชัดเจนของนโยบาย รวมจำนวน 21 ความคิดเห็น ด้านความชัดเจนของนโยบายมากที่สุดในประเด็น ควรให้ความรู้เรื่องกฎหมายการจราจรเรื่องการสวมหมวกนิรภัยการรัดเข็มขัดนิรภัยและเครื่องหมายจราจรต่างๆ อย่างถูกต้องรวมจำนวน 6 ความคิดเห็น

ตารางที่ 4.17 แสดงความคิดเห็นด้านข้อเสนอแนะของการสื่อสารนโยบาย

	ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1.	ภาครัฐต้องจัดการป้ายจราจร เช่น การจัดทำป้ายบอกสัญญาณให้ชัดเจนทุกกรณีเกี่ยวกับการจราจร	3
2	ควรมีการเปลี่ยนพื้นสภาพผิวถนนที่มีรอยประหรือเป็นหลุมเป็นบ่อ ให้พร้อมใช้	4

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

	ข้อเสนอแนะ	ความถี่
	งานอยู่เสมอ	
3	บูรณาการรถเก่า เช่น รถกระบะ เวลาหยุดเดินขับช้าและอัตราการเร่งของรถทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก	2
4	ควรมีที่กั้นทางรถไฟทุกจุดที่มีชุมชนผ่านทางทุกทางหรือติดตั้งสัญญาณไฟชัดเจน	3
5	ควรมีกล้องวงจรปิดสำหรับตรวจจับความเร็วในเขตตัวเมืองให้มากขึ้น	4
6	ในพื้นที่ที่ติดขัด ชัดทางจราจรควรให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปแก้ปัญหาหรืออุบัติเหตุต่างๆ โดยเร็ว	2
7	ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบถึงโครงการและการปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยการจราจรให้มากยิ่งขึ้น	5
	รวม	23

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะการรับรู้การสื่อสารนโยบาย รวมจำนวน 23 ความคิดเห็น ด้านการสื่อสารนโยบายมากที่สุด ในประเด็นควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบถึงโครงการและการปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยการจราจรให้มากยิ่งขึ้น รวมจำนวน 5 ความคิดเห็น

ตารางที่ 4.18 แสดงความคิดเห็นด้านข้อเสนอแนะของการบังคับใช้นโยบาย

	ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1.	ต้องมีอัตราโทษ รุนแรง กรณี ขับรถแข่งไม่มีมารยาทหรือปาดหน้า จ่อท้าย เป็นการท้าทายเป็นเหตุให้มีการทะเลาะกัน	2
2	การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจอดรถอย่างเคร่งครัด	3
3	ในกรณีปั่นจักรยานความปั่นในทางที่จัดทำหรือนอกเส้นควรปั่นให้เป็นระเบียบเรียบร้อยไม่ควรใช้ช่องจราจรเต็มเลน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	2
4	ควรมีการปรับปรุงระบบไฟฟ้าเพื่อให้แสงสว่างตามถนนและทางแยกให้ชัดเจน	4
	รวม	11

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะการรับรู้การบังคับใช้นโยบาย รวมจำนวน 11 ความคิดเห็น ด้านการบังคับใช้นโยบายมากที่สุดในประเด็นควรมีการปรับปรุงระบบไฟฟ้าเพื่อให้แสงสว่างตามถนนและทางแยกให้ชัดเจน รวมจำนวน 4 ความคิดเห็น

4.2 ผลการทดสอบสมมติฐาน เปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและประเภทยานพาหนะ

สมมติฐานที่ 1 เพศต่างกัน มีการรับรู้ในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

H_0 : เพศต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : เพศต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามเพศ

การรับรู้เกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	ชาย		หญิง		t	Sig
	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย	2.39	0.461	2.36	0.597	0.512	0.000
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย	2.59	0.490	2.73	0.505	-2.805	0.277
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	2.50	0.504	2.65	0.409	-3.241	0.037
	เฉลี่ย	0.530	2.38	0.523	-1.149	0.811

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.19 การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามเพศ พบว่า มีค่า $t = -1.149$ และค่า $Sig. = 0.811$ ซึ่งค่า $Sig.$ มีค่ามากกว่า 0.05 จึงยอมรับสมมติฐาน H_0 ปฏิเสธสมมติฐาน H_1 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชายและเพศหญิงมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ **ไม่แตกต่างกัน** ดังนั้นจึง**ปฏิเสธสมมติฐานที่ 1**

สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีอายุต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

H_0 : ผู้ที่มีอายุต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : อายุต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม อายุ

การรับรู้ของประชาชน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	4.211	4	1.053		
	ภายในกลุ่ม	104.659	395	0.265	3.973	0.004
	รวม	108.869	399			
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	5.221	4	5.434		
	ภายในกลุ่ม	94.878	395	0.240	5.434	0.000
	รวม	100.099	399			
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	18.453	4	0.240		
	ภายในกลุ่ม	70.541	395	0.179	25.833	0.000
	รวม	88.994	399			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	11.625	4	2.906		
	ภายในกลุ่ม	99.573	395	0.252	11.529	0.000
	รวม	111.198	399			

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.20 การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามอายุโดยรวม พบว่า มีค่า $F = 11.529$ และค่า $Sig. = 0.000$ ซึ่งค่า $Sig.$ มีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 และยอมรับสมมติฐาน H_1 ดังนั้นผู้ที่มีอายุต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 2

ดังนั้นจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยด้านอายุเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีการของ LSD ผลดังตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 เปรียบเทียบรายคู่การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม อายุ

อายุ	\bar{X}	15-24 ปี	25-34 ปี	35-44 ปี	45-54 ปี	55 ปีขึ้นไป
15-24 ปี	2.16	-				0.477
25-34 ปี	2.47		-		0.355	0.293

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

อายุ	\bar{X}	15-24 ปี	25-34 ปี	35-44 ปี	45-54 ปี	55 ปีขึ้นไป
35-44 ปี	2.35			-	0.227	0.292
45-54 ปี	2.12				-	0.520
55 ปีขึ้นไป	2.64					-

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.21 เมื่อทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยด้านอายุ พบว่า มีรายคู่ที่แตกต่างกัน ดังนี้

1. ผู้ที่มีอายุ 15-24 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับอายุ 55 ปี ขึ้นไป
2. ผู้ที่มีอายุ 25-34 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับอายุ 45-54 ปี และอายุ 55 ปี ขึ้นไป
3. ผู้ที่มีอายุ 45-54 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับอายุ 55 ปี ขึ้นไป
4. ผู้ที่มีอายุ 35-44 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับอายุแตกต่างกับอายุ 45-54 ปี และอายุ 55 ปี ขึ้นไป

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

H_0 : ระดับการศึกษาต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามระดับการศึกษา

การรับรู้ของประชาชน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	5.366	4	1.341	5.119	0.000
	ภายในกลุ่ม	103.504	395	0.262		
	รวม	108.869	399			
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	3.959	4	0.990	4.066	0.003
	ภายในกลุ่ม	96.140	395	0.543		
	รวม	100.099	399			

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

การรับรู้ของประชาชน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	3.133	4	0.783	3.603	0.007
	ภายในกลุ่ม	85.862	395	0.217		
	รวม	88.994	399			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	6.311	4	1.578	5.942	0.000
	ภายในกลุ่ม	104.886	395	0.266		
	รวม	111.197	399			

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.22 การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามระดับการศึกษาโดยรวม พบว่า มีค่า $F = 5.942$ และค่า $Sig. = 0.000$ ซึ่งค่า $Sig.$ มีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 และยอมรับสมมติฐาน H_1 ดังนั้น ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่างก็มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 3

ดังนั้นจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการศึกษาเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีการของ LSD ผลดังตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 เปรียบเทียบรายคู่การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	\bar{X}	ต่ำกว่า ม.3	มัธยมปลาย/ปวช.	ปวส./อนุปริญญา	ปริญญาตรี	ปริญญาโทขึ้นไป
ต่ำกว่า ม.3	2.36	-	0.150			0.314
มัธยมปลาย/ปวช.	2.20		-		0.257	
ปวส./อนุปริญญา	2.45			-		0.410
ปริญญาตรี	2.46				-	0.421
ปริญญาโทขึ้นไป	2.04					-

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.23 เมื่อทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับการศึกษา พบว่า มีรายคู่ที่แตกต่างกัน ดังนี้

1. ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ม. 3 มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับระดับการศึกษาปริญญาโทขึ้นไป
2. ผู้ที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญา/ปวส. มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับระดับการศึกษาปริญญาตรี
3. ผู้ที่มีระดับการศึกษามัธยมปลาย/ปวช. มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับระดับการศึกษาปริญญาโทขึ้นไป
4. ผู้ที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับระดับการศึกษาปริญญาโทขึ้นไป

สมมติฐานที่ 4 ยานพาหนะที่ใช้ต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

H_0 : ยานพาหนะที่ใช้ต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ยานพาหนะที่ใช้ต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม ยานพาหนะที่ใช้

การรับรู้ของประชาชน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	4.205	3	1.402	5.303	0.001
	ภายในกลุ่ม	104.664	396	0.264		
	รวม	108.869	399			
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	3.432	3	1.144	4.686	0.003
	ภายในกลุ่ม	96.668	396	0.244		
	รวม	100.099	399			
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	6.789	3	2.263	10.902	0.000
	ภายในกลุ่ม	82.205	396	0.208		
	รวม	88.994	399			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	4.677	3	1.559	5.795	0.001
	ภายในกลุ่ม	106.521	396	0.269		
	รวม	111.197	399			

ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.24 การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกัน และ ลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามยานพาหนะที่ใช้โดยรวม พบว่า มีค่า $F = 5.795$ และ ค่า $Sig. = 0.001$ ซึ่งค่า $Sig.$ และมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 และยอมรับสมมติฐาน H_1 ดังนั้นผู้ที่ใช้อยานพาหนะต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 4

ดังนั้นจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยยานพาหนะที่ใช้เป็นรายคู่ โดยใช้วิธีการของ LSD ผลดังตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 เปรียบเทียบรายคู่การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม ยานพาหนะที่ใช้

ยานพาหนะที่ใช้	\bar{X}	รถยนต์นั่ง	จักรยานยนต์	รถบรรทุก	รถปิ๊กอัพ
รถยนต์นั่ง	2.50	-			
จักรยานยนต์	2.48		-	0.212	0.230
รถบรรทุก	2.20			-	
รถปิ๊กอัพ	2.25				-

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.25 เมื่อทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยยานพาหนะที่ใช้ พบว่า มีรายคู่ที่แตกต่างกัน ดังนี้

1. ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับผู้ใช้รถบรรทุกและรถปิ๊กอัพ

สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่ถือใบขับขี่ต่างประเภทกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

H_0 : ผู้ที่ถือใบขับขี่ต่างประเภทกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้ที่ถือใบขับขี่ต่างประเภทกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.26 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามประเภทของใบขับขี่ที่ถือครอง

การรับรู้ของประชาชน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	8.302	2	4.151	16.386	0.000
	ภายในกลุ่ม	100.568	397	0.253		
	รวม	108.869	399			
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	0.633	2	0.316	1.263	0.284
	ภายในกลุ่ม	99.467	397	0.251		
	รวม	100.099	399			
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	11.638	2	5.819	29.862	0.000
	ภายในกลุ่ม	77.357	397	0.195		
	รวม	88.994	399			
เฉลี่ย	ระหว่างกลุ่ม	8.668	2	4.334	16.780	0.000
	ภายในกลุ่ม	102.530	397	0.258		
	รวม	111.197	399			

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.26 การรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามประเภทของใบขับขี่ที่ถือครองโดยรวม พบว่า มีค่า $F = 16.780$ และมีค่า $Sig. = 0.000$ ซึ่งค่า $Sig.$ และมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 และยอมรับสมมติฐาน H_1 ดังนั้นผู้ที่ถือใบขับขี่ต่างประเภทกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 5

ดังนั้นจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยประเภทของใบขับขี่ที่ถือครองเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีการของ LSD ผลดังตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 เปรียบเทียบรายค่าการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ จำแนกตามประเภทของใบขับขี่ที่ถือครอง

ประเภทของใบขับขี่ที่ท่านถือครอง	ใบขับขี่ชั่วคราว	ใบขับขี่ระยะ 5 ปี	ใบขับขี่ถาวร
	\bar{X}		
ใบขับขี่ชั่วคราว	2.58	-	0.357
ใบขับขี่ระยะ 5 ปี	2.23	-	0.252
ใบขับขี่ถาวร	2.48		-

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.27 เมื่อทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยประเภทของใบขับขี่ที่ถือครองพบว่า มีรายค่าที่แตกต่างกันดังนี้

1. ผู้ที่ถือใบขับขี่ชั่วคราวมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับใบขับขี่ระยะ 5 ปี

2. ผู้ที่ถือใบขับขี่ระยะ 5 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับใบขับขี่ถาวร

สมมติฐานที่ 6 ประสบการณ์ในการขับขี่รถต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

H_0 : ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.28 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถ

การรับรู้ของประชาชน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	5.008	4	1.252	4.761	0.001
	ภายในกลุ่ม	103.862	395	0.263		
	รวม	108.869	399			
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย	ระหว่างกลุ่ม	8.212	4	2.053	8.826	0.000
	ภายในกลุ่ม	91.887	395	0.233		
	รวม	100.099	399			

ตารางที่ 4.28 (ต่อ)

การรับรู้ของประชาชน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	9.056	4	2.264		
	ภายในกลุ่ม	79.939	395	0.202	11.187	0.000
	รวม	88.994	399			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	8.340	4	2.088		
	ภายในกลุ่ม	102.857	395	0.260	8.007	0.000
	รวม	111.197	399			

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.28 การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถโดยรวม พบว่า มีค่า $F = 8.007$ และ ค่า $Sig. = 0.000$ ซึ่งค่า $Sig.$ และมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 และยอมรับสมมติฐาน H_1 ดังนั้นผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 6

ดังนั้นจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยประสบการณ์ในการขับขี่รถเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีการของ LSD ผลดังตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 เปรียบเทียบรายคู่การรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำแนกตาม ประสบการณ์ในการขับขี่รถ

ประสบการณ์ในการขับขี่รถ	\bar{X}	1-2 ปี	3-4 ปี	5-6 ปี	7-8 ปี	9 ปีขึ้นไป
1-2 ปี	1.66	-	0.927	0.657	0.750	0.573
3-4 ปี	2.59		-	0.267		
5-6 ปี	2.32			-		
7-8 ปี	2.41				-	
9 ปี ขึ้นไป	2.23					-

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.29 เมื่อทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยประสบการณ์ในการขับซึ่รถพบว่า มีรายคู่ที่แตกต่างกันดังนี้

1. ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถ 1-2 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับ 3-4 ปี
2. ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถ 1-2 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับ 5-6 ปี
3. ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถ 1-2 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับ 7-8 ปี
4. ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถ 1-2 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับ 9 ปี ขึ้นไป
5. ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับซึ่รถ 3-4 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับ 5-6 ปี

ตารางที่ 4.30 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานและวิเคราะห์ความแตกต่างผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

สมมติฐานที่	ต้นแปรต้น	ตัวแปรตาม	สถิติทดสอบ	ค่าระดับนัยสำคัญ	ผลการทดสอบสมมติฐานยอมรับ ปฏิเสธ
1	เพศ	ประสิทธิและการรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	t-test	0.811	✓
2	อายุ	ประสิทธิและการรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	F-test	0.000	✓

