

**ประสิทธิผลของการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง
อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี**

**An efficiencies of Road safety in secondary road Policy implementation
Cha-am Phetchaburi**

อูรพงศ์ ประชาสุขสมบูรณ์

Aurupong Prachasuksomboon

นายช่างโยธาปฏิบัติงาน องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

Civil Engineer works Sam Phraya Subdistrict Administrative Organization, Cha-am District, Phetchaburi Province

E-mail: Gapcivil@live.com

Retrieved 23-01-2020; Revised 19-02-2020; Accepted 16-03-2020

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ประเมินประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษา ถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี 2) เปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่ม ตัวอย่างที่มีต่อประสิทธิผล ของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนถนนสายรอง ในเขตพื้นที่ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี จำแนกตามลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง 3) อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย ที่มีผลต่อการนำนโยบาย การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ กับประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนในอำเภอชะอำ จำนวน 400 คน การทดสอบด้วยสถิติ เพอร์เซ็นต์ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบค่าที่ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ผลการศึกษา ดังนี้ 1) ประสิทธิภาพของการนำนโยบาย การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไปปฏิบัติกรณีศึกษา ถนนสายรอง ในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรีอยู่ในระดับมาก 2) ความคิดเห็นของกลุ่ม ตัวอย่างที่มีต่อประสิทธิผลของการนำนโยบาย การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรอง ในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี จำแนกตามลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 3) ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไปปฏิบัติมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับประสิทธิผล ของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

คำสำคัญ : ประสิทธิภาพ; ความปลอดภัย; ถนนสายรอง

Abstract

The Purposes of this research were to (1) explore effectiveness of Road safety in secondary road Policy implementation (2) compared an attitudes of respondents toward effectiveness of Roadsafety insecondary road Policy implementation verified by demographic factors.(3) explain correlation between affecting factors with effectiveness of Road safety in secondary road Policy implementation This was quantitative research, questionnaires were used as data collection. Sample were 400 residents attached to Chaum District Peatchaburi. Analytical statistics were percentages mean standard deviation T Test, ANOVA F Pearson R. The Findings were as follows ; (1) effectiveness of Road safety in secondary road Policy implementation was high level. (2) There were significant difference among residents attitude toward effectiveness of Road safety in secondary road Policy implementation (3) There were positive significant difference between Affecting Factors with effectiveness of Road safety in secondary road Policy implementation

Keywords: Effectiveness; Safety; Secondary road

บทนำ

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นปัญหาระดับประเทศ ซึ่งในปัจจุบันการใช้รถในการคมนาคมขนส่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาเทคโนโลยีโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านคมนาคม ทำให้การสัญจรไปมาเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทำให้การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีจำนวนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ พิการในประเทศเพิ่มสูงขึ้น และหากไม่มีมาตรการที่ดีป้องกันอุบัติเหตุทางถนนปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นประกอบไปด้วย คนยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุบางรายเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง แต่อุบัติเหตุหลายรายเกิดจากปัจจัยรวมมีความสัมพันธ์แบบลูกโซ่ เช่น เกิดจากความบกพร่องของคนกับถนน คนกับรถ ถนนกับรถ หรือทั้งคน ถนน และรถร่วมกัน การป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลจำเป็นต้องเรียนรู้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างไร นอกจากนี้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ป้ายโฆษณา สะพาน เสาดันไม้หรือพุ่มไม้ และที่สำคัญคือการก่อสร้างบนพื้นผิวจราจรเป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่มีเส้นสัญลักษณ์ เป็นต้น ปัจจัยอีกส่วนหนึ่งคือการขาดการดูแลอุปกรณ์รถส่วนบุคคล เช่น ไฟหน้ารถ ไฟท้ายรถ กระจกมองข้าง กระจกมองหลัง เป็นต้น ปัจจัยผู้ขับขี่ดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ ไม่สวมหมวกกันน็อก ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ผ่าฝืนไฟจราจร ขับรถด้วยความเร็วสูง สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29 เกิดจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ คิดเป็น ร้อยละ 17 สำหรับสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดที่ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 12.7 ผู้เดินเท้าคิดเป็นร้อยละ 7.6

