



ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตวิชาชีพไปปฏิบัติ
ของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง
กรณีศึกษา สถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3
กองบังคับการตำรวจทางหลวง

โดย

พ.ต.ท. พิษยะพัศ อยู่เย็นศิริ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์และนโยบายสาธารณะ

มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2566



**FACTORS AFFECTING THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY TO
DEDUCT POINTS ON DRIVER'S LICENSES BY HIGHWAY POLICE
OFFICERS, CASE STUDY OF HIGHWAY POLICE STATION 1
(CHACHOENSAO), SUBDISTRICT 3, HIGHWAY POLICE DIVISION**

BY

Pol.Lt.Col. PICHAYAPAT YUYENSIRI

**AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
INSTITUTE OF PUBLIC ADMINISTRATION AND PUBLIC POLICY**

RANGSIT UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2023

ใบรับรองการศึกษาค้นคว้าอิสระ

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยรังสิต

เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
ทางหลวง กรณีศึกษา สถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการ
ตำรวจทางหลวง

**FACTORS AFFECTING THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY TO DEDUCT
POINTS ON DRIVER'S LICENSES BY HIGHWAY POLICE OFFICERS, CASE
STUDY OF HIGHWAY POLICE STATION 1 (CHACHOENGSARO), SUBDISTRICT
3, HIGHWAY POLICE DIVISION**

โดย พ.ต.ท. พิษยะพัศ อยู่เย็นศิริ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต อนุมัติให้นำวิชาการศึกษาค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ประจำปีการศึกษา 2566

.....

(ดร.เฉลิมพร เย็นเชือก)

ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

.....ประธานกรรมการสอบ

รศ.ดร.จุมพล นิมพานิช

.....กรรมการ

รศ.ดร.จีระ ประทีป

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

รศ.ดร.ปธาน สุวรรณมงคล

ลิขสิทธิ์ของหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ระยอง-ตรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง” สำเร็จได้ ด้วยได้รับความกรุณาจากอาจารย์ในหลักสูตรหลายท่านที่ให้ความอนุเคราะห์และให้ความช่วยเหลืออย่างดียิ่ง โดยเฉพาะรองศาสตราจารย์ ดร.ปธาน สุวรรณมงคล และ ดร.วีระยุทธ โชคชัยมาตล อาจารย์ที่ปรึกษา โดยท่านได้ให้ความรู้ คำแนะนำ ตลอดจนคำปรึกษาต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการวิจัย ส่งผลให้การวิจัยสำเร็จลุล่วงด้วยดี ด้วยความเมตตาจากอาจารย์ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ผู้วิจัยขอขอบคุณคณะเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวงทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือด้านข้อมูล รวมถึงได้จัดเตรียมอุปกรณ์ สถานที่ สำหรับทำการเก็บข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนประชาชนที่เสียสละเวลาทำแบบสอบถาม ให้การสนับสนุนในการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี ขอขอบคุณ บิดา มารดา และครอบครัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณภักดิ์สิริล อยู่เย็นศิริ ภรรยา ที่ได้คอยให้กำลังใจและช่วยเหลือสนับสนุนด้านเอกสารต่าง ๆ จนงานวิจัยครั้งนี้สำเร็จได้

ท้ายนี้ ผู้วิจัยขอระลึกถึงความกรุณาของคณาจารย์ทุก ๆ ท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้กับผู้วิจัย ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยนี้จะสามารถต่อยอดสร้างประโยชน์ให้เกิดขึ้นหน่วยงานตำรวจทางหลวงและสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ไม่มากนักน้อย หากงานวิจัยฉบับนี้มีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยมา ณ โอกาสนี้

พ.ต.ท. พิษยะพัศ อยู่เย็นศิริ

ผู้วิจัย

6508206 : พ.ต.ท. พิษยะพัศ อยู่เย็นศิริ
 ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ : ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง กรณีศึกษา สถานีตำรวจทางหลวง 1 (ละเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง
 หลักสูตร : รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
 อาจารย์ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร.ปธาน สุวรรณมงคล