ตารางที่ 4.30 (ต่อ)

สมมติฐานที่	ต้นแปรต้น	ตัวแปรตาม	สถิติทดสอบ	ค่าระดับนัยสำคัญ	ผลการทดสอบสมมติฐานยอมรับ ปฏิเสธ
3	การศึกษา	ประสิทธิผลการรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	F-test	0.000	✓
5	ประเภทของใบขับขี่ที่ท่านถือครอง	ประสิทธิผลการรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	F-test	0.000	✓ -
6	ประสบการณ์ในการขับขี่รถ	ประสิทธิผลการรับรู้ของประชาชนในการเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	F-test	0.000	✓

4.3 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เกี่ยวกับการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

4.3.1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

- 1) พตอ. สิทธิชัย ศรีโสภาคเจริญรัตน์ ผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอหัวหิน
- 2) พตท. เสมอ อยู่เสมอ รองผู้กำกับปราบปราม สถานีภูธรอำเภอหัวหิน
- 3) พตท. พิศณุ ลานอก สารวัตรจราจร สถานีภูธรอำเภอหัวหิน
- 4) พตท. พีรวัส ชูแก้ว สารวัตร สถานีภูธรอำเภอหัวหิน
- 5) พ.ต.ต.รณภูมิ โกลมกิตติสกุล สวป สถานีภูธรอำเภอหัวหิน
- 6) พตอ. ภาคภูมิ ไทโย ผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอปราณบุรี

- 7) พตท. เสกสิทธิ์ จันทร รองผู้กำกับปราบปรามสถานีภูธร อำเภอปรางมุนี
- 8) พตท.วันชาติ ม่วงศรี รองผู้สอบสวนกำกับสถานีภูธรอำเภอปรางมุนี
- 9) พตท.สมบูรณ์ ต้นติวรพิพันธ์ รองผู้กำกับสอบสวน สถานีภูธรอำเภอปรางมุนี
- 10) พตท. ชยวิศ วชิรเดชากร สวป. สถานีภูธรอำเภอปรางมุนี
- 11) พตอ. ชยนิทร สุคนธร ผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์
- 12) พตท. เอกราช หุ่นงาม รองผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์
- 13) พตท. อัครวิเศษ ไชยขวัญ สารวัตรจราจร สถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์
- 14) รตอ. สมรัก วงษ์สุวรรณ สวป.สถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์
- 15) พตท. ปริญญา ปติโนธรรม สถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์

4.3.2 ผลการสัมภาษณ์และการวิเคราะห์

1) อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

(1) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตอ. สิทธิชัย ศรีโสภาคเจริญรัตน์ ผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

สำหรับปัจจุบันปัญหาจราจรในเขตพื้นที่อำเภอหัวหิน เป็นปัญหาที่ค่อนข้างแก้ไขยากเนื่องจากอำเภอหัวหินเป็นเมืองของการท่องเที่ยวมีผู้คนเข้ามาเป็นจำนวนมากรถเยอะแต่ที่จอดรถหรือถนนในการจอดไม่เพียงพอ เนื่องจากอำเภอหัวหินมีเส้นทางที่จำกัดไม่สามารถขยายเส้นทางเพิ่มได้ พอจำนวนรถเพิ่มมากขึ้นจึงทำให้เกิดความไม่สะดวกในการจัดระเบียบจราจรให้เป็นไปตามระเบียบได้ ได้สั่งการและกำชับทุกหน่วยงานให้ปฏิบัติตามนโยบายและแผนแม่บท กฎหมายจราจรการกระทำความผิด เพื่ออำนวยความสะดวกของประชาชนในการใช้เส้นทาง จากการปฏิบัติงานจำเป็นอย่างยิ่งต้องมีการประชุมและมีการชี้แจงและแจกแจงงานให้เหมาะสมกับหน่วยงานภาระหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องกำหนดแผนขึ้นมาเพื่อให้สามารถปฏิบัติภารกิจในหน้าที่ให้ได้ผลดียิ่งขึ้น เพื่อลดจำนวนผู้ฝ่าฝืน การปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัดและมีความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดและเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้น้อยลง ลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ทั้งนี้ ทั้งนี้ การปฏิบัติการณ์ในแต่ละครั้งไม่จำเป็นต้องยึดถือตามนโยบายเสมอไปขึ้นอยู่กับความถูกต้องและเหมาะสมด้วย

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้ ปัญหาที่ค่อนข้างแก้ไขยาก เนื่องจากอำเภอหัวหินเป็นเมืองของการท่องเที่ยวมีผู้คนเข้ามาเป็นจำนวนมากรถเยอะแต่ที่จอดรถหรือถนนในการจอดไม่เพียงพอ เนื่องจากอำเภอหัวหินมีเส้นทางที่จำกัดไม่สามารถขยายเส้นทางเพิ่มได้ พอจำนวนรถเพิ่มมากขึ้นจึงทำให้เกิดความไม่สะดวกในการจัดระเบียบจราจรให้เป็นไปตามระเบียบได้

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข จากการปฏิบัติงานจำเป็นอย่างยิ่งต้องมีการประชุมและมีการชี้แจง และแจกแจงงานให้เหมาะสมกับหน่วยงานภาระหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องกำหนดแผนขึ้นมาเพื่อให้สามารถปฏิบัติภารกิจในหน้าที่ให้ได้ผลดียิ่งขึ้น เพื่อลดจำนวนผู้ฝ่าฝืนการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัดมีความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิดและเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้น้อยลงลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

(2) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท. เสมอ อยู่เสมอ รองผู้กำกับปราบปราม สถานีภูธรอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

โดยรวมแล้วอำเภอหัวหินการปฏิบัติงานนั้นค่อนข้างเป็นระเบียบเรียบร้อย มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง การสนับสนุนเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำนโยบายประชารัฐเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคมไทยอย่างยั่งยืน การปฏิบัติงานมีการประชุมเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อกำหนดจุดเสี่ยงจุดที่มีปัญหาจราจร เพื่อวิเคราะห์และข้อกำหนดในการดำเนินการ มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงและเทศบาล เพื่อประสานงานขอความร่วมมือในการจัดการกับผิวการจราจร ให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้การได้ดีมีการจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุด จัดการจราจรทางร่วมทางแยก ประชาสัมพันธ์ เส้นทางสำรองรวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ของพื้นที่อำเภอหัวหิน เนื่องจากอำเภอหัวหินเป็นเมืองท่องเที่ยว ในช่วงวันศุกร์ - เสาร์ - อาทิตย์ มีจำนวนรถหรือการสัญจร เพิ่มขึ้นจำนวนมาก มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้เรื่องเส้นทางจราจรทางเลี่ยงและจุดเสี่ยงในการสัญจร เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเส้นทางหลักมีการประชาสัมพันธ์ทาง Facebook อีกทั้งนี้เพื่อความสะดวกปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนและเป็นการสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนด้วยความปลอดภัย ถึงแม้จะมีการประชาสัมพันธ์ในหลากหลายช่องทางแต่ก็ยังพบปัญหาด้านการละเมิดกฎจราจรและการขับขีที่ไม่ปลอดภัยที่เกิดจากนักท่องเที่ยว ซึ่งมีสาเหตุมาจากการประชาสัมพันธ์ยังไม่ถึงกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย จึงทำให้ยังคงพบปัญหาการจราจรอยู่ตลอดเวลาโดยเฉพาะช่วงวันหยุดหรือเทศกาล

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

- 1) พบผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรมาก โดยเฉพาะในกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งมีสาเหตุมาจากไม่ทราบเส้นทางจุดเสี่ยงหรือทางเลี่ยงต่างๆ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรมากมาย
- 2) เส้นทางจราจรไม่ชัดเจน ควรมีการปรับปรุงเส้นทางช่องทางจราจรใหม่ แต่ยังคงสามารถเส้นเดิมทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน
- 3) ถนนเพชรเกษมคับแคบและมีจุดเชื่อมต่อเพื่อเลี่ยงไปใช้ถนนเส้นอื่นน้อยจึงทำให้การจราจรติดขัด เพราะนักท่องเที่ยวรู้จักแต่ถนนเส้นหลัก

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

- 1) ควรมีการประชาสัมพันธ์เส้นทางจราจรในหัวหินให้มากกว่านี้โดยเจาะจงไปยังกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ
- 2) ควรมีการปรับปรุงเส้นแบ่งช่องจราจรให้มีความชัดเจนมากกว่านี้
- 3) มีการประชาสัมพันธ์จุดเสี่ยงและจุดเชื่อมต่อให้นักท่องเที่ยวเห็นได้อย่างชัดเจน

(3) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท. พิศณุ ลานอก สารวัตรจราจรสถานีภูธรอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

การปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเส้นทางอย่างจริงจังมีการประชุมและกำหนดการดำเนินการร่วมกับเทศบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบกัน ในบางช่วงของอำเภอหัวหินมีจำนวนรถและนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดด้านหน้าตลาด การจอดรถซ้อนคันทำให้เสียผิวการทางจราจร ทางสถานีตำรวจภูธรอำเภอหัวหินมีการเน้นย้ำให้ตำรวจทุกนายไปปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เพื่อความสะดวกและเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างมีระบบ โดยมุ่งเน้นให้แต่ละหน่วยงานให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งการสนับสนุนเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ อาทิเช่น เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว กล้องวงจรปิด กล้องติดรถยนต์และอุปกรณ์บันทึกพฤติกรรมการขับขี่ เป็นต้น สำหรับในพื้นที่จังหวัดให้นโยบายประจักษ์มาเป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งให้ทุกภาคส่วนร่วมกันรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มข้นจริงจัง เพื่อให้เกิดความตระหนักและเกิดเป็นวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน ซึ่งในการปฏิบัติงานจะพบปัญหาด้านการจราจรกีดขวางการจราจรอันเป็นผลมาจากนักท่องเที่ยวต้องการแวะซื้อสินค้าและจอดรถหน้าร้านค้าทำให้เกิดขวางการจราจรและการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากนักท่องเที่ยวไม่คุ้นชินเส้นทาง ทำให้การจราจรมีการกระจุกตัวเพราะไม่รู้เส้นทางอื่นๆ นอกจากถนนเพชรเกษม

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

- 1) ถนนคับแคบนักท่องเที่ยวไม่มีที่จอดรถจึงมักจอดรถตามจุดต่างๆ บนถนนทำให้เกิดขวางเส้นทางจราจร
- 2) ไม่สามารถกระจายรถจากเส้นทางหลักไปยังเส้นทางเส้นอื่นๆ ได้ทำให้ในช่วงเทศกาลเกิดการจราจรติดขัด

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

- 1) ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวรู้จักเส้นทางอื่นๆ เพิ่มมากขึ้นเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล
- 2) ควรมีการสร้างพื้นที่จอดรถให้แก่นักท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถไปจอดและมีรถสาธารณะให้บริการนำนักท่องเที่ยวมายังจุดซื้อสินค้าหรือแหล่งท่องเที่ยวจุดต่างๆ

(4) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท. พีรวัส ชูแก้ว สารวัตรสถานีภูธรอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

ได้กล่าวไว้ว่า แผ่นแม่บทมาจากส่วนกลาง ทางสถานีตำรวจภูธรอำเภอหัวหิน ได้นำมาปรับให้เข้าการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานและแต่ละท้องที่ เพื่อความเหมาะสมในการดำเนินงาน เนื่องจากอำเภอหัวหินเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญจึงทำให้นักท่องเที่ยวจำนวนมากจำเป็นต้องการเข้ามาสัมผัสและท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจทำให้ช่วงวันหยุดหรือช่วงวันหยุดยาวติดต่อกันหลายวัน ประชาชนส่วนใหญ่ใช้โอกาสนี้เข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากทำให้อำเภอหัวหินมีปัญหาเรื่องการจราจรที่ติดขัดและไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบทางสถานีตำรวจหัวหินได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ถึงกฎระเบียบการจราจรเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างมีระบบ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการดำเนินการเพื่อรองรับมือกับเหตุการณ์ดังกล่าว ได้มีการสั่งการให้ทุกหน่วยปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัดและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างระมัดระวัง เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

การวิเคราะห์

(1) **ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้** อำเภอหัวหินเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญจึงทำให้นักท่องเที่ยวจำนวนมากจำเป็นต้องการเข้ามาสัมผัสและท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจทำให้ช่วงวันหยุดหรือช่วงวันหยุดยาวติดต่อกันหลายวัน ประชาชนส่วนใหญ่ใช้โอกาสนี้เข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากทำให้อำเภอหัวหินมีปัญหาเรื่องการจราจรที่ติดขัดและไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ

(2) **ข้อเสนอแนวทางแก้ไข** จำเป็นต้องมีการวางแผนการดำเนินการเพื่อรองรับมือกับเหตุการณ์ดังกล่าว ได้มีการสั่งการให้ทุกหน่วยปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัดและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างระมัดระวัง เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

(5) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พ.ต.ต.รณภูมิ โกมลภิตติสกุล สวป.สถานีภูธรอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

ในฐานะผู้มีส่วนงานป้องกันและปราบปรามที่มีมุมมองต่อปัญหาการจราจรในอำเภอหัวหิน อำเภอหัวหินมีปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาการจราจรติดขัด การแก้ไขปัญหาจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน การแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจร การอำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังหัวหิน ตลอดจนปัญหาด้านบุคลากรที่มีไม่เพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการ ที่จะสนองตอบต่อพื้นที่ที่มีความเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก ทำให้ปริมาณรถเพิ่มขึ้น รวมทั้งสภาพของตัวเมืองที่มีความเจริญมากขึ้นทำให้ชุมชนขยายตัวอย่างรวดเร็ว ปัญหาต่างๆ ที่ตามมามีมากมายซึ่งเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของรัฐไม่สามารถที่จะตอบสนองได้ในทุกมิติที่ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนต้องการได้ ทำให้มีทั้งปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ ซึ่งในแนวทางการแก้ไขปัญหาได้มีการหารือร่วมกับหลายฝ่าย และได้เตรียมแผนในการแก้ไขปัญหาจราจรในหลายรูปแบบ ทั้งการติดตั้งเครื่องกั้นไฟ การขยายถนนเลียบริมทางรถไฟเพื่อใช้เป็นทางเลี่ยง การเพิ่มและปรับระบบสัญญาณไฟแดงทั้งระบบ การนำแผนแม่บทมาบูรณาการกับในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งถ้าหากสามารถดำเนินการได้จะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดีและอีกมาตรการสำคัญ การแก้ไข

ปัญหาการจราจรในตัวเมืองหัวหินโดยการกำหนดเส้นทางเลี่ยงจุดที่มีการจราจรหนาแน่นโดยการประชาสัมพันธ์เส้นทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงเส้นทาง เส้นทางเลี่ยงเมืองหัวหินชั้นใน นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางหลีกเลี่ยงการใช้ถนนเพชรเกษมในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน โดยใช้ถนนเลี่ยงเมืองเลียบคันคลองชลประทานซึ่งมีการปรับปรุงผิวการจราจรเรียบร้อยแล้ว

