การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ : ศึกษากรณีสถานีตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น
Land Traffic Policy Implementation : a Case Study of Police Station in Khonkaen Province

ดาบตำรวจชลธิช มณีแสง
ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

Abstract

The objectives of the study were to 1) investigate the execution level of land Traffic Act, 2) find out the relationship between the factors and execution of land traffic act, 3) study the factors influencing the execution of land traffic act, 4) collect the problems and the constraints of execution of land traffic act, and 5) present the guideline of execution of land traffic act accomplishment.

The 234 policemen of Khon Kaen Province for the questionnaire distribution were the sample of the study. The simple random sampling by using Krejcie and Mogan Table was the sample determination. The in-depth interview sample used 10 persons such as superintendent, deputy superintendent and uses 30 people. The statistical package of social science used as the social science analysis. The percentage, mean, standard deviation, ANOV, Pearson correlation coefficient and multiple regression analysis were used as the statistical analysis. The result was summarized as follows;

The sample agreed to the internal organization factors and execution of land traffics act at the most level, as well as the sample agreed to the external organization factors and execution of land traffics act at the much level.

The relationship between internal organization factors and execution of land traffics act concerning the attained objective as the policy 3 factors at .05 level of statistical significance. The relationship between external organization factors and execution of land traffics act concerning the attained objective as the policy 2 factors at .05 level of statistical significance. The relationship between internal organization factors and execution of land traffics act concerning the continuous execution 1 factors at .05 level of statistical significance. No relationship between external organization factors and execution of land traffics act concerning the continuous execution at .05 level of statistical significance.

The factors effecting the accomplishment of execution of land traffics act were at .05 level of statistical significance and able to predict the accomplishment at 09.9 %

The in depth interview of police administrator in various aspects as follows;

1. The internal organization factors effected to execution of land traffics act.

Internal organization factors provided various limitations both the policy and the practice, the weakness of policy application, the corruption problem in operation, and lack of update instrument in the operation.

2. The external organization factors effected to execution of land traffics act.

External organization factors provide the people participation, the coordination among the organization, the service and people participation such as police voluntary training, or the assistant of the student concerning the traffics work at in front of school or institution.

3. The accomplishment of execution of land traffics act must cover the convenience and service, the enforceable in law, make the safety to coworker and people, the professional administration with protection the truth.

New ▯▯▯▯▯▯▯▯▯.indd 187 2/2/2559 16:40:44

4. The problems and constraints of execution of land traffics act.

The problems were lack of personal; lack of budget or little budget, the car driver has no traffic discipline.

The in-depth interview of Khon Kaen Province people were showed the various aspects as follows;

External organization factor effected to execution of land traffics act.

1. The people participation should practice as land traffics act which decrease the accident. The serious practices of law will serve the people and related person. The people coordination should use the road and car. Everybody needs to participate with the police working such as the police voluntary officer, or traffic police voluntary. The support from the mass media concerned the execution of land traffics act. The policemen should search the supporting from mass media as voluntary.

2. The suggestion of solving problems and constraints concerned the execution of land traffics The solving problem and the constraints should be solve the personal problem, and will not solve the policy.

Keywords : land traffic policy implementation

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยเรื่อง การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ มีวัตถุประสงค์ 4 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาระดับของการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยกับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ 4) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

กลุ่มตัวอย่างจากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 234 คน คือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของจังหวัดขอนแก่น การกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จของ Krejcie and Mogan วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย กลุ่มตัวอย่างสัมภาษณ์แบบเจาะลึก คือผู้กำกับการ หรือรองผู้กำกับการ ของสถานีตำรวจภูธรนั้นๆ จำนวน 10 คน และประชาชนกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับวิจัยทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความแปรปรวน วิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สันและการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุคุณผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยภายในองค์การ และการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติอยู่ในระดับความคิดเห็นมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยภายนอกองค์การ และการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก

ปัจจัยภายในองค์การมีความสัมพันธ์กับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายมีเพียง 3 ปัจจัย ปัจจัยภายนอกองค์การมีความสัมพันธ์กับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย มี 2 ปัจจัย ปัจจัยภายในองค์การมีความสัมพันธ์กับพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้านความต่อเนื่องของการปฏิบัติตามนโยบาย มี 1 ปัจจัย

ปัจจัยภายนอกองค์การไม่มีความสัมพันธ์กับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้านความต่อเนื่องของการปฏิบัติตามนโยบาย

ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ ปัจจัยภายในด้านผู้นำองค์การ และสามารถทำนายความสำเร็จของพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ได้ร้อยละ 9.90