ผู้ขับขี่จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 2.3 อย่างไรก็ตาม เป็นที่ชัดเจนว่า สถานการณ์ผู้เสียชีวิต จากการชนบนถนนของประเทศไทยมีจำนวนไปถึงสามในสี่ เกิดจากการขับขึ้นหรือ ซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (รวมถึงรถ 3 ล้อ) ซึ่งหากคิดสัดส่วนตามจำนวนประชาชนต่อพื้นที่ของ ประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจาก รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก จากสถิติการ จดทะเบียนรถจักรยานยนต์ของ ขบ. พบว่า ในปัจจุบันมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศ ไทยจาก 19 ล้านคัน เป็นจำนวน 20 ล้านคันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2561 ยังมีจำนวนครั้งและผู้เสียชีวิตอยู่ใน ระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของสถิติระหว่างปี พ.ศ. 2556 – 2561 โดยมี จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า ค่าเฉลี่ยร้อยละ 7.13 และมีผู้เสียชีวิตสูงกว่าค่าเฉลี่ยร้อยละ 10.26 ทั้งนี้ จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บลดลงอย่างชัดเจน โดยต่ำกว่าค่าเฉลี่ยถึงร้อยละ 59.22 ปัจจุบันความเจริญ ของประเทศทำให้มีการเปลี่ยนแปลงในหลายรูปแบบต่าง ๆ เริ่มจากการก่อสร้างถนนหนทาง เพื่อให้การ คมนาคมที่ใช้ในการเดินทางสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมถึงการขนส่งในหลาย ๆ รูปแบบมี การจัดการอย่างมี ระบบแบบแผนในเชิงธุรกิจ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ก็นำไปด้วยความอันตรายและก่อให้เกิด อุบัติเหตุจากการจราจร บนท้องถนนกับคนที่สัญจรไปมาในพื้นที่ เช่น ทางแยก ทางตัดผ่านของถนน ความต่างระดับของถนน ทาง โค้ง ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ทั้งสิ้น อาจเกิดจากความประมาท ความไม่ชำนาญในพื้นที่ ความเคยชินของคนในชุมชน เส้นทางที่เคยใช้เป็นประจำตั้งแต่ในอดีตเมื่อมีการตัดถนนใหม่ ความสูงต่ำ ระหว่างถนนใหม่กับ ถนนเก่า ก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรได้เช่นกัน รัฐบาลได้ กำหนดให้เป็นมาตรการและวางแผนโครงการ เพื่อยกระดับไปมาตรฐานความปลอดภัย ทางถนน เพื่อจะ ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรอย่างเร่งด่วน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ในการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน ไว้หลายด้านด้วยกัน ด้านบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีการใช้กฎหมายอย่างจริงจังแก่ ผู้กระทำผิด ให้ความรู้แก่ ประชาชนเพื่อให้ประชาชนได้นำไปปฏิบัติตามที่ภาครัฐได้แนะนำ และกำหนดให้เป็นกติกากในการใช้พื้น ร่วมกันของประชาชน มีการนำความรู้ ด้านวิศวกรรมจราจร ไปดำเนินการเพื่อให้เป็นไปมาตรฐานในด้าน การจราจร ได้แก่ พื้นผิวถนน การติดตั้งสัญญาณไฟ การจัดให้มี เครื่องหมายจราจร ตามจุดเสี่ยงต่าง ๆ ดำเนินการจัดระบบบริการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อให้มีการประสานงาน กันเป็นโครงข่าย ในกรณีมีอุบัติเหตุ ร้ายแรง ส่งรถช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่าง รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามสากลมีการ ประเมินผลในการปฏิบัติหน้าที่ที่ผ่านไปในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้นำไปปรับปรุง และแก้ไขในส่วนที่ ยังไม่มีประสิทธิภาพ จัดระบบสารสนเทศอย่างมี ประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและ ประเทศชาติ โดยได้กำหนดการดำเนินการ แก้ไขจุดเสี่ยง และปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างจริงจัง ได้กำหนด เป้าหมายหลักไว้ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มีอัตราการบาดเจ็บลดลง ผู้ใช้รถใช้ถนนมีประพฤติกกรรมการใช้ รถใช้ถนนที่ดีขึ้น ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น ทำให้มีการบำรุงรักษาถนน เป็นระยะตามแผนงานที่ได้ทำขึ้น เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น จากถนนชำรุดเสียหาย

อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ได้ดำเนินจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการณรงค์ เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุโดย บูรณาการร่วมกับสถานีตำรวจภูธรชะอำ จากการศึกษา พื้นที่ของอำเภอชะอำ พบว่า มีถนนเพชรเกษม

หมายเลข 4 และมีถนนเพชรเกษมหมายเลข 37 สายชะอำ-ปราณบุรี เป็นถนนเลี้ยงเมืองชะอำ เริ่มต้นที่ทางแยกต่างระดับชะอำ บริเวณกิโลเมตรที่ 187+682 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) สิ้นสุดที่อำเภอหัวหิน จึงสนใจที่จะศึกษาว่าประสิทธิผลของการนำนโยบายลดอุบัติเหตุไปปฏิบัติ ได้ผลไปมากน้อยเพียงใด โดยทำการศึกษาที่ ถนนสายรองของอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี เพราะมีการสังเกตเห็นถึงความสำคัญต่อการเกิดความปลอดภัย และมีการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลเพียงใด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การวิจัยครั้งนี้

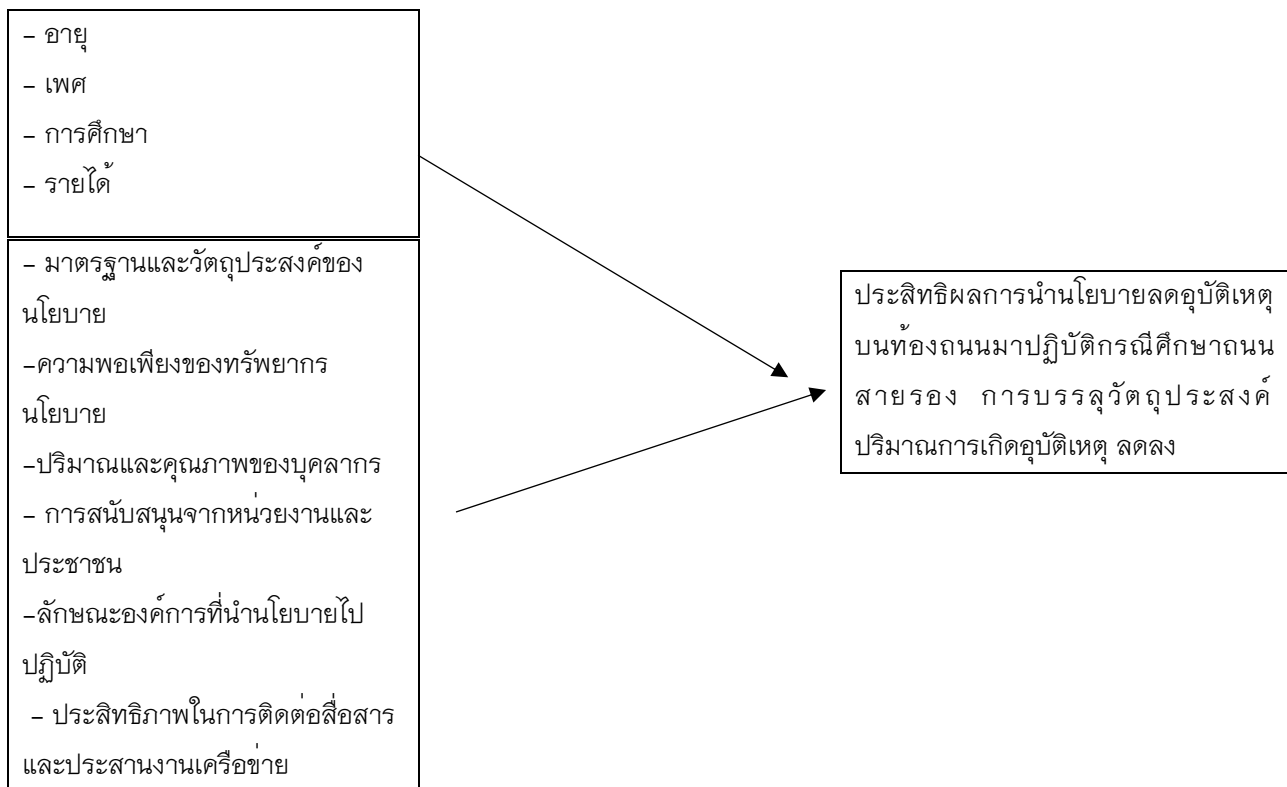
วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อประเมินประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่ม ตัวอย่างที่มีต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ จำแนกตามลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง
3. เพื่ออธิบาย ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกับประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
4. เพื่อพยากรณ์ประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