การวิเคราะห์

(1) **ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้** ซึ่งปัญหาการจราจรในอำเภอหัวหิน อำเภอหัวหินมีปัญหาคำคัญ คือ ปัญหาการจราจรติดขัด การแก้ไขปัญหารถจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน การแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจร การอำนวยความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังหัวหิน ตลอดจนปัญหาด้านบุคลากรที่มีไม่เพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการ ที่จะสนองตอบต่อพื้นที่ที่มีความเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก ทำให้ปริมาณรถเพิ่มขึ้น รวมทั้งสภาพของตัวเมืองที่มีความเจริญมากขึ้นทำให้ชุมชนขยายตัวอย่างรวดเร็วปัญหาต่างๆที่ตามมามีมากมายซึ่งเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของรัฐไม่สามารถที่จะตอบสนองได้ในทุกมิติที่ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนต้องการได้ทำให้มีทั้งปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ

(2) **ข้อเสนอแนวทางแก้ไข** เพื่อแก้ไขปัญหารถติดด้วยการใช้เส้นทางลัดไปถนนบายพาสสายปราณบุรี - สะอำ จำนวน 6 เส้นทาง จากแยกซอยสนามกอล์ฟสปริงฟีลด์ ระยะทาง 1.06 กม. มีวัดห้วยทรายใต้ บายพาส ระยะทาง 8.06 กม. สี่แยกไฟแดงตลาดฉัตรไชยและสะพานต่างระดับหินเหล็กไฟ ระยะทาง 10.92 กม. ซอยหัวหิน 88 แยกอำเภอหัวหินระยะทาง 11.28 กม. ซอยหัวหิน 112 แยกตลาดน้ำ-ห้วยมงคล ระยะทาง 10.40 กม. ซอยหัวหิน 112 แยกหนองไผ่ระยะทาง 10.27 กม. นอกจากนี้ยังมีเส้นทางหลีกเลี่ยงการใช้ถนนเพชรเกษมในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน โดยใช้ถนนเลี่ยงเมืองเลียบคันคลองชลประทานซึ่งมีการปรับปรุงผิวการจราจรเรียบร้อยแล้ว

อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

(1) **ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์** พตอ. ภาคภูมิ ไทโย ผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

อำเภอปราณบุรีเป็นเส้นทางที่ผ่านเมืองสูงชันที่ไม่มีทางเลี่ยงเมืองเหมือนอำเภออื่นๆ จำนวนรถที่วิ่งผ่านจริงเป็นจำนวนมากทั้งรถบรรทุก รถโดยสารทั่วไปการดูแลเรื่องจราจรจริงเป็นสิ่งสำคัญมากจึงมีการกำชับให้ผู้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบและเคร่งครัดในการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จึงเน้นหรือมีการประชาสัมพันธ์ การอบรมและการเข้าถึงประชาชนให้ประชาชนทราบถึงกฎระเบียบการจราจร ทั้งนี้ เพื่อยกระดับการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ครอบคลุมทุกมิติ เช่น มาตรการด้านคน เน้นการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวดจริงจัง โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยงอุบัติเหตุการคุมเข้มการจำหน่ายการดื่มและการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการใช้มาตรการด้านสังคมและชุมชน มาเสริมในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่มีการจัดตั้ง “ด่านชุมชน” เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาตรการด้านถนน มีการขับเคลื่อนมาตรการ "1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย" โดยการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่บนถนน ตลอดจนจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัย พร้อมทั้งมีการวางแผนอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

แก่ประชาชน เช่น การจัดเตรียมช่องทางพิเศษ ทางเลี้ยวทางลัดและจัดทำป้ายเตือนป้ายแนะนำต่างๆ ให้ชัดเจน รวมทั้งมีการจัดจุดพักรถและจุดบริการต่างๆ มาตรการด้านยานพาหนะมีการกำหนดมาตรการแนวทาง เพื่อกำกับควบคุมและตรวจสอบยานพาหนะให้มีความปลอดภัย โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทางให้ถูกต้องตามระเบียบ กฎหมายและมาตรการการด้านสิ่งแวดล้อม โดยให้ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง สัญญาณไฟจราจรและปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ รวมทั้งสภาพแวดล้อมริมทาง โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟทางร่วมทางแยก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อนำไปใช้ในการติดตามประเมินผลและวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์และปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจะช่วยยกระดับการสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีมาตรฐานสากลและถือเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนวาระ “ประเทศไทยปลอดภัย (Safety Thailand)”

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

เนื่องจากอำเภอปราณบุรีเป็นเส้นทางที่มีรถจำนวนมากหลากหลายประเภทใช้เป็นเส้นทางผ่านลงไปสู่ภาคใต้ โดยใช้เส้นทางผ่านเมือง ซึ่งทำให้เกิดปัญหาอย่างมากทั้งเรื่องอุบัติเหตุและการเสื่อมโทรมของผิวจราจร ซึ่งเป็นผลมาจากมีรถบรรทุกใช้เส้นทางถนนเพชรเกษมเป็นจำนวนมาก เมื่อพื้นผิวถนนชำรุดจึงทำให้จุดดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายๆ

(2) ข้อเสนอแนวทางแก้ไข

- 1) ควรมีปรับแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตรายและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งตลอดจนจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัย
- 2) ควรมีการจัดทำช่องทางให้กับประชาชนทั่วไปใช้สัญจรเพื่อลดจำนวนรถที่ใช้ถนนเพชรเกษม ซึ่งจะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุ
- 3) ควรมีการตรวจสอบสัญญาณไฟจราจรและระบบชนไฟส่องสว่างและกำจัดสิ่งอันตรายข้างทาง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนทั่วไปและระบบขนส่งต่างๆ

(2) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท. เสกสิทธิ์ จันทร รองผู้กำกับปราบปรามสถานีภูธร อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

ในปัจจุบันอำเภอปราณบุรีมีจำนวนรถเพิ่มขึ้น ด้วยเหตุนี้ทางสถานีตำรวจอำเภอปราณบุรีจึงมีการประชุมหารือและกำหนดนโยบายและการวางมาตรการป้องกันต่างๆ เพื่อลดการสูญเสียชีวิตหรือลดอุบัติเหตุทางท้องถนนนั้น มาตรการการบังคับใช้กฎหมายนั้นมีคุณประโยชน์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่ว่าจะ เป็นมาตรการที่กำหนดขึ้นมาเป็นครั้งคราวหรือถาวรโดยออกเป็นกฎ เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติ เนื่องจากอำเภอปราณบุรีไม่ได้มีถนนเลี้ยวเหมือนอำเภออื่น จึงมีรถค่อนข้างหนาแน่นในช่วงวันหยุดยาวหรือหน้าเทศกาล อาทิเช่น ปีใหม่สงกรานต์ฯลฯ ทำให้มีการใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้นเช่นกัน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาการจราจรติดขัด ในปัจจุบันนี้ซึ่งมาจากสาเหตุหลายสาเหตุ ตัวอย่างเช่น การซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ช่องทางถนนที่แคบเกินไปอีกทั้งยังมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่ และผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมากที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นต้น สาเหตุเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งในหลายสาเหตุ ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดการให้ข้อมูลความรู้ เพื่อการสื่อสารในการสร้างเครือข่ายและ

การสร้างการมีส่วนร่วม ถือเป็นภารกิจที่สำคัญในการสร้างความตระหนักให้กับสังคมในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน ซึ่งที่ผ่านมายังขาดการวางแผนด้านการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสำหรับความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน ขาดเครื่องมือในการสื่อสารสาธารณะและขาดความรู้ด้านความปลอดภัยที่จำเป็นต่อการสร้างความตระหนักและยอมรับการทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นจะต้องดำเนินการควบคู่แต่ควรดำเนินการก่อนที่จะมีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย ถนน อย่างเช่น มาตรการขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟ ใส่หมวก มาตรการนี้มุ่งสร้างวินัยในการขับขี่

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

- 1) มีปริมาณรถแน่นหนาและหลากหลายประเภท โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย
- 2) มีการซ่อมแซมถนนที่ชำรุดอยู่ตลอดเส้นทางทำให้พื้นผิวการจราจรมีน้อยลงในขณะที่จำนวนรถเพิ่มมากขึ้น
- 3) ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด แม้จะมีการวางมาตรการการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นแล้วก็ตาม

(2) ข้อเสนอแนวทางแก้ไข

- 1) สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมกันระดมความคิดเห็น เพื่อกำหนดให้มีมาตรการหรือแนวทางในการแก้ไขการจราจรที่แน่นหนาและการแก้ไขปัญหาการละเมิดกฎจราจร
- 2) มีการวางแผนการประชาสัมพันธ์ และการรณรงค์ให้ผู้ขับรถใช้ถนนตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัย
- 3) มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย

(3) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท.วันชาติ ม่วงศรี รองผู้สอบสวนกำกับสถานีภูธรอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในส่วนของอำเภอปราณบุรีนั้น ปราณบุรีมีการเชื่อมต่ออำเภอหลักๆ อย่างหัวหินและสามร้อยยอดก่อนถึงกุยบุรีเพื่อเข้าตัวเมืองประจวบคีรีขันธ์ การสัญจรมุ่งหน้าลงสู่ภาคใต้ต้องมาบรรจบกันที่ปราณบุรี ไม่ว่าจะมาจากตัวเมืองหัวหิน หรือทางเลียบเมืองเรียกง่าย ๆ ได้ว่าจะมุ่งหน้าลงใต้ต้องผ่านอำเภอปราณบุรี การสัญจรหรือจราจรทางบกจะมาบรรจบกันที่แยกปราณบุรี การใช้รถใช้ถนนจากเลียบเมืองหัวหินจะมีมากปัญหาการจราจรต่างๆ ก็ตามมา โดยเฉพาะช่วงเทศกาลที่ทางการกำหนดให้เป็นวันหยุดยาวหรือเทศกาลต่างๆ จะเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนมากที่สุด จากการกำหนดนโยบายและการวางมาตรการป้องกันต่างๆ เพื่อลดการสูญเสียหรือลดอุบัติเหตุทางท้องถนนนั้น มาตรการการบังคับใช้กฎหมายนั้นมีคุณสมบัติต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่ว่าจะ เป็นมาตรการที่กำหนดขึ้นมาเป็นครั้งคราวหรือกำหนดถาวรออกเป็นกฎ เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามนั้น ตัวแม่แบบหรือแผนนั้นที่ออกมาเขียนหรือกำหนดแนวทางมาได้ชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติแล้วส่วนมากสวนทางกับการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างเช่น มาตรการขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่

หมวก มาตรการนี้มุ่งสร้างวินัยในการขับขี่ ตลอดจนการลดการสูญเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุโดยการสวมหมวกนิรภัย แต่เมื่อนำมาบังคับใช้แล้วประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนกลับมองเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้หรือส่วนแบ่งเปอร์เซ็นต์ต่างๆ ตลอดจนเจ้าหน้าที่บางนายบางท่านเลือกที่จะจับหรือไม่จับ จนมองว่ากลายเป็นการเลือกปฏิบัติ

การสื่อสารนโยบายหรือการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้น ในสถานการณ์ที่ปกติก็ปฏิบัติตามระเบียบแบบเพื่ออำนวยความสะดวกต่างๆ ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในช่วงโมงเร่งด่วนก็จะมีการวางกำลังตามจุดสำคัญ อาทิ ตลาดสด โรงเรียน เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ในส่วนของวันหยุดยาวหรือเมื่อมีการกำหนดให้ใช้มาตรการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเทศกาลสงกรานต์ปีใหม่ ตลอดจนวันหยุดยาวต่อเนื่องก็จะบูรณาการร่วมงานกันหลายๆ ภาคส่วนในการรับมือต่อสถานการณ์ดังกล่าวโดยเฉพาะถนนเพชรเกษม หมายเลข 4 และถนนบายพาสชะอำ - ปราณบุรี หมายเลข 37 ขาเข้ากรุงเทพฯ ซึ่งมีปริมาณรถมาก โดยผู้ภัยตำรวจทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ ได้ปรับแผนดูแลจราจรตั้งจุดบังคับเลี้ยวพร้อมเพิ่มเจ้าหน้าที่ประจำจุดเสี่ยง เพื่อให้เป็นไปตามที่แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ในการแก้ไขปัญหาการจราจรต้องเริ่มจากตัวผู้ใช้รถใช้ถนนการจราจรในลักษณะที่เกิดขวางการจราจรเมื่อผู้กระทำผิดได้กระทำผิดซึ่งหน้า ตัวผู้ใช้รถใช้ถนนก็จะอ้างเหตุผลต่างๆ นานาไม่ว่าจะจอดเพียงครู่เดียว เพื่อรับของส่งของแต่ความสะดวกสบายดังกล่าวนั้นได้ส่งต่อผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมากจึงต้องเริ่มแก้ไขจากระเบียบวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเมื่อไรที่สังคมปฏิบัติตามกรอบ ปฏิบัติตามกฎหมายกติกาของสังคมแล้วก็คงไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่มาคอยตักเตือน จับกุมหรือบังคับกฎหมายในส่วนของมาตรการที่ยืดยาว ทางกระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นถึงปัญหาการจราจรที่แออัดหรือการเพิ่มของจำนวนปริมาณรถ จึงได้มีการสำรวจความคิดเห็นหรือมีแนวทางการอำนวยความสะดวกเพื่อให้รถเคลื่อนตัวได้อย่างรวดเร็ว เพื่อตอบสนองนโยบายด้านต่างๆ เพื่อให้การคมนาคมขนส่งสะดวก จึงมีแนวคิดที่จะสร้างสะพานที่แยกปราณบุรี ซึ่งเป็นจุดทางแยกที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางสู่จังหวัดทางภาคใต้ ทำให้มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ปัจจุบันทางแยกดังกล่าวได้ปรับปรุงเป็นสี่แยกที่มีไฟสัญญาณควบคุมแต่ก็ยังมีอุบัติเหตุบ่อยครั้งการปรับปรุงบริเวณทางแยกโครงการฯ ให้เป็นทางแยกต่างระดับจะทำให้บรรเทาปัญหาดังกล่าว เพื่อให้รถที่มุ่งหน้าลงใต้หรือกรุงเทพฯ นั้นไม่ต้องประสบปัญหาการติดในตัวอำเภอปราณบุรีแต่อย่างไรก็ตามนโยบายหรือแนวคิดดังกล่าวกลับไม่ใช่แนวทางที่ประชาชนบางส่วนในอำเภอปราณบุรีต้องการ ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นเพื่อการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบโครงการได้อย่างเหมาะสม

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

- 1) ปริมาณรถบนท้องถนนมีความหนาแน่นมากตลอดทุกช่วงเวลาและยิ่งทวีความหนาแน่นมากขึ้นในช่วงเทศกาล ทำให้ยากต่อการจัดระเบียบและควบคุมให้ผู้ใช้รถปฏิบัติตามกฎจราจร
- 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดวินัยในการขับขี่และไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

- 1) ควรมีการกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายอีกทั้งมาตรการชั่วคราวและถาวรเพื่อช่วยสร้างวินัยในการขับขี่และลดอุบัติเหตุ
- 2) เพิ่มการประชาสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารนโยบายการสร้างความปลอดภัยในการจราจร

ให้กับประชาชนทั่วไปและผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งที่ต้องขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าว

3) เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น เพื่อกำหนดแผนการแก้ไขปัญหารถจราจรในระยะสั้นและระยะยาว

(4) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท.สมบุรณ์ ตันติวรพิพันธ์ รองผู้กำกับสอบสวนสถานีภูธรอำเภอลำปาง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