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ละเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง 2) ศึกษาปัญหาอุปสรรคการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ละเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง 3) เสนอแนวทางการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ละเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสาน เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ กำหนดกลุ่มตัวอย่างไว้ 75 คน โดยวิธีเลือกเจาะจงเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้มีหน้าที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำสถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ละเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ที่สำคัญคือ ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย ปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ปฏิบัติ และปัจจัยด้านด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ตามลำดับ ส่วนแนวทางสำคัญในการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ละเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง คือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ต้องมีการบริหารจัดการเรื่องกำลังพลให้เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยแบ่งเบาภาระงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และควรมีการเพิ่มช่องทางการเข้าถึงข้อมูลคะแนนใบอนุญาตขับขี่ให้กับประชาชน เพื่อสร้างการรับรู้ นโยบายให้กับประชาชนมากยิ่งขึ้น อบรมพัฒนาให้ความรู้ด้าน

ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีการปฏิบัติตามนโยบายให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจครอบคลุมเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอย่างชัดเจน

(การศึกษาค้นคว้าอิสระมีจำนวนทั้งสิ้น 81 หน้า)

คำสำคัญ : การนำนโยบายไปปฏิบัติ , การตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่, ตำรวจทางหลวง

6508206 : Pol.Lt.Col. Pichayapat Yuyensiri
 Independent Study Topic : Factors Affecting the Implementation of the Policy to Deduct Points on Driver's licenses by Highway Police officers, Case Study of Highway Police Station 1 (Chachoengsao), Subdistrict 3, Highway Police Division
 Program : Master of Public Administration
 Independent Study Advisor : Assoc.Prof. Pathan Suwanmongkol, Ph.D.

Abstract

The objective of this research were to 1) study factors affecting to policy implementation in deduct points on driver's licenses by highway police officers, Highway Police Station 1 (Chachoengsao), Subdistrict 3, Highway Police Division, 2) study the problems and obstacles of policy implementation in deduct points on driver's licenses by highway police officers, Highway Police Station 1 (Chachoengsao), Subdistrict 3, Highway Police Division, and 3) propose a guideline for the policy implementation in points on driver's licenses by highway police officers, Highway Police Station 1 (Chachoengsao), Subdistrict 3, Highway Police Division. This research study was conduct using a combination of quantitative and qualitative. The data was also gathered through questionnaires and in-dept interview answered by 75 samples of police officer who responsible for implementing policies and on duty at Highway Police Station 1 Subdistrict 3, Highway Police Division, and selected by purposive selection.

The results revealed that the factors affecting to policy implementation in deduct points on driver's licenses by highway police officers, Highway Police Station 1 (Chachoengsao), Subdistrict 3, Highway Police Division were clears policy, attitude of officers and competency of the agency factors respectively. And guideline for the policy implementation in points on driver's licenses by highway police officers, Highway Police Station 1 (Chachoengsao), Subdistrict 3, Highway Police Division consisted of agency should have adequate manpower management to perform the duty, use technology for decrease the workload of officers and should be more channels for accessing driver's license score information for people to create greater perceived the policy ,continuously train and develop knowledge about rules, regulation, how to policy implementation of police officer and more knowledge and understanding for them to clearly in policy.

(Total 81 pages)

Keywords: Policy Implementation, Deduct Points on Driver's Licenses, Highway Police officers

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญรูปภาพ	ซ
บทที่ 1	1
บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามของงานวิจัย	4
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
1.4 ขอบเขตการวิจัย	5
1.5 กรอบแนวคิดการวิจัย	6
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	7
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2	9
แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ	9
2.2 ข้อมูลนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่	15
2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา	25
2.4 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	30
บทที่ 3	35
ระเบียบวิธีวิจัย	35
3.1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	36

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
	3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	36
	3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ	38
	3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ	39
	3.5 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	41
	3.6 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ	41
	3.7 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ	41
	3.8 การวิเคราะห์ข้อมูลวิจัยเชิงคุณภาพ	42
บทที่ 4	ผลการวิจัย	43
	4.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	43
	4.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ	45
	4.3 ข้อมูลการสัมภาษณ์กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจ	52
บทที่ 5	สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	59
	5.1 สรุปผลการวิจัย	59
	5.2 การอภิปรายผลการวิจัย	64
	5.3 ปัญหาและอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติ	68
	5.4 ข้อเสนอแนะ	69
	บรรณานุกรม	71
ภาคผนวก		
	ภาคผนวก ก ตัวอย่างแบบสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจ	74
	ภาคผนวก ข ตัวอย่างแบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ	79
	ประวัติผู้วิจัย	81

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1	2
4.1	43
4.2	45
4.3	46
4.4	48
4.5	49
4.6	50
4.7	51