สมมติฐานการวิจัย

1. ประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับสูง
2. ความคิดเห็นที่มีต่อประสิทธิผลของการนำนโยบาย การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ไม่มีความแตกต่างเมื่อจำแนก จากลักษณะประชากร ของกลุ่มตัวอย่าง
3. ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี มีความสัมพันธ์กับ ประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ในเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
4. ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี สามารถพยากรณ์ ประสิทธิภาพของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ได้อย่างน้อยร้อยละ

กรอบแนวคิดการวิจัย



ระเบียบวิธีวิจัย

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ รูปแบบของการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวิธีดำเนินการมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ ประชากร ได้แก่ ประชาชนผู้มีถิ่นพำนักในพื้นที่อำเภอชะอำ จำนวน 80,846 คน (สำนักทะเบียนราษฎร) กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ คำนวณโดยวิธีของยามาเน ได้ตัวอย่าง 400 คน การสุ่มตัวอย่างสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental sampling) และแจกแบบสอบถามครอบคลุมประชากรกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดแบบสอบถามได้ 400 คน ครบถ้วนสมบูรณ์ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นอันมีลักษณะคำถามปลายปิดชนิดตรวจสอบรายการ (Check list) และแบบมาตราส่วน (Rating scale) 5 ระดับ (มากที่สุด/มาก/ปานกลาง/น้อย/น้อยที่สุด) ตามแบบของ Likert Scale และคำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือกับประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ชุด/คน ใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental sampling) โดยดำเนินการแจกแบบสอบถามให้ครอบคลุมกลุ่มตัวอย่าง ระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม จากนั้นผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม มีแนวทางการวิเคราะห์ มีดังนี้ (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2545) ใช้การหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ใช้การหา

ค่าค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานในการวิเคราะห์ตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ การหาความสัมพันธ์และพยากรณ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกับประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ ใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ Pearson R และ สมการถดถอยเชิงพหุเพื่อค่าการหาความสัมพันธ์และอำนาจการพยากรณ์ของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ผลการวิจัย

จากการศึกษาค้นคว้าตามวิธีการดำเนินการศึกษาดังกล่าวมาในข้างต้น สามารถนำเสนอผลการศึกษาค้นคว้า รายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 128 คน คิดเป็น ร้อยละ 32.00 และเพศชาย จำนวน 272 คน คิดเป็น ร้อยละ 68.00

อายุ ประชาชนส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.00 รองลงมาคืออายุระหว่าง 20 - 30 ปี และ อายุระหว่าง 41 - 50 ปี จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.25 ถัดมาคืออายุมากกว่า 51 - 60 ปี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 7.50 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา ประชาชนส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 223 คน คิดเป็นร้อยละ 55.75 รองลงมาคือระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.25 ถัดมาที่มีการศึกษาระดับปริญญาโทขึ้นไป จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.00