ปัญหาการจราจรในพื้นที่อำเภอลำปางบุรีรัมย์ว่าเป็นปัญหาอย่างมาก ตั้งแต่ระเบียบวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเองจนถึงผู้บังคับใช้กฎหมายอำเภอลำปางบุรีรัมย์ถือเป็นเมืองคอกขวดที่รถต้องมาบรรจบกันเพื่อมุ่งหน้าลงใต้ ซึ่งต้องรับรถจากถนนเลียบเมืองหัวหินและรถที่มาจากตัวเมืองหัวหิน ซึ่งจะมาบรรจบกันตรงแยกก่อนถึงตัวเมืองลำปางบุรีรัมย์ ทำให้ช่วงการจราจรดังกล่าวมีการจราจรที่คับคั่งและหนาแน่นตลอดทั้งวัน ทางสถานีตำรวจภูธรลำปางบุรีรัมย์จึงมีมาตรการในการดูแลเรื่องจราจรเป็นพิเศษ ในส่วนของมาตรการที่ยืดยาว ทางกระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นถึงปัญหาการจราจรที่แออัดหรือการเพิ่มของจำนวนปริมาณรถ จึงได้มีการสำรวจความคิดเห็นหรือมีแนวทางการอำนวยความสะดวก เพื่อให้รถเคลื่อนตัวได้อย่างรวดเร็ว เพื่อตอบสนองนโยบายด้านต่างๆ เพื่อให้การคมนาคมขนส่งสะดวก เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างมีระบบ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการดำเนินการเพื่อรองรับมือกับเหตุการณ์ดังกล่าว ได้มีการสั่งการให้ทุกหน่วยปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัดและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างระมัดระวัง เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

ปริมาณรถที่หนาแน่นเกือบตลอดทั้งวัน ซึ่งเป็นผลมาจากพื้นที่ อำเภอลำปางบุรีรัมย์เป็นพื้นที่รองรับจำนวนรถจากถนนเพชรเกษมและถนนเลียบเมือง จากอำเภอลำปางบุรีรัมย์มีการจราจรที่แออัดและเกิดอุบัติเหตุบนถนนบ่อยครั้ง

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

- 1) มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการมีแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
- 2) มีกำหนดมาตรการเพื่อช่วยระบายการจราจรที่แออัดในช่วงเทศกาล
- 3) มีการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างมีระบบ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงความสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(5) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท.ชยวัศ วชิรเดชากร สวป. สถานีภูธรอำเภอลำปางบุรีรัมย์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

ทางสถานีภูธรอำเภอลำปางบุรีรัมย์ได้มีการวางแผนการให้นายตำรวจทุกนายดำเนินการอย่างเคร่งครัดเพื่ออำนวยความสะดวกในการบริการด้านการจราจรเพื่อลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด เนื่องจากอำเภอลำปางบุรีรัมย์เป็นอำเภอที่มีเส้นทางที่ผ่านลงใต้และไม่มีทางเลียบเมือง อีกทั้งจำนวนถนนก็ไม่สามารถขยาย

เส้นทางเพิ่มเติมได้จริง จำเป็นต้องมีการกวดขันและการตั้งจุดบริการประชาชนให้ประชาชนทราบและเข้าใจ ในกฎระเบียบข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนและมีการประชุม เพื่อให้หน่วยงานทุกหน่วยงานปฏิบัติตาม คือ ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนได้แก่ไขกฎหมายใน 5 ประเด็นใน ประเด็นสำคัญ ได้แก่ กรณีเมาแล้วขับและการขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดใบอนุญาตขับขี่การออก ใบอนุญาตรถสาธารณะและการคาดเข็มขัดนิรภัย นอกจากนี้ ยังมีเรื่องการสนับสนุนเครื่องตรวจวัด ปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็วและกล้องโทรทัศน์วงจรปิด โดยให้เร่งดำเนินการให้เสร็จทัน บังคับใช้ก่อนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนซึ่งสิ่งที่ควรคำนึงถึงสิ่งแรก เมื่อขับรถยนต์อยู่บนท้องถนนคือ ความปลอดภัยของตัวเองและผู้ร่วมใช้ทางความเสี่ยงเป็นเรื่องที่ไม่สามารถ หลีกเลี่ยงได้แต่หากใส่ใจปฏิบัติเรื่องเหล่านี้ก็สามารถช่วยลดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้เสมอแต่หากทุกคนขับรถยนต์อย่างมีวินัยปฏิบัติตามหลักกฎจราจรอย่าง เคร่งครัด ระมัดระวัง คำนึงถึงความปลอดภัยไม่ประมาทและมีน้ำใจต่อผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนเพียงเท่านี้ ก็ สามารถช่วยลดและป้องกันอุบัติเหตุได้แล้ว

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

1) พื้นผิวจราจรมีน้อยและไม่สามารถขยายพื้นผิวจราจรได้ ในขณะที่มีจำนวนรถเพิ่ม มากขึ้นทำให้เจ้าหน้าที่หนักในการกวดขันให้ผู้ขับขี่มีวินัยและตระหนักถึงความปลอดภัย

2) ปริมาณรถจำนวนมากและมีรถหลากหลายประเภทมาร่วมกันใช้เส้นทาง ส่งผลให้ การบังคับใช้กฎหมายทำได้ยากเจ้าหน้าที่ต้องทำงานหนักมากขึ้น

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

ควรมีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจประชาชนทั่วไปและผู้ประกอบการรถ ขนส่งประเภทต่างๆ เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางและมาตรการ เพื่อลดอุบัติเหตุและร่วมกันสร้างความ ปลอดภัย

อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตอ. ชยินธร สุขคนธ ผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรี - ขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งประเทศ ไทยมีอัตราจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก รัฐบาลจึงได้กำหนดให้การ สร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระชาติและกำหนดให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน เป็นนโยบายสำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ เองเป็นก็มีมาตรการในการดูแลเรื่องการจราจรอย่างเคร่งครัดเนื่องจากประจวบคีรีขันธ์ เป็นเส้นทางผ่านเพื่อลงสู่ภาคใต้และเป็นจังหวัดที่มีระยะทางไกลที่สุด เพื่อความสะดวกและเพื่อ ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างมีระบบ เพื่อให้เกิด ประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการดำเนินการเพื่อรองรับมือกับอุบัติเหตุการณ์ ดังกล่าว ได้มีการสั่งการให้ทุกหน่วยปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัดและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนใช้รถ ใช้ถนนอย่างระมัดระวัง เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จึงได้หยิบแผนการปฏิบัติงานอย่าง 5 เสาหลัก ขึ้นมาช่วยในการปฏิบัติงาน การวางแผนปฏิบัติการอีก 10 ปี ข้างหน้าภายใต้กรอบข้อเสนอที่

เรียกว่า 5 เสาหลัก จากการศึกษาที่ประเทศไทยได้ประกาศให้ 10 ปี ต่อจากนี้เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ขณะนี้จึงถือเป็นนิมิตหมายที่ดีของรัฐบาลและทุกภาคส่วน ตลอดจนประชาชนที่จะต้องร่วมมือกันดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อลดความสูญเสีย เราจะทำให้เป้าหมายใน 10 ปี ข้างหน้าที่ว่าคนไทยจะต้องเสียชีวิตไม่เกิน 10 คนต่อประชากร 100,000 คน บรรลุผลจงได้

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

เส้นจราจรไม่ชัดเจนมีการปรับปรุงเส้นช่องทางจราจรใหม่แต่ยังคงสามารถเส้นเดิมทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน ถนนเพชรเกษมคับแคบและมีจุดเชื่อมต่อเพื่อเลี่ยงไปใช้ถนนเส้นอื่นน้อยจึงทำให้การจราจรติดขัดเพราะนักท่องเที่ยวรู้จักแต่ถนนเส้นหลัก

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นนโยบายสำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้เรื่องกฎระเบียบการจราจรมากขึ้น ปรับปรุงให้เส้นทางพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา

2) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท. เอกราช หุ่นงาม รองผู้กำกับสถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

เส้นทางผ่านจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ บนถนนเพชรเกษมที่มีความยาวกว่า 220 กิโลเมตร เพื่อมุ่งหน้าสู่ 14 จังหวัดภาคใต้ จึงทำให้มีปริมาณรถวิ่งผ่านเป็นจำนวนมากตำรวจทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ ได้เตรียมรถตรวจการณ์ไว้จำนวน 16 คัน วิ่งตรวจจุดในทุก 20 กิโลเมตร พร้อมด้วยกำลังอาสาสมัครกู้ภัยตำรวจทางหลวง บูรณาการร่วมกับฝ่ายปกครองจังหวัดกว่า 150 นายและพร้อมกันนี้ได้ให้เจ้าหน้าที่นำรถเปิดสัญญาณไฟในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากระยะถนนเพชรเกษมในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นระยะทางยาวสาเหตุจากอุบัติเหตุกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ มาจากการหลับใน ขับรถเร็ว และเมาสุรา โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อกเป็นสาเหตุของเสียชีวิตในครั้งที่ผ่านมาหลายราย ทั้งนี้ข้อห่วงใยต่างๆ หรือข้อบังคับต่างๆ ที่ได้กำหนดขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรในช่วงเทศกาล ทั้งนี้ทั้งนั้นก็ขึ้นอยู่กับวินัยของผู้ขับขี่ขอฝากเตือนผู้ขับขี่รถ ให้ตรวจสอบสภาพความพร้อมของตนเอง รถที่ขับขี่และศึกษาเส้นทางก่อนเดินทาง หากเหนื่อยล้าขอให้พักผ่อน หาเวลางีบ เพื่อให้ร่างกายฟื้นตัวสามารถแวะตามจุดบริการทางหลวงได้ทั้ง 6 แห่งหรือจุดรับบริการเอกชนร่วมของหน่วยงานภาครัฐ อาสาสมัครกู้ภัยและสาธารณสุขได้ มีลูกอม มะม่วงเปรี้ยว น้ำดื่ม กาแฟ ไว้บริการ เพื่อความปลอดภัยของตัวท่านเองและครอบครัว ซึ่งตำรวจทางหลวงได้ตั้งเป้าให้มีการเดินทางด้วยความปลอดภัย ตามนโยบายการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อเข้าสู่ยุคถนนปลอดภัยตามมติคณะรัฐมนตรี

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

เนื่องจากระยะถนนเพชรเกษมในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นระยะทางยาวสาเหตุจากอุบัติเหตุกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ มาจากการหลับใน ขับรถเร็วและเมาสุรา โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อกเป็นสาเหตุของเสียชีวิตในครั้งที่ผ่านมาหลายราย ทั้งนี้ข้อห่วงใยต่างๆ หรือข้อบังคับต่างๆ ที่ได้กำหนดขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรในช่วงเทศกาล

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

ควรมีการประชุมสัมพันธให้ประชาชนตรวจสอบสภาพความพร้อมของตนเองรถที่ขับขี่และศึกษาเส้นทางก่อนเดินทางหากเหนื่อยล้าขอให้พักผ่อน จัดทำป้ายบอกสัญญาณให้ชัดเจนทุกกรณีเกี่ยวกับการจราจร ควรมีการประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยลดปัญหาจราจรและควรเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร

3) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท. อัครวิเศษ ไชยขวัญ สารวัตรจราจร สถานีภูธรอำเภอเมือง ประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

มาตรการควบคุมหรือมาตรการกวดขันวินัยทางจราจรนั้น ประยุกต์และบูรณาการมาจากแผนนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุและความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนน เมื่อกล่าวถึงนโยบาย 5 เสาหลัก ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพการสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนน และสภาพแวดล้อมริมทาง การส่งเสริมให้เกิดยานพาหนะที่ปลอดภัย การสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน และการช่วยเหลือและรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน มาตรการ 5 เสาหลัก เพื่อให้อุบัติเหตุเป็นศูนย์หรือเกิดขึ้นน้อยที่สุด ซึ่งได้วางเกณฑ์เพื่อเป็นมาตรฐานว่าประชาชนก็ควรต่อการเกิดอุบัติเหตุก็ครั้งหรือเสียชีวิตในอัตราส่วนเท่าไร ในส่วนนี้เป็นตัวนโยบายที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติในพื้นที่ อย่งในพื้นทีของเมืองประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้จากช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาวได้นำมาตรการต่างๆ มากำหนดเพื่อให้เกิดการสูญเสียน้อยที่สุด อาทิเช่น ช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมาประชาชนและนักท่องเที่ยวทยอยเดินทางกลับภูมิลำเนาจาก 14 จังหวัดภาคใต้ ทำให้การจราจรบนถนนเพชรเกษมเขาเข้ากรุงเทพมหานคร มีรถยนต์จำนวนมากทำให้รถติดสะสมยาวกว่า 10 กิโลเมตร (กม) จากบริเวณสี่แยกประจวบคีรีขันธ์ ถึงแยกเกาะหลักและแยกทางเข้าจุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิงขร ต.คลองวาฬ ซึ่งมีการปิดจุดกลับรถทั้งหมด โดยรถทุกคันสามารถใช้ความเร็วเฉลี่ยได้เพียง 20-30 กิโลเมตร ต่อชั่วโมงเท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องเร่งระบายนรถขาเข้ากรุงเทพมหานคร ด้วยการปรับสัญญาณไฟจราจรด้วยมือ นอกจากนั้นได้สั่งการให้รถสายตรวจเปิดไฟวับวาบ พร้อมประสานเจ้าหน้าที่มูลนิธิสว่างประจวบธรรมสถาน ประจำจุดเพื่ออำนวยความสะดวกบริเวณจุดกลับรถและทางร่วมทางแยก เพื่อให้รถทุกคันไม่ใช้ไหล่ทางลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและมีข้อเสนอแนะการเดินทางควรพักทุกระยะ 150 กิโลเมตร หรือทุก 2 ชั่วโมง เพื่อป้องกันอาการหลับในพร้อมกำชับให้เจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจตำรวจทางหลวงจำนวน 7 จุด แนะนำตักเตือนบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุเน้นหนักมาตรการ 4 ห้าม คือ ห้ามเร็ว ห้ามเมา ห้ามโทร ห้ามง่วงและ 2 ต้อง คือ ต้องสวมหมวกนิรภัย ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร พร้อมจัดชุดเคลื่อนที่เร็วออกให้ความช่วยเหลือประชาชนได้ทันทีที่ประสบเหตุ

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีเส้นทางระยะยาวก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การจราจรขาดความชัดเจนในช่องทางการวิ่งระหว่างเลนถนนและการเปลี่ยนพื้นสภาพผิวถนน ที่มีรอยปรุหรือเป็นหลุม

เป็นบ่อและการจอตกริมถนนอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ เพราะถนนแคบเปิดประตูรถมาจะทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักได้

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

- 1) ควรมีบ่ทลงโทษที่จริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกไม่รัดเข็มขัด ขับรถเร็ว ฯลฯ
- 2) ควรปรับปรุงสิ่งแวดล้อมข้างทางโดยเฉพาะกึ่งไม้ที่ยื่นออกมาบนท้องถนน
- 3) ควรสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในการใช้ความเร็วบนท้องถนนเพราะเป็นต้นเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ

4) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ รตอ. สมรัก วงษ์สุวรรณค์ สวป.สถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจังหวัดที่ยาวที่สุด จึงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากอีกทั้งมีถนนนั้นมีผิวจราจรที่เป็นหลุมเป็นบ่ออีกทั้งมีการซ่อมบำรุงทางอยู่ตลอด ทำให้เส้นทางถูกปิดเส้นทางทำให้ต้องใช้เส้นทางทดสวกันเพียงเดียวในการวิ่งสวนทางทำให้เกิดการชะลอตัว อีกทั้งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจังหวัดที่มีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งทำให้ในช่วงเทศกาลหรือช่วงเวลาที่อยู่ติดต่อกันระยะยาวมีผู้คนที่เดินทางเข้ามาพักผ่อนกันเป็นจำนวนมาก ทางสถานีอำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตามมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ตามนโยบายความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุและการสูญเสียของผู้ใช้รถใช้ถนน นโยบายดังกล่าวได้วางมาตรการและแนวทางไว้ชัดเจนไม่ว่าจะเป็นแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุหรือแนวทางการปฏิบัติ 5 เสาหลัก ล้วนเป็นกรอบกำหนดนโยบายที่มีความชัดเจนแต่เมื่อนำมาปฏิบัติก็ต้องมีการประยุกต์บูรณาการร่วมหลายๆ อย่างหรือหลายๆ ฝ่าย เพื่อให้นโยบายดังกล่าวเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุดให้เป็นไปตามแนวทางกรอบนโยบายให้มากที่สุด จึงได้มีการนำนโยบายดังกล่าวมาส่งต่อหรือแนะนำให้ประชาชนทราบถึงมาตรการดังกล่าว เพื่อให้เกิดข้อปฏิบัติไปในทางเดียวกันไม่ว่าจะเป็นกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพราะการเข้าใจของประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนยังไม่เข้าใจเท่าที่ควร ทางโรงพักอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จึงมีกิจกรรมต่างๆ ที่จะส่งต่อหรือสื่อสารกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายกับประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เข้าใจไปในทิศทางเดียวกันเพื่อลดอุบัติเหตุ

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

ขาดการประชาสัมพันธ์เรื่องรายละเอียด เส้นทางมีถนนนั้นมีผิวจราจรที่เป็นหลุมเป็นบ่ออีกทั้งมีการซ่อมบำรุงทางอยู่ตลอดทำให้เส้นทางถูกปิดเส้นทางทำให้ต้องใช้เส้นทางทดสวกันเพียงเดียวในการวิ่งสวนทางทำให้เกิดการชะลอตัว กฎหมายมีความหลักหลวมไม่รัดกุมมีอัตราโทษที่ไม่รุนแรง การเห็นแก่พวกเห็นแก่สวนตัวมากกว่าส่วนรวม

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

- 1) ควรกำหนดนโยบายอย่างการบังคับใช้อย่างรัดกุมและมีป้ายบอกทางให้สังเกตเห็นได้ง่าย เวลายูเทินขับช้าและอัตราเร่งของรถทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก
- 2) ต้องมีอัตราโทษ รุนแรง กรณีขับรถแข่งไม่มีมารยาทหรือปาดหน้าจ่อท้ายเป็นการทำทายเป็นเหตุให้มีการทะเลาะกัน

3) ควรบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจอดรถในเขตชุมชนและควรบังคับใช้กฎหมายการจราจรอย่างเคร่งครัด

5) ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ พตท. ปริญญา ปติโนธรรม สถานีภูธรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการสัมภาษณ์

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองประจวบคีรีขันธ์ ส่วนใหญ่ในเขตตัวเมืองจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยมากแต่อุบัติเหตุแต่ละครั้งจะไม่ค่อยสูญเสียชีวิตแต่จะสูญเสียทรัพย์สิน อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดจากถนนเส้นหลักที่เชื่อมต่อเมืองหรือสถานที่สำคัญ เพราะสามารถใช้ความเร็วบนท้องถนนได้แต่ถึงอย่างไรก็ดีเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วย่อมมีความสูญเสียไม่มากนักน้อย ดังจะเห็นได้จากการที่รัฐบาลออกนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตามที่มติคณะรัฐมนตรีได้มีการเห็นชอบแก้กฎหมายป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยสาระสำคัญของมตินโยบายของรัฐเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน คือ ให้นำหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนการสนับสนุนเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็วและกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์

(1) ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้

ในปัจจุบันจำนวนยานพาหนะมีจำนวนมากเพิ่มขึ้นไม่สัมพันธ์กับจำนวนถนนที่ใช้อยู่ ก่อให้เกิดปัญหาด้านจราจรที่ติดขัด ฝ่าฝืนกฎจราจรมากโดยเฉพาะในกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งมีสาเหตุมาจากไม่ทราบเส้นทางจุดเสี่ยงหรือทางเสี่ยงต่างๆ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรมากมาย

(2) ข้อเสนอแนะทางแก้ไข

- 1) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักถึงการสูญเสียในชีวิต และ ทรัพย์สินจากการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากไม่ทราบเส้นทาง การเมาแล้วขับ การขับรถเร็ว การใช้โทรศัพท์และอื่นๆ
- 2) ควรมีการสนับสนุนเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว อีกทั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- 3) ควรสร้างจิตสำนึก และ ความตระหนักในการรักษาระเบียบวินัยทางการจราจรในการรักษาระเบียบวินัยทางจราจรให้แก่ประชาชน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ วัตถุประสงค์การวิจัยมีดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 2) เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและประเภทยานพาหนะ
- 3) เพื่อศึกษาและเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมการรับรู้และการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

5.1 สรุปผลการศึกษา

ในการศึกษาเรื่อง “การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์” **กลุ่มตัวอย่างในการศึกษา** คือ ประชาชนผู้ปฏิบัติตามนโยบาย ได้แก่ ผู้ใช้ยานพาหนะที่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 400 คน โดยคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตร Taró Yamane และ เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรผู้บังคับใช้นโยบาย จำนวน 15 คน จากอำเภอหัวหิน อำเภอปราณบุรีและอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อำเภอละ 5 คน สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงตามชั้นภูมิ **เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล** ประกอบด้วย ตอนที่ 1 แบบสอบถาม ลักษณะคำถามแบบเลือกตอบ ตอนที่ 2 การประเมินการรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ในด้านความชัดเจนของนโยบาย การสื่อสารนโยบายและการบังคับใช้นโยบาย ลักษณะคำถามปลายปิด ตอนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบาย ลักษณะคำถามแบบปลายเปิด **เครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้บังคับใช้นโยบาย** ใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง **การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ** โดยมีการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content validity) โดยนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ราย ในการหาค่า IOC ได้ค่า IOC = 7.9 หลังจากนั้นนำแบบสอบถามไปทดลองกับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่มีลักษณะใกล้เคียงกับตัวอย่างที่ไม่ใช่ตัวอย่างจริง ณ อำเภอสามร้อยยอด จากนั้นนำมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อถือได้ของเครื่องมือ โดยใช้วิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha coefficient) ของแต่ละแบบสอบถามได้ค่าความเชื่อถือได้ = 0.852 **การเก็บรวบรวมข้อมูล ข้อมูลทุติยภูมิ** รวบรวมจากเอกสารวิชาการและเอกสารที่เกี่ยวข้อง **ข้อมูลปฐมภูมิ** ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามแก่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ได้รับแบบสอบถามกลับคืนมา 400 ชุด หรือ 100 เปอร์เซ็นต์ ส่วนข้อมูลเกี่ยวกับการบังคับใช้นโยบายได้สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรอำเภอหัวหิน สถานีตำรวจภูธรอำเภอ

ปรานบุรีและสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวนแห่งละ 5 ราย รวมทั้งหมด 15 ราย

การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปและใช้สถิติในการวิเคราะห์ ดังนี้ 1) การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้สถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่และร้อยละ 2) การวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิผลของการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ เป็นการเทียบเคียงผลการนำไปปฏิบัติกับเป้าหมายและทดสอบสมมุติฐาน ใช้สถิติร้อยละ 3) การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับการรับรู้ของประชาชน ใช้สถิติ (1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและ (2) สถิติอนุมาน (Inferential statistics) ได้แก่ t-test และ One-way Anova 3) คำถามปลายเปิดจากแบบสอบถามตอนที่ 3 และจากแบบสัมภาษณ์ใช้การวิเคราะห์เนื้อหารวบรวมคำตอบและวิเคราะห์สรุปเป็นหมวดหมู่

5.1.1 ผลการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 233 คนและคิดเป็นร้อยละ 58.3 มีอายุระหว่าง 35-44 ปี จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 33.8 มีการศึกษาระดับมัธยมปลาย/ปวช.และปริญญาตรีมากที่สุด จำนวนประเภทละ 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.2 และใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดจำนวน 153 คน ส่วน คิดเป็นร้อยละ 38.3 ส่วนใหญ่ถือครองใบขับขี่ระยะเวลา 5 ปี จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 และมีประสบการณ์ในการขับขี่ 9 ปี ขึ้นไปจำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5

5.1.2 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการศึกษา พบว่า การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 2.52 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.527 โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดได้แก่ ด้านการสื่อสารนโยบาย เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบดังนี้

1) ด้านความชัดเจนของนโยบาย พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อยค่าเฉลี่ย 2.37 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.522 โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ บทลงโทษเพื่อป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมีความชัดเจนค่าเฉลี่ย 2.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.596 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การออกแบบถนนในเขตเมืองที่ปลอดภัย โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นทางข้ามหรือทางแยกค่าเฉลี่ย 2.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.698

2) ด้านการสื่อสารนโยบาย พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 2.65 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.500 โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การปรับปรุงซ่อมแซมถนนส่งเสริมความปลอดภัยในการสัญจร ค่าเฉลี่ย 2.87 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.675 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ แผนการจัดการความเสี่ยงของนักเรียนโดยการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนมีความชัดเจนเข้าใจง่าย ค่าเฉลี่ย 2.07 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.568

3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 2.56 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.472 โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างเคร่งครัด ค่าเฉลี่ย 2.78 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.658 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การกำหนดมาตรการในการกำกับควบคุมดูแลรถโดยสารสาธารณะ ค่าเฉลี่ย 2.16 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.595

ผลการศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการรับรู้

1) ปัญหา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาเกี่ยวกับการรับรู้ นโยบายรวม 57 ความเห็นโดยด้านการบังคับใช้กฎหมายมากที่สุด 23 ความเห็น

ด้านความชัดเจนของนโยบายมากที่สุด ประเด็นกฎหมายไม่ชัดเจนและไม่รุนแรงพอ สำหรับผู้กระทำความผิด รวม 6 ความเห็น

ด้านการสื่อสารนโยบายมากที่สุดในประเด็นขาดการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน รับทราบถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบการจราจรรวม 7 ความเห็น

ด้านการบังคับใช้นโยบายมากที่สุดในประเด็นไฟฟ้าส่องถนนไม่มียิงช่วงฝนตกและจุดตัด ทางแยกก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวม 5 ความเห็น

2) ข้อเสนอแนะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะการรับ รู้นโยบายทั้งสิ้น 55 ความเห็นโดย มากที่สุดด้านการสื่อสารนโยบาย รวม 23 ความเห็น

ด้านความชัดเจนของนโยบายมากที่สุดในประเด็นควรให้ความรู้เรื่องกฎหมายการจราจร เรื่อง การสวมหมวกนิรภัยการรัดเข็มขัดนิรภัยและเครื่องหมายจราจรต่างๆ อย่างถูกต้อง รวม 6 ความเห็น

ด้านการสื่อสารนโยบายมากที่สุดในประเด็นควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน รับทราบถึงโครงการและการปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยการจราจรให้มากยิ่งขึ้น รวม 5 ความเห็น

ด้านการบังคับใช้นโยบายมากที่สุดในประเด็น ควรมีการปรับปรุงระบบไฟฟ้าเพื่อให้แสง สว่างตามถนนและทางแยกให้ชัดเจน 4 ความเห็น

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับการนำ

นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนก ตามปัจจัยส่วนบุคคลและประเภทยานพาหนะ

1) ผลการเปรียบเทียบการรับรู้จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

(1) เพศ เพศที่ต่างกัน มีการรับรู้ในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไป ปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน

(2) อายุ อายุต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

โดยผู้ที่มีอายุ 15-24 ปี มีการรับรู้แตกต่างกับอายุ 55 ปี ขึ้นไปอายุ 25-34 ปี มีการรับรู้ แตกต่างกับอายุ 45-54 ปีและอายุ 55 ปี ขึ้นไป อายุ 45-54 ปี มีการรับรู้แตกต่างกับอายุ 55 ปี ขึ้นไปซึ่ง มีอายุ 35-44 ปี มีการรับรู้แตกต่างกับอายุ 45-54 ปี และอายุ 55 ปี ขึ้นไปผู้ที่มีค่าเฉลี่ยการรับรู้สูงที่สุดใน กลุ่มได้แก่ผู้ที่มีอายุ 55 ปีขึ้นไปและผู้ที่มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำที่สุดในกลุ่มได้แก่ผู้ที่มีอายุ 45-54 ปี

(3) ระดับการศึกษา ระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

โดยผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ม.3 มีการรับรู้แตกต่างกับกลุ่มผู้ที่มีระดับการศึกษา มากกว่าและผู้ที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมีการรับรู้แตกต่างกับระดับการศึกษาปริญญาโทขึ้นไป โดย ระดับการศึกษาปริญญาตรีมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สูงที่สุด ขณะที่ระดับปริญญาโทขึ้นไปมีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำ ที่สุด

(4) ประเภทของใบขับขี่ ซึ่งผู้ที่ถือใบขับขี่ต่างประเภทกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบาย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

โดยผู้ที่ถือใบขับขี่ชั่วคราวมีการรับรู้ แตกต่างกับใบขับขี่ระยะ 5 ปี และผู้ที่ถือใบขับขี่ระยะ 5 ปี มีการรับรู้แตกต่างกับใบขับขี่ถาวร ผู้ที่ถือใบขับขี่ชั่วคราวมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สูงสุด

(5) ประสบการณ์ในการขับขี่รถ ประสบการณ์ในการขับขี่รถต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ **แตกต่างกัน**

โดยผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1-2 ปี การรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับกลุ่มผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 2 ปี ขึ้นไปและผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถ 3-4 ปี มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับ 5-6 ปี โดยผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถ 3-4 ปี มีการรับรู้ที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ขณะที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1-2 ปี มีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำสุด

2) ผลการเปรียบเทียบการรับรู้จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ยานพาหนะที่ใช้ต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

โดยผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกับผู้ที่ใช้รถบรรทุกและรถปิกอัพ โดยผู้ที่ใช้รถยนต์นั่งมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สูงสุด ขณะที่ผู้ใช้รถบรรทุกมีค่าเฉลี่ยการรับรู้ต่ำสุด

3) ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 เพศต่างกันมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า เพศต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไม่แตกต่างกัน **ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1**

สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีอายุต่างกันและมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่มีอายุต่างกันและมีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 **จึงยอมรับสมมติฐานที่ 2**

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า ระดับการศึกษาต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 **จึงยอมรับสมมติฐานที่ 3**

สมมติฐานที่ 4 ยานพาหนะที่ใช้ต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่ายานพาหนะที่ใช้ต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 **จึงยอมรับสมมติฐานที่ 4**

สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่ถือใบขับขี่ต่างประเภทกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่าผู้ที่ถือใบขับขี่ต่างประเภทกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 5

สมมติฐานที่ 6 ประสบการณ์ในการขับขี่รถต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่าประสบการณ์ในการขับขี่รถต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 6

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมการรับรู้และการบังคับใช้นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์บุคลากรที่เกี่ยวข้อง ณ สถานีตำรวจภูธรหัวหิน ปราณบุรีและอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ สรุปได้ดังนี้