การสัมภาษณ์เจาะลึกผู้บริหารงานสถานีตำรวจ สรุปได้ ดังนี้

1. ปัจจัยภายในองค์การยังมีข้อจำกัดหลายอย่างทั้งในเชิงนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบาย ความอ่อนแอของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัญหาความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติงาน ขาดเครื่องมือที่ทันสมัยมาช่วยในการปฏิบัติงานตามหน้าที่ ส่งผลต่อการนำพระราช-บัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

New □□□□□□□□□.indd 188 2/2/2559 16:40:45

2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การให้บริการ การมีส่วนร่วมของประชาชน เช่น การเข้าอบรมอาสาสมัครตำรวจบ้าน เพื่อช่วยเหลืองานเจ้าหน้าที่ตำรวจในบางส่วน หรือนักเรียนนักศึกษามาช่วยงานด้านจราจรหน้าโรงเรียน หรือสถานศึกษา ส่งผลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

3. ความสำเร็จในการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติจะต้องมีการอำนวยความสะดวก และบริการด้วยใจ บังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นธรรม สร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใต้บังคับบัญชาและประชาชน การบริหารงานจะต้องบริหารงานอย่างมืออาชีพและยึดหลักธรรมาภิบาลในการปฏิบัติ

4. ปัญหาและอุปสรรคในการการพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติปฏิบัติงาน ได้แก่ ปัญหาด้าน บุคลากรไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติ ขาดงบประมาณในการทำงาน หรือมีน้อยกว่าที่จะเป็น และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยจราจร

ผลการสัมภาษณ์เจาะลึกประชาชนของจังหวัดขอนแก่น สรุปได้ดังนี้

ปัจจัยภายนอกองค์การที่ส่งผลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ได้แก่

1. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนโดยประชาชนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ประชาชนต้องการเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ว่าในด้านใดด้านหนึ่ง เช่น ช่วยงานเป็นอาสาตำรวจบ้าน เป็นอาสาจราจรบ้าง ในด้านการสนับสนุนจากสื่อมวลชน การสนับสนุนจากสื่อมวลชน เกี่ยวกับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ตำรวจควรแสวงหาการสนับสนุนจากสื่อมวลชนต่างๆ

2. สำหรับข้อเสนอแนะของประชาชนในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค ได้แก่ การปรับปรุงแก้ไขที่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน เช่น การแก้ปัญหาการรีดไถเงินจากประชาชน

คำสำคัญ : การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุการเสียชีวิตระดับต้นๆ ของประเทศไทย หากเปรียบเทียบกับนานาประเทศแล้วจะพบว่าสาเหตุการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุของประเทศไทยอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลกและสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศที่มีระดับรายได้ต่ำถึง ปานกลาง

ปัญหาการจัดการจราจรและการขนส่งในประเทศไทยนับเป็นปัญหาระดับชาติ และนับวันจะยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกขณะ โดยปัญหาที่สำคัญที่เกิดจากการจราจรและขนส่ง ก็คือปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานหลายปีแล้วสำหรับประเทศไทย และอีกปัญหาหนึ่งที่สำคัญไม่น้อยไปกว่ากันนั่นคืออุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นสาเหตุการสูญเสียในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะการบาดเจ็บและการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนก็นำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน โดยการสูญเสียทางสังคมคือการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติภัย รวมทั้งการบาดเจ็บจนถึงขั้นทุพลภาพพิการ จนไม่สามารถประกอบกิจการงานใดๆ ได้ ส่งผลให้สังคมขาดบุคลากรที่มีความสามารถช่วยในการพัฒนาประเทศ อีกทั้งปัญหาทางสุขภาพกายและสุขภาพจิตอีกด้วย (ฉันทนา สมยา, 2547, หน้า 1)

องค์การอนามัยโลก (ค.ศ. 2013) เผยรายงานสถานะประเทศไทยมีอัตราส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นที่ 3 ของโลก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เฉลี่ยทุกๆ 1 ชั่วโมงมีคนเจ็บ-ตาย 2 คน ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมจากทุกพาหนะและคนเดินเท้าแล้วถึง 13,766 คน จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2554 (ปี ค.ศ. 2010) เป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่จากการประมาณการการเสียชีวิตจากอุบัติภัยบนท้องถนนของประเทศไทย โดยองค์การอนามัยโลก ในปี ค.ศ. 2010 สูงถึง 26,312 คน คิดเป็นอัตรา 38.1 ต่อประชากร 100,000 คน