รายได้สุทธิต่อเดือน ประชาชน ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระหว่าง 8,000 - 15,000 บาท จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 รองลงมามีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระหว่าง 15,000 - 20,000 บาท จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.50 ถัดมามีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่ำกว่า 8,000 บาท จำนวน 72 คน และรายได้ 20,000 บาทขึ้นไป จำนวน 41 คน คิดเป็น ร้อยละ 10.25

ผลการวิเคราะห์ระดับปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1) ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุด ลงไปหาน้อยสุดตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 4 ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานและประชาชนอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.39 รองลงมาคือ ข้อ 1. ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย และ ข้อ 3. ด้านปริมาณและคุณภาพของบุคลากร อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.36 ถัดมาคือ ข้อ 5. ด้านลักษณะองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 ข้อ 6. ด้านประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสาร และประสานงานเครือข่าย อยู่ในระดับมากค่าเฉลี่ย = 4.33 และ ข้อ 2. ด้านความพอเพียงของทรัพยากรนโยบาย อยู่ในระดับมากค่าเฉลี่ย = 4.28 ตามลำดับ

2) ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย ของอำเภอชะอำ ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีต่อบัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการจัดการคมนาคมไปปฏิบัติ ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวม = 4.36 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดลงไปหาน้อยสุดตาม เกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 1. เป้าหมายชัดเจนเป็นรูปธรรมของนโยบาย และ ข้อ 3. สามารถปฏิบัติได้ตามขั้นตอนและระยะเวลาที่กำหนด อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.35 รองลงมา คือ ข้อ 2. เป็นการรักษาผลประโยชน์ของชาติ และ ข้อ 4. เป็นนโยบายสากลที่ทุกชาตินำไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.33 ถัดมาคือ ข้อ 4. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติรับทราบและเข้าใจวัตถุประสงค์ของนโยบาย อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.31 ตามลำดับ

3) ด้านความพอเพียงของทรัพยากรนโยบาย ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อบัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการจัดการคมนาคม ไปปฏิบัติ ด้านความพอเพียงพอด้านความพอเพียงของทรัพยากรนโยบาย โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.28 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดลงไปหาน้อยสุด ตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 10. ความพร้อมของพาหนะที่ใช้สนับสนุนให้การนำนโยบายไปปฏิบัติสำเร็จ อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.35 รองลงมา คือ ข้อ 9. ความเหมาะสมของผลตอบแทนต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.33 รองลงมาคือ ข้อ 6. ความเพียงพอของงบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบายให้บรรลุเป้าหมาย อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.24 ถัดมา ข้อ 7. ความพร้อมในด้านต่างๆ เช่นวัสดุ อุปกรณ์ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ ข้อ 8. บุคลากรมีจำนวนเพียงพอที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.23 ตามลำดับ

4) ด้านปริมาณและคุณภาพของบุคลากร ของอำเภอชะอำ ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อบัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการจัดการคมนาคม ไปปฏิบัติ ด้านปริมาณและคุณภาพของบุคลากร โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวม = 4.36 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดลงไปหาน้อยสุด ตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 15. เจ้าหน้าที่ได้มีสมรรถนะทางร่างกายและจิตใจเหมาะสมกับงานนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.40 รองลงมา คือ ข้อ 11. มีความรู้ความสามารถของบุคลากรเหมาะสมกับจำนวนงานที่ต้องปฏิบัติ ข้อ 13. เจ้าหน้าที่มีความรู้ในการดำเนินงานตามนโยบาย และ ข้อ 14.เจ้าหน้าที่ได้รับการพัฒนาความรู้ในงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายเพื่อพัฒนางานตามนโยบาย อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.36 ถัดมาคือ ข้อ 12.การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้ความรู้และความสามารถในการนำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 ตามลำดับ

5) ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานและประชาชน ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อบัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการจัดการคมนาคมไปปฏิบัติ ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานและประชาชน โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวม = 4.39 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดย

เรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดลงไปหาน้อยตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 16. ส่วนราชการระดับจังหวัดสนับสนุน ร่วมมือ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร และขั้นตอนในการนำนโยบายไปปฏิบัติแก่ผู้เกี่ยวข้องอย่างดี อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.45 รองลงมา คือ ข้อ 18. ผู้นำชุมชน กำนัน และผู้ใหญ่บ้าน สนับสนุน ร่วมมือ ทำการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร และขั้นตอนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.38 ถัดมาคือ ข้อ 17. ส่วนราชการระดับ จังหวัดและอำเภอสนับสนุน ร่วมมือ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร และขั้นตอนในการนำนโยบายไปปฏิบัติแก่ผู้เกี่ยวข้องอย่างดี อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 ตามลำดับ

6) ด้านลักษณะองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการจัดการคมนาคม ไปปฏิบัติ ด้านลักษณะองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ โดยรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.34 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดลงไปหาน้อยสุด ตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 20. ความเหมาะสมของหน่วยงานสังกัดกรมการปกครองในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.39 รองลงมาคือ ข้อ 19. โครงสร้างการควบคุมบังคับบัญชาเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.34 ถัดมา ข้อ 21. ผู้ปฏิบัติงานพร้อมที่จะอุทิศและเสียสละเวลาให้การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.29 ตามลำดับ

7) ด้านประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสาร และประสานงานเครือข่าย ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพของการนำนโยบายการจัดการคมนาคม ไปปฏิบัติ ด้านประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสาร และประสานงานเครือข่าย โดยรวมอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยรวม = 4.33 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดลงไปหาน้อยสุด ตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 25. การสร้างเครือข่ายด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ กับหน่วยเหนือและหน่วยข้างเคียง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.36 รองลงมาคือ ข้อ 22. หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ประชาสัมพันธ์การนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนมาปฏิบัติในรูปแบบต่าง ๆ ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทราบเกี่ยวกับขั้นตอน วิธีการดำเนินงาน และระยะเวลาในการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 ถัดมา ข้อ 26. หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีความสามารถในการหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.33 ข้อ 24. การประสานงานด้านข่าวกรองกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.32 และข้อ 23. เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถให้บริการข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบคำถามแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ด้วยตัวเอง หรือในช่องทางอื่นๆ ด้วยความชัดเจนและถูกต้อง อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย = 4.30 ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์ระดับปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนน ผลการประเมินข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อ โดยรวมประสิทธิภาพของ การนำนโยบายไปปฏิบัติอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.40 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจาก

ระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดลงไปหาน้อยสุด ตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 1. ความมั่นคงทางด้านชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.43 รองลงมาคือ ข้อ 3. มีความปลอดภัยมากขึ้นในการใช้รถใช้ถนน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.39 ถัดมาคือ ข้อ 2. ลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.38 ข้อ 4. ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.37 ตามลำดับ

สรุป

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุด ลงไปหาน้อยสุดตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 4 ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานและประชาชนอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.39 รองลงมาคือ ข้อ 1. ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย และ ข้อ 3. ด้านปริมาณและคุณภาพของบุคลากร อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.36 ถัดมาคือ ข้อ 5. ด้านลักษณะองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 ข้อ 6. ด้านประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสาร และประสานงานเครือข่าย อยู่ในระดับมากค่าเฉลี่ย = 4.33 และ ข้อ 2. ด้านความพอเพียงของทรัพยากรนโยบาย อยู่ในระดับมากค่าเฉลี่ย = 4.28 ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