1) **ปัญหาการรับรู้และการบังคับใช้นโยบาย** ผลการสัมภาษณ์พิจารณาตามรายอำเภอเป็นดังนี้

(1) **อำเภอหัวหิน** มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากส่งผลให้จำนวนรถมีมากเส้นทางจราจรมีจำนวนจำกัดไม่สะดวกในการจัดระเบียบและผู้มีฝ่าฝืนกฎจราจรมากโดยเฉพาะในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งมีสาเหตุมาจากไม่ทราบเส้นทางจุดเสี่ยงหรือทางเลี้ยวต่างๆ เส้นทางจราจรไม่ชัดเจนมีการปรับปรุงเส้นทางจราจรใหม่แต่ยังคงสามารถใช้เส้นทางเดิม ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนถนนคับแคบนักท่องเที่ยวไม่มีที่จอดรถจึงมักจอดรถตามจุดต่างๆ บนถนนทำให้เกิดขวางเส้นทางจราจรปัญหาด้านบุคลากรที่มีไม่เพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของรัฐไม่สามารถที่จะตอบสนองได้ในทุกมิติที่ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนต้องการได้ ทำให้มีทั้งปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุ

(2) **อำเภอปราณบุรี** เป็นเส้นทางที่มีรถจำนวนมากหลากหลายประเภทเพราะเป็นเส้นทางผ่านลงไปสู่ภาคใต้ ส่งผลให้เกิดปัญหาอย่างมากทั้งเรื่องอุบัติเหตุและการเสื่อมโทรมของผิวจราจรซึ่งเป็นผลมาจากมีรถบรรทุกใช้เส้นทางถนนเพชรเกษมเป็นจำนวนมาก เมื่อพื้นผิวถนนชำรุดจึงทำให้จุดดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย มีการซ่อมแซมถนนที่ชำรุดอยู่ตลอดเส้นทางแต่ก็ทำให้พื้นผิวการจราจรมีน้อยลงในขณะที่จำนวนรถเพิ่มมากขึ้น นอกจากนั้นยังมีปริมาณรถแน่นหนาและหลากหลายประเภท โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายยิ่งไปกว่านั้น ผู้ขับขี่ยังไม่เห็นความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด แม้จะมีการวางมาตรการการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นแล้วก็ตาม เจ้าหน้าที่ต้องทำงานหนักในการกวาดล้างให้ผู้ขับขี่มีวินัยและตระหนักถึงความปลอดภัย

(3) **อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์** จังหวัดประจวบมีเส้นทางระยะยาวก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเนื่องจากระยะถนนเพชรเกษม ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นระยะทางยาวสาเหตุจากอุบัติเหตุกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ มาจากการหลับในขับรถเร็วและเมาสุรา โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อก การจราจรขาดความชัดเจนในช่องทางการวิ่งระหว่างเลนถนนและการเปลี่ยนพื้นสภาพผิว

ถนน ที่มีรอยประหรือเป็นหลุมเป็นบ่อการจราจรถนนเป็นอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ เพราะถนน แคนเปิดประตูมาจะทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักได้ขาดการประชาสัมพันธ์เรื่องรายละเอียด ความเข้าใจของประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนยังไม่เข้าใจเพียงพอกฎหมายมีความหลวมไม่รัดกุมมีอัตราโทษที่ไม่รุนแรง การเห็นแก่พวกเห็นแก่ส่วนตัวมากกว่าส่วนรวม

2) ข้อเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมการรับรู้และการบังคับใช้นโยบาย ผลการสัมภาษณ์ พิจารณาตามรายอำเภอสรุปได้ ดังนี้

(1) **อำเภอหัวหิน** ควรมีการกำหนดแผนเพื่อให้สามารถปฏิบัติภารกิจในหน้าที่ให้ได้ผลดียิ่งขึ้น เพื่อลดจำนวนผู้ฝ่าฝืนการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัดมีความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด

ควรมีการประชาสัมพันธ์ เส้นทางจราจรในหัวหินให้มากขึ้น ประชาสัมพันธ์จุดเสี่ยง ทางเสาและจุดเชื่อมต่อ รวมทั้งประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงแทนเส้นทางที่การจราจรหนาแน่นให้นักท่องเที่ยวเห็นได้อย่างชัดเจน

ควรมีการปรับปรุงเส้นแบ่งช่องจราจรให้มีความชัดเจนและควรมีการสร้างพื้นที่จอดรถให้นักท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถไปจอดและมีรถสาธารณะให้บริการนำนักท่องเที่ยวมายังจุดซื้อสินค้าหรือแหล่งท่องเที่ยวจุดต่างๆ

(2) **อำเภอปราณบุรี** ควรมีปรับแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งตลอดจนจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัย จัดทำช่องทางให้กับประชาชนทั่วไปใช้สัญจร เมื่อลดจำนวนรถที่ใช้ถนนเพชรเกษม ตรวจสอบสัญญาณไฟจราจรและระบบขนส่งสว่างและกำจัดสิ่งอันตรายข้างทาง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนทั่วไปและระบบขนส่งต่างๆ

นอกจากนั้น ควรมีสร้างความมีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมกันระดมความคิดเห็นเพื่อกำหนดมาตรการหรือมีแนวทางในการแก้ไขการจราจรที่หนาแน่นและการแก้ไขปัญหาการละเมิดกฎจราจร ควรมีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจประชาชนทั่วไปและผู้ประกอบการขนส่งประเภทต่างๆ เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุและร่วมกันสร้างความปลอดภัย

ยิ่งไปกว่านั้น ควรมีวางแผนการประชาสัมพันธ์และการรณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงความปลอดภัยรวมทั้งบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย กำหนดมาตรการการบังคับใช้ทั้งชั่วคราวและถาวร

(3) **อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์** ทุกภาคส่วนควรร่วมกันเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ควรมีการประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยลดปัญหาจราจร และควรเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร ควรส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้เรื่องกฎระเบียบการจราจรมากขึ้น มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตรวจสอบสภาพความพร้อมของตนเอง รถที่ขับขี่และศึกษาเส้นทางก่อนเดินทาง หากเหนื่อยล้าขอให้พักผ่อน จัดทำป้ายบอกสัญญาณให้ชัดเจนทุกกรณีเกี่ยวกับการจราจร ปรับปรุงให้เส้นทางพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลาปรับปรุงสิ่งแวดล้อมข้างทางโดยเฉพาะกึ่งไม้ที่ยื่นออกมาบนท้องถนน

ควรมีบทลงโทษที่จริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวก ไม่รัดเข็มขัด ขับรถเร็ว ฯลฯ มีอัตราโทษ รุนแรง กรณีขับรถแข่งไม่มีมารยาทหรือมีปาดหน้าจ่อท้ายเป็นการทำทายเป็น

เหตุให้มีการทะเลาะกัน ควรบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจอดรถในเขตชุมชนและควรบังคับใช้กฎหมายการจราจรอย่างเคร่งครัด

ควรสนับสนุนเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์เครื่องตรวจจับความเร็วและกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ควรสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในการใช้ความเร็วบนท้องถนนเพราะเป็นต้นเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการรักษาระเบียบวินัยทางการจราจร

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

5.2.1 การรับรู้นโยบาย ผลการศึกษา พบว่า การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติอยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านการสื่อสารนโยบาย ซึ่งตามแนวคิดของ Van Meter & Van Horn (อ้างถึงใน วชิรวัชร งามละม่อม, www.trdm.co.th, 20 กันยายน 2557) การสื่อสารนโยบายมีความสำคัญยิ่งต่อการบรรลุผลของนโยบาย โดยการสื่อข้อความหมายถึงการ สื่อสารให้ผู้นำไปปฏิบัติทราบอย่างชัดเจนเกี่ยวกับสิ่งที่ผู้ปฏิบัติต้องกระทำ ซึ่งจากผลการศึกษาในครั้งนี้ แม้ว่าผลการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการขับขี่ด้วยความปลอดภัย แต่ก็พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ายังขาดการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบการจราจรจราจร

การรับรู้ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าควรมีการกำหนดมาตรการที่ชัดเจนในการกำกับควบคุมดูแลโดยสาธารณสุข ซึ่งบ่งชี้ว่า ประชาชนเห็นว่า มาตรการในการกำกับควบคุมเท่าที่เป็นอยู่ยังไม่เพียงพอ ซึ่งผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายควรตระหนักในความสำคัญของการกำหนดมาตรการดังกล่าว โดยร่วมกันกำหนดมาตรการในการกำกับหรือบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรให้ชัดเจน ดังที่ **กล้าทองขาว และปภาวดี มนตรีวัต** (2558, หน้า 5-17-20) อธิบายว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติจำเป็นต้องมีระบบการกำกับควบคุม รวมทั้งให้แรงเสริมทางบวกเพื่อให้เกิดพลังจูงใจและแรงเสริมทางลบ เพื่อยับยั้งพฤติกรรมหรือการปฏิบัติที่ไม่พึงประสงค์ ความสำคัญของมาตรการในการบังคับใช้ยังสามารถพิจารณาได้จากหลักแนวคิดของ Van Meter & Van Horn (อ้างถึงใน วชิรวัชร งามละม่อม, www.trdm.co.th, 20 กันยายน 2557) ซึ่งกล่าวถึงการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการบรรลุผลของนโยบาย และตัวแบบยึดหลักเหตุผลของ **วรเดช จันทรศร** (2548, หน้า 143) ซึ่งกล่าวว่ามาตรการการให้คุณให้โทษจะส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

การรับรู้ด้านความชัดเจนของนโยบาย พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อยเมื่อผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ากฎหมายไม่ชัดเจนและไม่รุนแรงพอสำหรับผู้กระทำความผิดและควรให้ความรู้เรื่องกฎหมายการจราจร เรื่อง การสวมหมวกนิรภัยมีการรัดเข็มขัดนิรภัยและเครื่องหมายจราจรต่างๆ อย่างถูกต้องผลการศึกษาสะท้อนให้เห็นว่าถ้ามีความชัดเจนของนโยบาย ก็ย่อมทำให้ผู้ปฏิบัติและผู้บังคับใช้นโยบายมีความเข้าใจตรงกัน ซึ่งจะส่งผลต่อประสิทธิผลในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังที่ **กล้า ทองขาว และปภาวดี มนตรีวัต** (2558, หน้า 5) อธิบายว่า เงื่อนไขความสำเร็จประการหนึ่งในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติได้แก่ การมีความเข้าใจตรงกันในเป้าหมายวัตถุประสงค์และแนวปฏิบัติเพราะความชัดเจนช่วยลดความสงสัยความคับข้องใจของผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติได้

5.2.2 การเปรียบเทียบการรับรู้ พบว่า ผู้ที่มีอายุ ระดับการศึกษา ยานพาหนะที่ใช้ ประเภท ใบขับขี่และประสบการณ์ในการขับขี่แตกต่างกัน มีความแตกต่างกันในการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เมื่อเทียบเคียงกับวรรณกรรมที่ศึกษาพบว่า เป็นไปตามที่ สมัย จิตหมวด, (อ้างถึงใน บัณฑิต เภาวัฒนา, 2548, หน้า 7) ว่าสติปัญญาความรู้หรือประสบการณ์เดิมส่งผลต่อการรับรู้ของบุคคล

5.2.3 การบังคับใช้นโยบาย ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาการบังคับใช้เพื่อให้มีการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมีสาเหตุจากตัวบุคคลผู้ขับขี่ยานยนต์ นอกเหนือจากสภาพทางกายภาพของเส้นทาง จิตสำนึกของผู้ปฏิบัติ นโยบายมาตรการการบังคับใช้เพื่อให้มีการปฏิบัติตามประมาณเพื่อจัดหาอุปกรณ์และจำนวนบุคลากรที่ดูแลกำกับการบังคับใช้

เมื่อเทียบเคียงกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า สอดคล้องกับ กฤตพงศ์ โจรนรุ่งศศิธร (2549, หน้า 85) ซึ่งศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีและพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่อยู่ในระดับมาก โดยเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มากที่สุด

เมื่อเทียบเคียงกับวรรณกรรมที่ศึกษา พบว่า ด้านสภาพทางกายภาพของเส้นทางการจราจรเป็นไปตามข้อสรุปของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุโดยการส่งเสริมสภาพถนนที่ปลอดภัยด้วยการออกแบบถนนให้ได้มาตรฐาน การออกแบบทางเชื่อมทางแยก ลักษณะผิวถนนที่มีการต้านทานการลื่น สภาพแสงสว่างและการออกแบบเครื่องหมายจราจรที่เข้าใจง่ายสังเกตเห็นได้ชัดเจน

ในส่วนของจิตสำนึกของผู้ปฏิบัติตามนโยบาย พบว่าสอดคล้องกับที่ กล้า ทองขาว และปภาวดี มนตรีวัต (2558, หน้า 5-12) อธิบายไว้เกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ว่าได้แก่ปัจจัยด้านจิตสำนึกของผู้ปฏิบัติ นโยบาย โดยหากผู้ปฏิบัติมีความรู้สึกไม่พึงพอใจต่อนโยบาย เพราะเห็นว่านโยบายไม่ค่อยเป็นประโยชน์ หรือบางที่อาจเห็นว่าเป้าหมายของนโยบายดี แต่วิธีการปฏิบัติไม่ค่อยดี ก็อาจไม่ยอมปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือมาตรการนโยบาย จึงจะส่งผลต่อทางลบต่อโอกาสการบรรลุผลของนโยบาย

ปัญหาด้านมาตรการการบังคับใช้เพื่อให้มีการปฏิบัติ เป็นไปตามตัวแบบยึดหลักเหตุผลของวเรเดช จันทรศร (2548, หน้า 11) ซึ่งอธิบายว่า มาตรการการให้คุณให้โทษ ส่งผลต่อการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ในส่วนของงบประมาณเพื่อจัดหาอุปกรณ์ และจำนวนบุคลากรที่บังคับใช้นโยบายเป็นไปตามคำอธิบายของ Gorge C. Edwards, (1980, p. 64) ที่เสนอตัวแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย (Interactions Between Factor Models) และอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม 4 ตัวแปร ดังนี้ (อ้างถึงใน สมบัติ อารังธัญวงศ์, 2550, หน้า 230) ได้แก่ การสื่อข้อความทรัพยากร จุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติงานและโครงสร้างระบบราชการ โดยทรัพยากรที่สำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึงจำนวนบุคลากรที่พอเหมาะและมีความชำนาญเพียงพอ มีระบบสารสนเทศที่สอดคล้องและพอเพียงและได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องเป็นอย่างดีและการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ ในส่วนของสถานที่ปฏิบัติงานเครื่องมือและงบประมาณที่จำเป็นต้องใช้ และยังเป็นไปตามหลักคำอธิบายของ Van Meter & Van Horn, (อ้างถึงใน วชิรวัชร งามละม่อม, www.trdm.co.th, 20 กันยายน 2557) ที่กล่าวว่าทรัพยากรนโยบาย (Policy Resource) หรือความ

เพียงพอของทรัพยากรมีความสำคัญต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยทรัพยากรหมายรวมทั้งงบประมาณและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับตัวแบบของการจัดการ (Management Model) ของวรเดช จันทรศร (2548, หน้า 141) ซึ่งการให้ความสนใจในสมรรถนะขององค์กร เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใด ซึ่งมีตัวแปรประกอบด้วย โครงสร้าง บุคลากร งบประมาณ สถานที่และวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้