องค์การอนามัยโลกได้เปิดเผยในรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 (Global Status Report on Road Safety 2013) ภาพรวมของการสำรวจจาก 182 ประเทศ มี 6 ประเทศที่ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ ส่วนที่เหลืออีก 176 ประเทศ มี 88 ประเทศที่ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้จริง ขณะที่ 87 ประเทศ อีก 1 ประเทศไม่ระบุ มีสถิติผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ในรายงานยังบอกว่า 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตเป็นคนหนุ่มสาวอายุระหว่าง 15-29 ปี ถ้าแต่ละประเทศไม่ป้องกันการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจะขึ้นมาเป็นอันดับ 5 ของการเสียชีวิตของคนทั้งโลกภายในปี พ.ศ. 2573

New □□□□□□□□□.indd 189 2/2/2559 16:40:45

ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำถึง ระดับปานกลาง มียอดผู้เสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 33 บางประเทศสูงถึงร้อยละ 75 และจากการสำรวจระหว่างปี 2550-2553 ใน 182 ประเทศ มีประเทศออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ ที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ (สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค, กระทรวงสาธารณสุข, 2555)

นโยบายรัฐบาล (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี) ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 ข้อ 4.5.6 ได้กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นปีแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตให้ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งองค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ได้เปิดเผยรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก (ข้อมูล พ.ศ. 2554) เสียชีวิต 38.1 คนต่อแสนประชากร โดยมีสาเหตุหลัก คือ เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัยและหลับใน โดยประเทศอันดับ 1 คือ ประเทศเกาะนีอูเอ เสียชีวิต 68.3 ต่อแสนประชากร เป็นประเทศมีประชากรเพียง 1,465 คนเท่านั้น อันดับที่ 2 คือ สาธารณรัฐโดมินิกัน มีประชากร 9,927,320 คน มีอัตราผู้เสียชีวิต 41.7 คนต่อแสนประชากร และมี 6 ประเทศที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างน่าชื่นชม คือ ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัยกลุ่มพัฒนาความปลอดภัย พ.ศ. 2555)

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกขึ้นมาก จากความสำคัญดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ เพื่อนำข้อมูลไปหาแนวทางในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย พ.ศ. 2543-2552 พบว่า มีการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดมากที่สุด รองลงมา คือ การขับตัดหน้าระยะกระชั้นชิด และเกิดจากการเมาสุรา โดยในปี พ.ศ. 2552 คิดเป็น 1,894 ครั้ง 1035 และ 461 ครั้ง ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557) สำหรับจังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มีคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก มากที่สุด รวมทั้งสิ้น 166 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นมูลค่าความเสียหาย 14,729,840 บาท (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2552)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับของการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยกับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

4. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

5. เพื่อหาแนวทางในการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยภายในองค์การมีความสัมพันธ์กับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย

2. ปัจจัยภายนอกองค์การมีความสัมพันธ์กับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย

3. ปัจจัยภายในองค์การมีความสัมพันธ์กับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติด้านความต่อเนื่องของการปฏิบัติตามนโยบาย

4. ปัจจัยภายนอกองค์การมีความสัมพันธ์กับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติด้านความต่อเนื่องของการปฏิบัติตามนโยบาย

วิธีดำเนินการวิจัย

ก. การวิจัยเชิงปริมาณ

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสม (Mixed Method) ประกอบด้วยการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเป็นการวิจัยที่ผู้วิจัยเก็บและรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งเพียงครั้งเดียว แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลระหว่างตัวแปร ซึ่งตัวแปรเหล่านั้นจะมีความผันแปรต่อกันเชิงทฤษฎี แล้วนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาพิสูจน์สมมติฐานและสรุปผลการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยในครั้งนี้ กำหนดหน่วยวิเคราะห์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรของจังหวัดขอนแก่น จำนวน 26 สถานี จำนวน 600 คน 2 กลุ่มตัวอย่างการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างผู้วิจัย กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของเคร็คกีและมอร์แกน (Krejcie and Morgan) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 234 คน

New □□□□□□□□□.indd 190 2/2/2559 16:40:45

ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่ายโดยแจกแบบสอบถามไปยังกลุ่มเป้าหมาย ที่สถานีตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น ทั้ง 26 แห่ง

เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ คือ แบบสอบถามสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ สายงานจราจร ส่วนประกอบของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย มีดังต่อไปนี้ แบบสอบถามเป็นแบบสอบถามสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร

การเก็บรวมรวมข้อมูล

ขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ มีดังนี้

1. ผู้วิจัยทำหนังสือถึงมหาวิทยาลัยศรีปทุม เพื่อขออนุญาตขอความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม

2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง เมื่อได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์แล้วจึงนำมาวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ข. การวิจัยเชิงคุณภาพประชากร

ประชากรกลุ่มที่ 1 ประกอบด้วย ผู้บริหารสถานีตำรวจภูธร ได้แก่ ผู้กำกับการ รองผู้กำกับการด้านจราจร หรือรองผู้กำกับการด้านป้องกันปราบปราม และสารวัตรจราจร หรือ สารวัตรป้องกันปราบปราม จาก 26 สถานีตำรวจฯ รวม 81 คน

ประชากรกลุ่มที่ 2 ประกอบด้วยประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตอำเภอ 26 อำเภอ ในจังหวัดขอนแก่น

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้บริหารสถานีตำรวจภูธร ประกอบด้วย ผู้กำกับการ รองผู้กำกับการด้านจราจร หรือรองผู้กำกับการด้านป้องกันปราบปราม และสารวัตรจราจร หรือสารวัตรป้องกันปราบปราม จาก 10 สถานีตำรวจฯ ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด 10 อันดับดับแรก สถานีละ 1 คนรวม 10 คน

กลุ่มที่เป็นประชาชน ประกอบด้วยประชาชน ที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจ ที่มีอุบัติเหตุสูงสุด 10 อันดับแรก จำนวนอำเภอละ 3 คน รวม 30 คน

เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้วิจัยเชิงคุณภาพ ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง และแบบสัมภาษณ์สำหรับประชาชน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Information) และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล (In-Depth Interview) ตามช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยวิจัยเชิงคุณภาพนี้กำหนดไว้ 2 ขั้นตอน คือ 1. ขั้นตอนก่อนการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยจะกล่าวถึงจุดมุ่งหมายในการสัมภาษณ์ รวมทั้งหัวข้อการทำวิจัยโดยย่อ เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ มีความเข้าใจตรงประเด็น 2. ขั้นสัมภาษณ์ ผู้วิจัยจัดเตรียมประเด็นคำถามต่างๆ แบบมีโครงสร้างไว้พร้อมแล้ว เพื่อเป็นแนวทางการวิเคราะห์ปัญหาแก่ผู้สัมภาษณ์ จากนั้นได้นำข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์มาเรียบเรียง และนำเสนอผลการวิเคราะห์แบบพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis)

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการประมวลผลข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการทางสถิติ (Statistical Analysis) มีทั้งสถิติพรรณนาและอนุมาน สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และร้อยละ สถิติอนุมาน ได้แก่ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regressions) โดยวิธี Stepwise ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เพื่อดูตัวแปรอิสระและตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามแบบใดหรือทิศทางใดและมีอัตราความสัมพันธ์กับตัวแปรตามมากน้อยเพียงใดและแปรผลการวิเคราะห์ข้อมูลใช้เกณฑ์การแปลความหมาย วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ

ผลการวิจัย

สรุปผลการศึกษาที่ส่งผลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติโดยรวม ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้วยมากที่สุด ด้านความชัดเจนระเบียบปฏิบัติ ($\bar{X}$ = 4.52) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเป็นลำดับที่ 1 ด้านผู้นำองค์การ ($\bar{X}$ = 4.46) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเป็นลำดับที่ 2 ด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย ($\bar{X}$ = 4.45) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 3 ด้านงบประมาณ ($\bar{X}$ = 4.33) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 4 ด้านวัสดุอุปกรณ์ ($\bar{X}$ = 4.25) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 5 ด้านบุคลากร ($\bar{X}$ = 4.24) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 6 ด้านความร่วมมือในการปฏิบัติ ($\bar{X}$ = 4.21) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 7 ด้านการสื่อสารข้อความ ($\bar{X}$ = 4.20) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 8 ด้านแรงจูงใจในการปฏิบัติงานและด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ($\bar{X}$ = 4.14) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 9 ด้านความต่อเนื่องของการปฏิบัติตามนโยบาย ($\bar{X}$ = 4.07) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 10 ด้านการสนับสนุนจากสื่อสารมวลชน ($\bar{X}$ = 3.89) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 11 ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ($\bar{X}$ = 3.89) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลง

New [illegible].indd 191 2/2/2559 16:40:45

มาเป็นลำดับที่ 12 ด้านอิทธิพลของกลุ่มผลประโยชน์ในพื้นที่ ($\bar{X}$ = 1.48) เป็นข้อที่มีค่าเฉลี่ยรองลงมาเป็นลำดับที่ 13

สรุปผลความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามและตัวแปรอิสระ เพื่อวิเคราะห์ตัวแปรอิสระและตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามแบบใดหรือทิศทางใดและมีอัตราความสัมพันธ์กับตัวแปรตามมากน้อยเพียงใด โดยใช้วิธีการวิเคราะห์แบบถดถอยพหุปกติ (Multiple Regression Analysis-MRA) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระทุกตัว กับตัวแปรตามและใช้วิธีการถดถอยพหุแบบขั้นตอน (Stepwise Regression Analysis-SRA) เพื่อดูเฉพาะตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติเท่านั้น

ผลการทดสอบพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ มีนัยสำคัญที่ 0.05 ได้แก่ ด้านผู้นำองค์การ ส่วนด้านความชัดเจนระเบียบปฏิบัติ ด้านวัสดุอุปกรณ์ ด้านงบประมาณ ด้านการสื่อสารข้อความ ด้านบุคลากร ด้านแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน ด้านความร่วมมือในการปฏิบัติ ด้านความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติตามนโยบายไม่มีอิทธิพลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ โดยปัจจัยทั้ง 9 ปัจจัยร่วมกันสามารถพยากรณ์ผลการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติได้ร้อยละ 9.90 (R^2 = .099)

อภิปรายผล

การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ของจังหวัดขอนแก่นที่เกี่ยวข้องกับการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ทุกปัจจัยประกอบด้วย

ปัจจัยภายในองค์การ การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ มีผลต่อการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ยุทธพล บุญเกิด (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551” และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ รัฐกร กลิ่นอุบล (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในภาคกลาง” นอกจากนั้นยังสัมพันธ์กับแนวทางของตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Mode) ที่วรเดช จันทรศร (2540) เสนอให้ศึกษากระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติจากองค์การว่าสามารถนำไปปฏิบัติได้สำเร็จเมื่อมีความชัดเจนของการกำหนดวัตถุประสงค์ภารกิจ

ปัจจัยภายนอกองค์การ การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ มีผลต่อการนำการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ศุภชัย ยาวะประภาษ (2545) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า ความพอเพียงของทรัพยากร เทคโนโลยี เป็นปัจจัยที่กำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติและยังสัมพันธ์กับแนวคิดของ Eugene Bardach (1980) พบว่า อุปสรรคสำคัญในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเพราะการนำทรัพยากรโดยเฉพาะเงินซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญของการดำเนินงานไปใช้ผิดทางเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติล้มเหลวได้

ปัจจัยการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ มีผลต่อการนำการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กล้า ทองขาว (2534) พบว่า ปัจจัยด้านสมรรถนะขององค์การมีความเกี่ยวข้องกับความสำเร็จและความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 1) องค์การเป็นกลไกการปฏิบัติโดยตรง 2) บุคลากรปฏิบัติมีปริมาณเพียงพอ เต็มใจปฏิบัติมีความรู้ความสามารถและใช้อุปกรณ์ได้ดีทุกขั้นตอน 3) การสื่อสารและการประสานงานทั้งภายในและระหว่างองค์การ 4) การเรียนรู้เพื่อพัฒนาการปฏิบัติ 5) ความสามารถของผู้นำและมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนการปฏิบัติ 6) ความร่วมมือปฏิบัติในองค์การโดยเกิดจากความสัมพันธ์ของคนในองค์การ กระบวนการตัดสินใจ วางแผนปฏิบัติ และการประสานงานความรับผิดชอบและความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ อันเนื่องมาจากมีปัจจัยอื่นๆ สนับสนุน จะช่วยให้องค์การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติประสบความสำเร็จ

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

ข้อเสนอแนะเชิงการบริหาร

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถานีตรวจภูธรฯ ควรมีการประเมินผลและตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรถึงประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่ออกมาใช้อย่างจริงจัง ต่อเนื่องและเสมอภาค

2. การตั้งจุดตรวจ-จุดสกัดเป็นอีกวิธีหนึ่งที่ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่การตั้งด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่ทำการต่อเนื่องทำให้ผลสัมฤทธิ์ของนโยบายลดอุบัติเหตุไม่บรรลุผล ดังนั้นควรมีมาตรการที่เข้มงวดสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่

3. การให้การศึกษาอบรม เป็นอีกวิธีการหนึ่งเพื่อเพิ่มความรู้และเทคนิคใหม่ๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้สามารถนำไปปฏิบัติได้ รวมทั้งการให้การศึกษาแก่นักเรียน นักศึกษาในเรื่องของกฎหมายจราจร