สารบัญภาพ

รูปที่	หน้า
1 แสดงกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	6
2.1 แสดงตัวแบบกระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter และ Van Horn	13
2.2 แสดงการแบ่งประเภทการกระทำความคิดที่ต้องถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่	18
2.3 แสดงถึงการกระทำความคิดที่มีการตัดคะแนน 1 คะแนน (ความคิดหลัก)	20
2.4 แสดงถึงการกระทำความคิดที่มีการตัดคะแนน 2 คะแนน (ความคิดหลัก)	21
2.5 แสดงถึงการกระทำความคิดที่มีการตัดคะแนน 3 คะแนน (ความคิดหลัก)	22
2.6 แสดงถึงการกระทำความคิดที่มีการตัดคะแนน 4 คะแนน (ความคิดหลัก)	23
2.7 แสดงผังสรุปขั้นตอนการได้คืนคะแนนเมื่อถูกตัดคะแนน 12 คะแนน	24
2.8 รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวง ฉะเชิงเทราประจำปี 2564	26
2.9 รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวง ฉะเชิงเทราประจำปี 2565	28
2.10 รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวง ฉะเชิงเทราประจำปี 2566	29

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์ในปัจจุบันประเทศไทยต้องสูญเสียงบประมาณด้านการอำนวยความสะดวกมูลค่าสูงถึงหลักพันล้านบาท ต่อปี ซึ่งจากข้อมูลรายงานกรมทางหลวง ได้เผยแพร่ตัวเลขงบประมาณด้านการอำนวยความสะดวก ปีงบประมาณ 2564 เป็นเงินจำนวน 4,759,579 ล้านบาท (รายงานประจำปี 2564 สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม) โดยงบประมาณดังกล่าวส่วนหนึ่งได้ใช้ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดบนท้องถนนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี นับตั้งแต่ปี 2562 แต่อย่างไรก็ดีจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละปี ก็ยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ตามรายงานสำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมปี 2564 สรุปรายงานเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้นจำนวน 99,887 มีผู้เสียชีวิต รวม 6,585 คน ได้รับบาดเจ็บ 56,341 คน และมีมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุ 331,059 ล้านบาท ซึ่งสูงขึ้นกว่าปี 2563 และในปี 2565 มีแนวโน้มที่จะสูงเพิ่มมากขึ้น โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่ โดยตรงคิดเป็นร้อยละ 89.31 % ข้อมูลจากรายงานประจำปี 2564 สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง

ตารางที่ 1 รายงานอุบัติเหตุ ประจำปี 2564 กลุ่มสารสนเทศ สำนักอำนวยความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม, 2565

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ Accident Causes	ลักษณะการชน (Collision Type)					รวม Total	%
	ชนคนเดินเท้า Pedestrian	อุบัติเหตุบนทาง On path	อุบัติเหตุบนทาง เลนตรง Off path on straight	อุบัติเหตุบนทาง เลนโค้ง Off path on curve	อื่น ๆ Other		
1. ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรง Direct human causes	176	7,298	6,827	2,311	48	16,660	89.31
- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด Violating speed limit	138	5,537	6,703	2,253	31	14,662	78.60
- มีการตัดหน้ารถกะทันหัน Suddenly cutting in	38	1,382	76	11	1	1,508	8.08
- แซงรถผิดกฎหมาย Illegal overtaking	-	75	3	-	-	78	0.42
- ขับรถไม่เปิดไฟ / ไม่ใช้แสงสว่างตามที่กำหนด Failure to headlights / Use proper headlight beam	-	4	-	-	-	4	0.02
- ไม่เปิดสัญญาณไฟเมื่อชะลอหรือเลี้ยว Failure to give signal when slowing down or marking a turn	-	32	1	-	-	33	0.18
- ไม่เปิดสัญญาณไฟเมื่อจอดหรือมีที่จอดรถ Failure to give signal when parking or having the parking area	-	5	-	-	-	5	0.03
- ไม่เปิดไฟหรือเลี้ยวให้รถอื่นก่อน Failure to yield the right of way	-	20	1	-	-	21	0.11

ตารางที่ 1 รายงานอุบัติเหตุ ประจำปี 2566

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม <http://bhs.doh.go.th/download/accident, 2566>