นอกจากนั้น ในการบังคับใช้นโยบายกลุ่มตัวอย่างยังเห็นว่าควรให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยควรมีการประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยลดปัญหาจราจรและควรเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร

เมื่อเทียบเคียงกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า สอดคล้องกับงานของสุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์และคณะ (2555, หน้า 87) ที่ได้ศึกษาการพัฒนาารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัย ทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่และพบว่า การสร้างเครือข่ายทั้งแนวราบและแนวดิ่งและการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินงานแบบบูรณาการสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตได้

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- 1) ควรมีหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการประสานงานและควบคุมกฎหมาย มีสถานีตำรวจ ต้องมีการดำเนินการตาม กฎหมายจราจรอย่างจริงจังและเคร่งครัด
- 2) ควรมีนโยบายและแผนงานที่ทำให้มีการเรียนรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นประจำทุกปี เรื่องหมวกนิรภัย การรัดเข็มขัดนิรภัย เครื่องหมายจราจรและการปฏิบัติตามกฎจราจร
- 3) ควรมีการประชาสัมพันธ์ในการป้องกันอุบัติเหตุแก่เยาวชน เพื่อสร้างจิตสำนึกให้ เกิดความตระหนักในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

- 1) ในการทำงานควรหาเทคนิควิธีการทำงานที่สะดวก รวดเร็วและคล่องตัวมากขึ้น เพื่อส่งเสริมการบริการที่รวดเร็ว เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรการแก้ปัญหาช่วงเวลาเร่งด่วนและควรนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในระบบการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการแก่ประชาชน
- 2) ควรจัดสรรอัตรากำลังที่เพียงพอแก่ความต้องการเพื่อให้สามารถรองรับงานที่เพิ่มขึ้นและประชากรเพิ่มขึ้น รวมทั้งปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น
- 3) ควรเพิ่มงบประมาณการสนับสนุนโครงการและควรสรรหาหรือเปิดรับบริจาคจากหน่วยงานเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้การสนับสนุนโครงการเหล่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสรรหาอุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัยการติดตั้ง ระบบการจราจรที่ทันสมัยเพิ่มขึ้นและจุดบริการเส้นทางแยกที่มีปัญหาและมีความต้องการเร่งด่วนเพื่อลดปัญหาและควรกวาดชั้นวินัยจราจร

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ควรมีการประสานงานที่ดีให้เป็นระบบมีหน่วยงานกลางที่คอยให้การประสานงานกับผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ภาระหน้าที่และการดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น โดย

มีผู้ประสานงานผู้ใกล้ชิดและศูนย์กลางคอยควบคุม ดูแลการมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและประชาชน

2) ควรสร้างขวัญและกำลังใจให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยการจัดให้มีระบบสวัสดิการที่ดีพอเหมาะสมและหลากหลาย เพื่อสร้างขวัญกำลังใจให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน

3) ควรกำหนดให้การกระจายความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างกว้างขวาง พร้อมกับอบรมเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรที่พบบ่อยๆ ในชีวิตประจำวันให้ประชาชนและเยาวชนได้เข้าใจและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด การใช้เครื่องเสียงที่ดังเกินไปจะทำให้การได้ยินเสียงเตือนจากภายนอกลดลง เมื่อผู้ขับขี่ไม่ได้ยินเสียงจากภายนอกอุบัติเหตุก็จะเกิดขึ้นได้ง่าย

4) อยากให้มีความชัดเจนในช่องว่างทางการวิ่งระหว่างเลนถนนและการเปลี่ยนพื้นสภาพผิวถนน ที่มีรอยประหรือเป็นหลุมเป็นบ่อและการจอดรถริมถนนอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ เพราะถนนแคบเปิดประตูมาจะทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักได้



บรรณานุกรม

- กันยา สุวรรณแสง. (2544). *จิตวิทยาทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์อักษรวิทยา.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (ม.ป.ป). เข้าถึงได้จาก : <http://www.disaster.go.th> 10 กันยายน 2560.
- กล้า ทองขาวและปภาวดี มนตรีวัต. (2558). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะในเอกสารการสอนชุดวิชานโยบายสาธารณะและการวางแผน*. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.
- กล้า ทองขาว. (2551). *เอกสารประกอบการสอนชุดวิชานโยบายสาธารณะและการวางแผนหน่วยที่ 6 เรื่องการนำนโยบายไปปฏิบัติ*. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.
- กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. (2549). *สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากราชของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี*. ปริญญารัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต. สาขาวิชานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม. (2537). *บทบาทและการพัฒนาความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาโรคไม่ติดต่อครั้งที่ 1*. ศูนย์พัฒนาการควบคุมโรค กรมการแพทย์. กระทรวงสาธารณสุข, กรุงเทพฯ.
- จุมพล หินนิพานิช. (2547). *การวิเคราะห์นโยบาย : ขอบข่ายแนวคิดทฤษฎีและกรณีตัวอย่าง*. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.
- ชนม์ชื่น บุญญานุสาสน์. (ม.ป.ป). *รองปลัดกระทรวงมหาดไทย โครงการสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 10 “ทศวรรษแห่งการลงมือทำ : Time For Action” ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทคบางนากรุงเทพมหานคร, กรุงเทพฯ.*
- ชรัญญา ติปินโต. (2553). *พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของพนักงานรถบรรทุกสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกจังหวัดนครปฐม*. สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน มหาวิทยาลัยศิลปากร, นครปฐม.
- ถวิลวดี บุรีกุล และคณะ. (2546). *การมีส่วนร่วมทางการเมืองของประชาชนและความคิดเห็นต่อการทำงานของรัฐบาลและองค์กรอิสระ*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) และสถาบันพระปกเกล้า, กรุงเทพฯ .
- ธัญชัย ยศอาจ. (2556). *ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตเทศบาลนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์*. มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์, นครสวรรค์.

- นัชริศม์ ชูทธิธัญญ์วัฒน์. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา. สาขาวิชาวิศวกรรมโยธาสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา.
- บัณฑิต เฝ้าวัฒนา. (ม.ป.ป). ทฤษฎีการรับรู้. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www:ex-mba.buu.ac.th/Research/Nonthaburi>. 2 เมษายน 2556.
- บวร จุลลา. (2548). การนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีสู่การปฏิบัติในโรงเรียน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเลย เขต 2. คุรุศาสตร์มหาบัณฑิตการบริหารการศึกษา. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏจังหวัดเลย, เลย.
- ประณยา ชัยรังสี. (2556). การนำนโยบายการพัฒนาสังคมไปปฏิบัติ : ในกรณีศึกษาสำนักงานปลัดกระทรวง
การพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์. มหาบัณฑิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร์ บริหารรัฐกิจ . สาขาวิชาวิทยาการจัดการ, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, กรุงเทพมหานคร.
แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, เข้าถึงได้จาก
<http://www.planning.doh.go.th>. 25 กันยายน 2560.
- พันชัย เม่นฉาย. (2556). การพัฒนารูปแบบการลดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยมีส่วนร่วมของชุมชนในจังหวัดนนทบุรี. คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, กรุงเทพมหานคร.
- พรสุข หุ่นนิรันดร์. (2534). การพัฒนาหลักสูตรสุขศึกษา. ภาควิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, กรุงเทพมหานคร .
- เมธา ยุทธนาโยธิน. (2550). การนำนโยบายการกำจัดขยะมูลฝอยไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณี เขต
สัมพันธ์-
วงศ์ กรุงเทพมหานคร. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพมหานคร.
- เลอศักดิ์ ศิริรูป (2552). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ่อไร่, จังหวัดตราด.
- ลักขณา สิริวัฒน์. (2549). การคิด. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2536). งานวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์. สำนักงานคณะกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร.
_____. (2536). อุบัติภัย. วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพมหานคร: คุรุสภาลาดพร้าว.
วชิรวัชร งามละม่อม. (2556). แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิผล. เข้าถึงได้จาก:
<http://www.trdm.co.th>, 20 กันยายน 2557.

- Vol. VII: *Factors Affecting Implementation and Continuation*. Santa Monica, Calif : The Rand Corporation.
- Daft, Richard L. (1992). *Organization Theory and Design (4th ed)*. Singapore: West.
- Danald S. Van Meter and Carl E. Van Horn. (1975). The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework : *Administration & Society*, Vol. 6 No. 4 February 1975. p. 463.
- Dye, Thomas R. (1992). *Understanding public policy*. Englewood Cliffs, N.J : Prentice.Hall.
- Eyestone, R. (1971). *The threads of public policy: A study of policy leadership*. New York: Bobbs Merrill.
- Friedrich, c. J. (1963). *Man and his government*. New York: McGraw-Hill.
- Gorge, C. E. (1980). *Implementing public policy*. Politics and public policy series. Congressional Quarterly Press. New York: Alfred A. Knopf.
- Goggine. (1990). *Implementation theory and practice : Toward a third generation*. Glenwood.Lt : Soctt Foreman/Little Brown.
- Meter & Horn (1975). *The policy implementation process: a conceptual framework* Administration and Society.
- Mazmanian, D. A., & Sabatier, P. A. (1989). *Implementation and public policy: With a new postscript*. Latham, MD: University Press of America.
- Paul Sabatier and Daniel Mazmanian. (1980). The Implemenation of Public Policy: A Framework of Analysis. *Policy Studies Journal contents*. Special Issue, p. 542.
- Pressman, J. L., & Wildavsky, A. B. (1973). *Implementation (2nd ed.)*. SanFrancisco: University of California Press.
- Publishing. (2001). *Essentials of Organization : Theory and Design*. Ohio: South Western College.
- Quinn, Robert E. & Rohrbaugh, John. (1983). A Spatial Model of Effectiveness Criteria : Towards a Competing Values Approach to Organization Analysis. *In Management Science*. V. 29 (p. 363-377).
- Robert, Sebring R. (1977). *The Five-Million Dollar Misunderstanding: A Perspective On State Government-university Interorganisational conflicts*. Administrative Science Quarterly. 22 September 1977.
- Robin Hambleton, (1973). Planning systems and policy Implement notation. *Journal of public policy* vol.3,4
- Sabatier,P.A. and Mazmaian,D.A. (1980). The Implementation of Public policy : A framework Of Analysis. *Policy Studies Journal*. 8 p. 538-567.

- Scharkansky, I. (1970). *Policy analysis in political science*. Chicago: Markham.
- Schiffman; & Kanuk. (2000). *Customer Behavior–Psychology Aspects*. New Jersey: Prentice Hall.
- Van Meter, & Van Horn. (1975). The policy implementation process : A conceptual framework. *Administration and society*. 6 (5) : 445 - 486.
- Yin, Robert K. (1977). *Production Efficiency Versus Bureaucratic Self-Interest: Two Innovative Processes*. Policy Sciences.



ค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC)
เรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เกณฑ์การประเมินความสอดคล้อง (Index of consistency : IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ มีดังนี้
 ให้คะแนนเท่ากับ +1 หมายถึง แน่ใจว่าถูกต้อง สอดคล้องตรงกับวัตถุประสงค์
 ให้คะแนนเท่ากับ 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่ามีความสอดคล้อง
 ให้คะแนนเท่ากับ -1 หมายถึง ยังไม่ถูกต้อง ไม่สอดคล้อง ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์

ประเด็นการประเมิน	ความคิดเห็นของ ผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย						
1.1 ท่านเข้าใจดีเกี่ยวกับการจัดให้มีถนน ปลอดภัยในพื้นที่ “1 ท้องถิ่น 1 ถนน”	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.2 บทลงโทษเพื่อสร้างจิตสำนึกและความ ตระหนักในการใช้รถใช้ถนนมีความชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.3 บทลงโทษเพื่อป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงบน ถนนมีความชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.4 ท่านเข้าใจเหตุผลการใช้หมวกนิรภัยและ การคาดเข็มขัดนิรภัย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.5 ท่านเข้าใจเกี่ยวกับการออกแบบถนนในเขต เมืองที่ปลอดภัย โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นที่ทางข้าม หรือทางแยก	+1	0	+1	2	66.7	ใช้ได้
1.6 นโยบายส่งเสริมให้มีการอบรมการขับขี่ ปลอดภัยในสถานศึกษาและในชุมชนมีความชัดเจน	0	+1	+1	2	66.7	ใช้ได้
1.7 ท่านเข้าใจดีว่าการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมข้าง ทางช่วยเพิ่มทัศนวิสัยในการขับขี่	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.8 นโยบายการสำรวจจุดเสี่ยง จุดอันตราย และการปรับปรุงแก้ไขให้ปลอดภัยมีความชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.9 ท่านเข้าใจว่าการปรับปรุงสัณเชิงช่องทางจราจร ให้ชัดเจนช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.10 นโยบายการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้ สามารถใช้งานได้ดีมีความชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.11 การปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณถนน ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้

ประเด็นการประเมิน	ความคิดเห็นของ ผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย (ต่อ)						
1.12 การปรับปรุงและตรวจสอบจุดตัดทางรถไฟ ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.13 การสวมใส่เสื้อผ้าและอุปกรณ์เหมาะสม ช่วยเพิ่มความสามารถในการมองเห็นได้อย่างชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
1.14 ท่านเข้าใจคิดว่าควรลดความเร็วในการขับขี่ ตามคำขวัญ “คนประจวบคีรีขันธ์ไม่ขับรถเร็ว”	+1	0	+1	2	66.7	ใช้ได้
1.15 การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วบนถนนสาย หลักและในเมืองมีส่วนช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย						
2.1 มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และสร้างจิตสำนึกการขับขี่ ด้วยความปลอดภัย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.2 มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่เปิดไฟหน้ารถ ขณะขับขี่ เพื่อเพิ่มวิสัยทัศน์ในการขับขี่แก่ผู้ขับขี่และ ผู้ใช้ถนนผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.3 มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเตรียม ความพร้อมของยานพาหนะ โดยตรวจสอบสภาพรถ ก่อนออกเดินทาง	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.4 มีการขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการ รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการ หรือหลีกเลี่ยงการ ใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาล	0	+1	+1	2	66.7	ใช้ได้
2.5 ท่านทราบว่ามีการกำหนดให้การเรียนรู้เรื่อง การใช้ถนนที่ปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของสาระการ เรียนรู้ในสถานศึกษา	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.6 ท่านทราบว่ามีการพัฒนาครุต้นแบบด้านการ ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย	+1	+1	0	2	66.7	ใช้ได้
2.7 มีการเผยแพร่ผ่านสื่อต่าง ๆ เพื่อให้ความรู้ เกี่ยวกับประโยชน์จากการใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์	+1	0	+1	2	66.7	ใช้ได้
2.8 ท่านทราบเกี่ยวกับการรณรงค์ให้ความรู้ เกี่ยวกับการเป็นผู้ปกครองที่ขับขี่อย่างรับผิดชอบต่อ ผู้โดยสารที่เป็นเด็กและกฎหมายเพื่อความปลอดภัย ในการเดินทาง	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้