4. ควรจัดให้มีการอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติงาน ให้มีความรู้ ความสามารถและเข้าใจข้อกฎหมาย

New □□□□□□□□□.indd 192 2/2/2559 16:40:45

ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อสามารถนำไปปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องและแม่นยำ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ภาครัฐควรมีการรณรงค์ และส่งเสริมความรู้ความเข้าใจถึงนโยบายและกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้ประชาชนได้ทราบอย่างทั่วถึงเพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจ ที่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับประชาชน รวมถึงเป็นการลดผู้กระทำผิดให้น้อยลง

2. องค์กรระดับชาติ ระดับท้องถิ่น รวมถึงภาคประชาชนควรมีบทบาทในการเฝ้าระวัง ส่งเสริม สนับสนุนและร่วมมือกับทางภาครัฐเกี่ยวกับมาตรการควบคุมอุบัติเหตุ

3. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรสร้างกรอบมาตรการในการติดตามและประเมินผลกับหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามนโยบาย เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบกไปปฏิบัติของ สถานีตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น และสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดอื่นๆ เพื่อเป็นการบูรณาการในเชิงนโยบาย

เอกสารอ้างอิง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2552) กล้า ทองขาว. (2534). **การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ : กรณีศึกษานโยบายรณรงค์เพื่อการรู้หนังสือแห่งชาติ.** ดุษฎีนิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรดุษฎีบัณฑิต, สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์.

ฉันทนา สมยา. (2547). **แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานและลดมลพิษสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองชลบุรี.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒน-บริหารศาสตร์.

รัฐกร กลิ่นอุบล. (2551). **ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ ในการนำนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในภาคกลาง.** ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขานโยบายสาธารณะ, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

ยุทธพล บุญเกิด. (2552). **ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 : ศึกษาเฉพาะกรณีการควบคุมสถานที่.** นิติศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี.

วรเดช จันทรศร. (2540). **การนำนโยบายไปปฏิบัติ : ตัวแบบและคุณค่า**. วารสารพัฒนบริหารศาสตร์.

ศุภชัย ยาวประภาษ. (2545). **นโยบายสาธารณะ.** กรุงเทพมหานคร : คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร. (2554). **แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย 2555-2558.** (ฉบับปรับปรุง)

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). **อุบัติเหตุจราจรทางบก** จาก service.nso.go.th/nso/web/statseries/statesries21.html (9 มกราคม 2557)

สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค, กระทรวงสาธารณสุข, 2555.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. (2555). รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2555.

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม (2555).

เสกสรรค์ นิสัยกล้า. (2550). **การนำนโยบายธรรมาภิบาล ไปปฏิบัติกรณีศึกษากรุงเทพมหานคร.** ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต รัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

อาคม ใจแก้ว. (2545). **วิธีวิทยาการวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์.** คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (โครงการอุดหนุนการแต่งตำรา งบประมาณเงินรายได้ คณะวิทยาการจัดการ ปี 2539, ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ปี 2545)

Alexander, Emest R. (1986). **Approaches to planning : Introducing current planning theories, concepts, and issues.** New York : Grodon and Breach Science.

Attewll Paul and Dean R. Gerstein (1979). Government Policy and Local Practice American Sociological Review.

Anderson, James D. (1979) Public Policy-Making. New York : Holt, Winston & Rinehart.

Bardach, E. (1980). **The implementation game : What happens after a bill becomes a law.** Cambridge, MA : MIT Press.

Erwin Hargrove. (1983). **The search for implementation theory in R.J. Zeckhauser and D. Leebaert (eds) What Role for Government Lessons form Policy Research.** Durham, NC : Duke University Press.

Edwards. (1980). **Implementing Public Policy.** Washington, D.C. Congressional Quarterly Press.

New □□□□□□□□□.indd 193 2/2/2559 16:40:45

Gunn L. and Hogwood B.W. (1984). **Policy Analysis for Real World**. Oxford : Oxford University Press.

Lasswell, Harold D. and Kaplan, Abraham. (1970) **Power and Social.** New Haven : Yale University Press.

Larson, (1980). **Why Government Programs Fails : Improving Policy Implementation.** New York : Praeger.

Mazmanian, D.A. and Sabatier P.A. (eds.) (1981). **Effective Policy Implementation.** Lexington, Mass : D.C. Heath.

New □□□□□□□□□.indd 194 2/2/2559 16:40:45