1. เปิดกว้างต่อสาธารณะในการเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่แหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยว
2. ควรจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน ให้เป็นเป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยวเพื่อสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับคนในชุมชน
3. สร้างกติการ่วมกันระหว่างองค์กรภาครัฐ เอกชนและชุมชนท้องถิ่นในการแสวงหารายได้จากนักท่องเที่ยว โดยไม่หวังผลประโยชน์มากนัก แต่เป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวร่วมกันอย่างสร้างสรรค์และรักษาวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด
4. การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในเขตท่องเที่ยวของอำเภอชะอำและชุมชนท้องถิ่นไม่ควรมุ่งสร้างรายได้มากนัก แต่ควรมีกิจกรรมเสริมสร้างจิตสำนึกให้กับนักท่องเที่ยวและบุคคลโดยทั่วไป ให้ตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
5. ทุกองค์กรที่เข้ามามีส่วนร่วมในการรักษาความปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินจราจร

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาการมีส่วนร่วมของของคนในชุมชนกับอำเภอชะอำ เพื่อการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัยทางถนน
2. ควรศึกษาผลกระทบของการจัดการการจราจรในเขตอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ที่มีต่อวิถีชีวิตและวัฒนธรรม ความเป็นอยู่ของคนในอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

เอกสารอ้างอิง

- โกศล ทองนพเก้า. (2550). การศึกษาการดำเนินงานและปัญหาการป้องกันปราบปรามยาเสพติดของเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรจังหวัดอ่างทอง (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.
- วรเดช จันทรศร. ก (2555). การนำนโยบายไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: สหายบล็อกและการพิมพ์.
- วรเดช จันทรศร. ข (2551). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.
- สมบัติ อารังธวงค์. (2553). นโยบายสาธารณะ: แนวคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2554). เทคนิควิธีการวิเคราะห์นโยบาย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ. (2540). การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการบริหาร. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- บรรพต สุขัง. (2553). ปัจจัยที่มีผลต่อการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองบุรีรัมย์ (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์.
- ล้วน สายยศ และ อังคณา สายยศ. (2556). หลักการวิจัยทางการศึกษา. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.
- โสภา หอยสังข์. (2552). ความต้องการการดูแลและการรับรู้การดูแลที่ได้รับจากครอบครัวของผู้สูงอายุ (วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- วิภา ฐธรรณท์. (2550). ความพึงพอใจของผู้สูงอายุต่อการจ่ายเงินสงเคราะห์เบี้ยยังชีพขององค์การบริหารส่วนตำบลในเขตพื้นที่จังหวัดภูเก็ต (การศึกษาระดับปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุทิน อ่อนอุบล. (2551). ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการบริการสวัสดิการสังคมของผู้สูงอายุในเขตชนบท จังหวัดชัยภูมิ (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- นิตประภา แก้วกระจ่าง. (2550). การประเมินโครงการกองทุนส่งเสริมการจัดสวัสดิการผู้สูงอายุในหมู่บ้านและชุมชนเมือง (เบี้ยยังชีพ) กรณีศึกษา: องค์การบริหารส่วนตำบลในเขตอำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี. (การศึกษาระดับปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

วุฒิสาร ตันไชย. (2554). *การกระจายอำนาจการปกครองส่วนท้องถิ่น*. กรุงเทพฯ: ศูนย์ศึกษาการพัฒนา
ประชาธิปไตย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง. *สรุปผลการปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย สรรพสามิต คดีน้ำมัน
และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ประจำปีงบประมาณ 2561*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กระทรวงการคลัง.

ปาริชาติ คำคม. (2552). *ความต้องการบริการด้านสุขภาพอนามัยของผู้สูงอายุในชมรมผู้สูงอายุ จังหวัด
นนทบุรี* (วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยมหิดล.

สิริกัญญา ปานพวงศรี. (2553). *การจัดสวัสดิการของภาครัฐแก่ผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพมหานคร*.
(วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Thomas R. Dye, (1984). *Understanding Public Policy*. New Jersey: Prentice Hall.

Thompson, Steven K. (1990). Adaptive Cluster Sampling. *The American Statistical Association*,
85(412), 1050 – 1059.

Edwards, G.C, (1980). *Implementing Public Policy*. Washington D.C.: Confessional Quality Press.

Mazmanian and Sabatier.(1989). *Theories: An Interdisciplinary Approach*. Ohio: South Western USA.