ประเด็นการประเมิน	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย (ต่อ)						
2.9 มีการจัดทำป้ายกำหนดเขตจำกัดความเร็วที่ชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.10 มีแผนที่เส้นทางการขับขี่จักรยานที่ชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.11 มีการจัดทำป้ายจราจรเพื่อเตือนถึงความปลอดภัยในการขับขี่ที่ความชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.12 เครื่องหมายจราจรมีความชัดเจน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.13 มีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ความรู้ถึงประโยชน์ของทางเดินเท้า	0	+1	+1	2	66.7	ใช้ได้
2.14 มีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ความรู้ถึงประโยชน์ของทางจักรยาน	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.15 ท่านทราบว่ามีการจัดตั้งหน่วยตรวจสอบ กำกับดูแล เพื่อบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	+1	0	+1	2	66.7	ใช้ได้
2.16 ท่านทราบว่ามีการบังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.17 ท่านทราบเกี่ยวกับแผนการจัดการความเสี่ยงของนักเรียนโดยการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนมีความชัดเจนเข้าใจง่าย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.18 ท่านทราบเกี่ยวกับการจัดอบรมหลักสูตร การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ใช้ทางผ่านเครือข่ายอาสาสมัครทางหลวงและทางหลวงชนบทช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุได้	+1	0	+1	2	66.7	ใช้ได้
2.19 ท่านเชื่อว่าการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ส่งเสริมความปลอดภัยในการสัญจร	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
2.20 มีการประชาสัมพันธ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นให้แบ่งปันการใช้ถนนร่วมกับคนเดินเท้า และผู้ขับขี่จักรยานอย่างเท่าเทียมและปลอดภัย	0	+1	+1	2	66.7	ใช้ได้
3. ด้านการบังคับใช้ตามนโยบาย						
3.1 มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างเคร่งครัด	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.2 มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างต่อเนื่อง	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้

ประเด็นการประเมิน	ความคิดเห็นของ ผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
3. ด้านการบังคับใช้ตามนโยบาย (ต่อ)						
3.3 มีการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่องมาตรการแก้ไขปัญหาวินิจฉัยจากการขับชื้อยานพาหนะอย่างเคร่งครัด	0	+1	+1	2	66.7	ใช้ได้
3.4 มีการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่องมาตรการแก้ไขปัญหาวินิจฉัยจากการขับชื้อยานพาหนะอย่างต่อเนื่อง	+1	+1	0	2	66.7	ใช้ได้
3.5 มีการจัดตั้งจุดตรวจที่สอดคล้องกับสถานการณ์เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.6 มีการเพิ่มความเข้มข้นในการตั้งจุดตรวจในช่วงเวลา 16.00- 20.00 น	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.7 มีการตั้งด่านชุมชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงในพื้นที่	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.8 มีการกำหนดมาตรการในการกำกับควบคุมดูแลรถโดยสารสาธารณะ	0	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.9 มีการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.10 มีการตั้งจุดบริการและจุดพักรถ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน	0	+1	+1	2	66.7	ใช้ได้
3.11 มีการเพิ่มความเข้มข้นในการลงโทษตีมาแล้วซ้ำสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.12 มีการกำหนดให้ต้องมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์คนขับในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทุกราย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.13 การรณรงค์การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันเหมาะสม	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.14 มีความเข้มงวดในการบังคับสวมหมวกนิรภัย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.15 มีความเข้มงวดในการบังคับคาดเข็มขัดนิรภัย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.16 ชุมชนควรมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาตีมาแล้วซ้ำ	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้
3.17 ท่านเห็นว่าควรมีการนำเทคโนโลยีในการเตือนผู้ขับชื้อเพื่อสนับสนุนการขับชื้อที่ปลอดภัย	+1	+1	+1	3	100	ใช้ได้

แบบสอบถาม

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

Perception of People in the Implementation of the Policy
To Prevent and Reduce Road Accidents. in Prachuap Khiri Khan Province

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านกรุณากรอกแบบสอบถามตามความคิดเห็นของท่าน โดยแบบสอบถามนี้จะแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ตอนที่ 3 คำถามปลายเปิด

การตอบแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อการศึกษาฉะนั้นผู้ตอบแบบสอบถามจะไม่มีผลกระทบจากการตอบแบบสอบถามแต่ประการใด โดยการเสนอผลการวิจัยจะเป็นการเสนอภาพรวมเท่านั้น

ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบสนองแบบสอบถามในครั้งนี้

นาย ชลิต บุญเทศ

ผู้วิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่องว่าง () หน้าข้อความ ให้ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่าน

1. เพศ

() ชาย () หญิง

2. อายุ

() 1. 15 – 24 ปี () 4. 45 – 54 ปี
 () 2. 25 – 34 ปี () 5. 55 ปีขึ้นไป
 () 3. 35 - 44 ปี

3. ระดับการศึกษา

() 1. ต่ำกว่า ม.3 () 4. ปริญญาตรี
 () 2. มัธยมปลาย /ปวช. () 5. ปริญญาโทขึ้นไป
 () 3. ปวส./อนุปริญญา

4. ยานพาหนะที่ใช้

() 1. รถยนต์นั่ง () 4. รถปิ๊กอัพ
 () 2. จักรยานยนต์
 () 3. รถบรรทุก

5. ประเภทของใบขับขี่ที่ท่านถือครอง

() 1. ใบขับขี่ชั่วคราว () 4. ไม่มีใบขับขี่
 () 2. ใบขับขี่ระยะ 5 ปี
 () 3. ใบขับขี่ถาวร

6. ประสบการณ์ในการขับขี่รถมาประมาณกี่ปี

() 1. 1 – 2 ปี () 4. 7 – 8 ปี
 () 2. 3 - 4 ปี () 5. 9 ปีขึ้นไป
 () 3. 5 - 6 ปี

ส่วนที่ 2 การประเมินการรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

กรุณาระบุความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ โดยทำเครื่องหมาย / ลงในช่องระดับความการรับรู้ของประชาชนในหัวข้อนั้น ๆ

ระดับมากที่สุด	4 คะแนน
ระดับมาก	3 คะแนน
ระดับน้อย	2 คะแนน
ระดับน้อยที่สุด	1 คะแนน

ข้อคำถาม	ระดับการรับรู้			
	4	3	2	1
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย				
1.1 ท่านเข้าใจดีเกี่ยวกับการจัดให้มีถนนปลอดภัยในพื้นที่ “1 ท้องถิ่น 1 ถนน”				
1.2 บทลงโทษเพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนมีความชัดเจน				
1.3 บทลงโทษเพื่อป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมีความชัดเจน				
1.4 ท่านเข้าใจเหตุผลการใช้หมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย				
1.5 ท่านเข้าใจเกี่ยวกับการออกแบบถนนในเขตเมืองที่ปลอดภัย โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นทางข้ามหรือทางแยก				
1.6 นโยบายส่งเสริมให้มีการอบรมการขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษาและในชุมชนมีความชัดเจน				
1.7 ท่านเข้าใจดีว่าการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมข้างทางช่วยเพิ่มทัศนวิสัยในการขับขี่				
1.8 นโยบายการสำรวจจุดเสี่ยง จุดอันตรายและการปรับปรุงแก้ไขให้ปลอดภัยมีความชัดเจน				
1.9 ท่านเข้าใจว่าการปรับปรุงสັນแบ่งช่องจราจรให้ชัดเจนช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้				
1.10 นโยบายการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้สามารถใช้งานได้ดีมีความชัดเจน				
1.11 การปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณถนนช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่				
1.12 การปรับปรุงและตรวจสอบจุดตัดทางรถไฟช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่				
1.13 การสวมใส่เสื้อผ้าและอุปกรณ์เหมาะสมช่วยเพิ่มความสามารถในการมองเห็นได้อย่างชัดเจน				

ข้อคำถาม	ระดับการรับรู้			
	4	3	2	1
1. ด้านความชัดเจนของนโยบาย (ต่อ)				
1.14 ท่านเข้าใจดีว่าควรลดความเร็วในการขับขี่ตามคำขวัญ “คนประจวบคีรีขันธ์ไม่ขับรถเร็ว”				
1.15 การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วบนถนนสายหลักและในเมืองมีส่วนช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน				
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย				
2.1 มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และสร้างจิตสำนึกการขับขี่ด้วยความปลอดภัย				
2.2 มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่เปิดไฟหน้ารถขณะขับขี่ เพื่อเพิ่มวิสัยทัศน์ในการขับขี่แก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง				
2.3 มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเตรียมความพร้อมของยานพาหนะ โดยตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง				
2.4 มีการขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการรถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการ หรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาล				
2.5 ท่านทราบว่ามีการกำหนดให้การเรียนรู้เรื่องการใช้นถนนที่ปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของสาระการเรียนรู้ในสถานศึกษา				
2.6 ท่านทราบว่ามีการพัฒนาครุต้นแบบด้านการให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย				
2.7 มีการเผยแพร่ผ่านสื่อต่าง ๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับประโยชน์จากการใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์				
2.8 ท่านทราบเกี่ยวกับการรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการเป็นผู้ปกครองที่ขับขี่อย่างรับผิดชอบต่อผู้โดยสารที่เป็นเด็กและกฎหมายเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง				
2.9 มีการจัดทำป้ายกำหนดเขตจำกัดความเร็วที่ชัดเจน				
2.10 มีแผนที่เส้นทางการขับขี่จักรยานที่ชัดเจน				
2.11 มีการจัดทำป้ายจราจรเพื่อเตือนถึงความปลอดภัยในการขับขี่ที่ความชัดเจน				
2.12 เครื่องหมายจราจรมีความชัดเจน				
2.13 มีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ความรู้ถึงประโยชน์ของทางเดินเท้า				
2.14 มีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ความรู้ถึงประโยชน์ของทางจักรยาน				
2.15 ท่านทราบว่ามีการจัดตั้งหน่วยตรวจสอบกำกับดูแล เพื่อบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน				
2.16 ท่านทราบว่ามีการบังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัย				
2.17 ท่านทราบเกี่ยวกับแผนการจัดการความเสี่ยงของนักเรียนโดยการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนมีความชัดเจนเข้าใจง่าย				

ข้อคำถาม	ระดับการรับรู้			
	4	3	2	1
2. ด้านการสื่อสารนโยบาย(ต่อ)				
2.18 ท่านทราบเกี่ยวกับการจัดอบรมหลักสูตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ใช้ทางผ่านเครือข่ายอาสาสมัครทางหลวงและทางหลวงชนบทช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุได้				
2.19 ท่านเชื่อว่าการปรับปรุงซ่อมแซมถนนส่งเสริมความปลอดภัยในการสัญจร				
2.20 มีการประชาสัมพันธ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นให้แบ่งปันการใช้ถนนร่วมกับคนเดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยานอย่างเท่าเทียมและปลอดภัย				
3. ด้านการบังคับใช้ตามนโยบาย				
3.1 มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างเคร่งครัด				
3.2 มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างต่อเนื่อง				
3.3 มีการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหายานพาหนะที่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะอย่างเคร่งครัด				
3.4 มีการบังคับใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหายานพาหนะที่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะอย่างต่อเนื่อง				
3.5 มีการจัดตั้งจุดตรวจที่สอดคล้องกับสถานการณ์เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่				
3.6 มีการเพิ่มความเข้มข้นในการตั้งจุดตรวจในช่วงเวลา 16.00 – 20.00 น				
3.7 มีการตั้งด่านชุมชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงในพื้นที่				
3.8 มีการกำหนดมาตรการในการกำกับควบคุมดูแลรถโดยสารสาธารณะ				
3.9 มีการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง				
3.10 มีการตั้งจุดบริการและจุดพักรถ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน				
3.11 มีการเพิ่มความเข้มข้นในการลงโทษดื่มแล้วขับสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ				
3.12 มีการกำหนดให้ต้องมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์คนขับในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทุกราย				
3.13 การรณรงค์การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันเหมาะสม				
3.14 มีความเข้มงวดในการบังคับสวมหมวกนิรภัย				
3.15 มีความเข้มงวดในการบังคับคาดเข็มขัดนิรภัย				
3.16 ชุมชนควรมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาดื่มแล้วขับ				
3.17 ท่านเห็นว่าควรมีการนำเทคโนโลยีในการเตือนผู้ขับขี่เพื่อสนับสนุนการขับขี่ที่ปลอดภัย				

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ

ท่านมีข้อเสนอแนะใดในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ใน
จังหวัด

ประจวบคีรีขันธ์.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



แบบสัมภาษณ์

งานวิจัยเรื่อง การรับรู้ของประชาชนในการนำนโยบายการป้องกัน

และลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

perception of people in adopting policies to prevent

and reduce road accidents. In Prachuap Khiri Khan Province.

1. ท่านคิดว่าประสิทธิผลการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามแผนแม่บทแห่งชาติ ไม่ว่าจะเป็นด้านความชัดเจนของนโยบายการสื่อสารนโยบายตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย ท่านคิดว่าเป็นไปในทิศทางใด

.....

2. ท่านคิดว่านโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเมื่อนำมาปฏิบัติหรือบังคับใช้ท่านคิดว่าประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนรับรู้หรือเข้าใจในนโยบายด้านต่างๆ ได้มากน้อยเพียงใด

.....

3. การสื่อสารนโยบายหรือการนำนโยบายมาปฏิบัติควรใช้วิธีการหรือหลักการใดเพื่อให้เกิดการรับรู้หรือตอบสนองจากประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนมากที่สุด

.....

4. การสื่อสารหรือประชาสัมพันธ์ในช่วงเทศกาลหรือช่วงที่มีการกวดขันวินัยจราจรนั้น ส่งผลอย่างไรต่อประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนน

.....

5. การสื่อสารนโยบายไปสู่ผู้ปฏิบัติถึงผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเหมาะสมในสถานการณ์หรือไม่อย่างไร

.....

6. การบังคับใช้กฎหมายตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุมีมาตรการที่เหมาะสมหรือต้องปรับปรุงอย่างไร

.....

7. มาตรการทางกฎหมายมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันหรือไม่อย่างไร

.....

8. การตั้งด่านตรวจหรือการกวดขันวินัยจราจรสามารถแก้ไขปัญหาได้จริงหรือไม่ การลดปัญหาการกระทบกระทั่งกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายกับประชาชนควรเป็นอย่างไร

.....

9. จุดบริการทางหลวง หรือจุดบริการที่ตั้งขึ้นช่วงเทศกาลต่างๆ ช่วยแก้ปัญหา หรือ ลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างไร

.....

10. ในความคิดของท่าน แนวทางในการจัดการหรือการส่งเสริมให้ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของนโยบายควรเป็นอย่างไรและมีแนวปฏิบัติอย่างไร

.....

11. ข้อเสนอแนะอื่นๆ.....

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ - นามสกุล	นาย ชลิต บุญเทศ
วัน เดือน ปีเกิด	19 มิถุนายน 2503
ที่อยู่ปัจจุบัน	4/99 ถนนเพชรเกษม ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77110
เบอร์โทรที่สามารถติดต่อได้	082 - 7941111
บิดา - มารดา	นายเชื้อ บุญเทศ นางทศ บุญเทศ
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2551	การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย (กศน.)
พ.ศ. 2556-2559	ปริญญาตรี สาขา รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยสแตมฟอร์ด
ปัจจุบัน	ปริญญาโท สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยนวัตกรรม การจัดการมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2549 - ปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> - ประธานบริหารบริษัทพัชรดา พัฒนาธุรกิจ จำกัด - ผู้บริหารโรงแรมหัวหิน วันวาน รีสอร์ท - คณะกรรมการสถานศึกษาโรงเรียนหัวหินวิทยาคม - คณะกรรมการสถานศึกษาโรงเรียนเทศบาลบ้านบ่อฝ้าย - ประธานกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงาน (กท.ตร) สถานีภูธรอำเภอหัวหิน - คณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ (กท.ตร) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์