จากรายงานดังกล่าวข้างต้น พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดส่วนใหญ่มาจากปัจจัยของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดสูงที่สุด ที่ 78.60 % ถ้าการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรเกิดประสิทธิภาพจะสามารถทำให้การกระทำความผิดที่เกิดจากปัจจัยของผู้ขับขี่ลดลงและย่อมส่งผลทำให้การเกิดอุบัติเหตุในภาพรวมของประเทศลดลงได้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้สังเกตเห็นปัญหาที่เกิดขึ้น ที่ผ่านมามีได้ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน จัดโครงการณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงเทศกาล มีการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างเต็มที่ที่มีการออกใบสั่งจำนวนมาก โดยเฉพาะใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานกองบังคับการตำรวจทางหลวง ซึ่งมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบบนถนนทางหลวง เพื่อหวังให้จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง แต่แนวโน้มอุบัติเหตุก็ไม่ได้ลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญและมีทิศทางที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในทุกปี ใบสั่งที่เจ้าพนักงานตำรวจออกไปเพื่อเป็นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังก็ยังมีผู้ที่ได้รับใบสั่งไม่มาชำระค่าปรับตามใบสั่งจำนวนมาก เป็นภาพสะท้อนว่าการบังคับใช้กฎหมายนั้นขาดประสิทธิภาพประชาชนไม่ได้เกรงกลัวต่อสภาพบังคับของกฎหมาย โดยเฉพาะในส่วนของ การชำระค่าปรับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงต้องคิดหาแนวทางอื่นมาบังคับใช้เพื่อให้สภาพบังคับของกฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีเป้าหมายเน้นไปที่ตัวบุคคลอันเป็นสาเหตุปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จึงมีนโยบายการตัดคะแนนความประพฤติผู้มีใบอนุญาตขับขี่ ของบุคคลที่กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เจตนาารมณ์เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจร

มีความเข้มข้นมากขึ้นมีสภาพบังคับที่รุนแรงมากขึ้น วัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวต่อกฎหมายจรรยาบรรณมากขึ้น เพื่อสร้างจิตสำนึก สร้างวินัยการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น การกระทำความผิดที่อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุลดลง เพื่อยับยั้งหรือข่มขู่ไม่ให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดได้กระทำความผิดหรือเพื่อไม่ให้ผู้ที่กระทำความผิดแล้วกลับไปกระทำความผิดซ้ำอีก ตัดคะแนนความประพฤติผู้มีใบอนุญาตขับขี่ที่มีสภาพบังคับเพิ่มเติมจากโทษที่จะได้รับจากการกระทำความผิดโดยตรง ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหาย ความยุ่งยากแก่ผู้กระทำความผิดมากกว่าผลดีที่ผู้นั้นจะได้รับจากการกระทำความผิดนั้น เพื่อให้ผู้นั้นล้มเลิกความตั้งใจที่จะกระทำความผิดขึ้นใหม่หรือกระทำความผิดซ้ำอีก

กองบังคับการตำรวจทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจรรยาบรรณที่สุด ในประเทศ โดยเฉพาะการออกใบสั่ง จากข้อมูล ในปี 2564 มีการออกใบสั่งทั้งสิ้นกว่า 10 ล้านใบ ผลปรากฏว่ามีผู้มาชำระค่าปรับใบสั่ง คิดค่าเฉลี่ยไม่เกินร้อยละ 10 ของจำนวนใบสั่งที่ออกไป ส่วนที่เหลือยังเพิกเฉย ละเลยที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย และมีจำนวนอีกมากที่กลับไปกระทำความผิดเดิม ๆ ซ้ำอีก จะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจรรยาบรรณนั้น ยังไม่เกิดประสิทธิภาพ ประชาชนส่วนใหญ่ยังละเลยต่อสภาพบังคับของกฎหมายเมื่อตนกระทำความผิดกฎหมายไร้ความศักดิ์สิทธิ์ ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย

เมื่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ ได้มีการศึกษาแนวทางเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงกำหนดนโยบายการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดกฎหมายจรรยาบรรณและกฎหมายหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนโยบายไปปฏิบัติโดยมีเป้าหมายที่ชัดเจนคือเพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณอันจะส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนลดจำนวนลง หน่วยงานกองบังคับการตำรวจทางหลวงจึงเป็นหน่วยงานที่ต้องนำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่การนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นจะเกิดประสิทธิผลมากน้อยเพียงใดย่อมต้องมีปัจจัยต่าง ๆ เข้ามาเป็นตัวแปรเพื่อชี้วัดความสำเร็จ ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่จะนำไปสู่ประสิทธิผลของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติไปปฏิบัติ โดยมุ่งศึกษาปัจจัยภายในขององค์กรประกอบด้วย มาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย คุณลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ปริมาณ

และคุณภาพของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติ ทักษะของผู้ปฏิบัติ และปัจจัยภายนอกองค์กรประกอบด้วย จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องการได้รับสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก อาทิเช่น ประชาชน การเมือง สื่อ บุคคลสำคัญ การติดต่อสื่อสารระหว่างองค์กรและประสานงานเครือข่ายองค์กร และเงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ซึ่งเชื่อว่าปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมานั้นจะส่งผลถึง ประสิทธิภาพของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติไปปฏิบัติ อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ ทำให้เป็นข้อมูลเพื่อพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการนำนโยบายตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ต่อไป

1.2 คำถามการวิจัย

1.2.1 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง คือปัจจัยใดบ้าง

1.2.2 ปัญหาอุปสรรคการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง 3) มีอะไรบ้าง

1.2.3 มีแนวทางการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง อย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.3.1 ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

1.3.2 ศึกษาปัญหาอุปสรรคการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

1.3.3 เสนอแนวทางการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

1.4 ขอบเขตการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยนี้ศึกษาเฉพาะปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ โดยผู้ศึกษาวิจัยได้พัฒนาตัวแบบปัจจัยการนำนโยบายไปปฏิบัติจากตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ ของ Van Meter and Van Horn โดยพิจารณาศึกษาปัจจัยที่เป็นปัจจัยภายในของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 1. ความชัดเจนของนโยบาย 2.สมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ 3.การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรง 4. ทศนคติของผู้ปฏิบัติ และ 5.การรับรู้ นโยบาย

1.4.2 ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรกลุ่มตัวอย่างเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่สังกัด สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวงทั้งหมด ซึ่งปฏิบัติหน้าที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ตอบแบบสอบถามจำนวน 75 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ จำนวน 3 คน

1.4.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

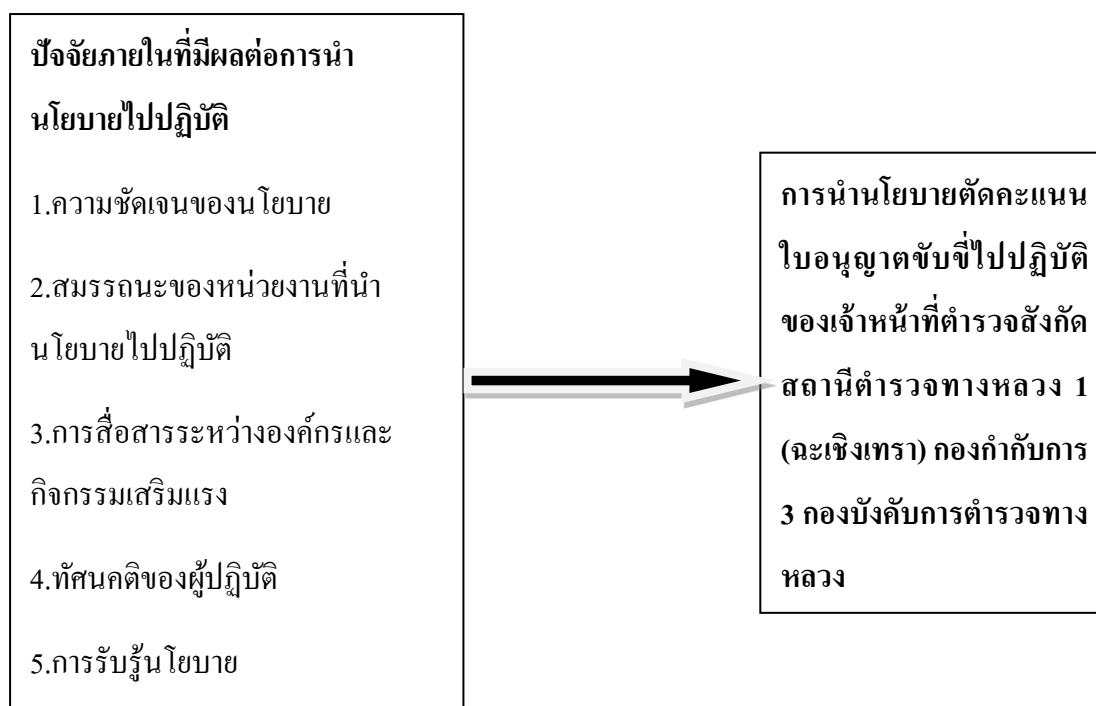
การวิจัยครั้งนี้จะทำการวิจัยตั้งแต่เดือน กันยายน ถึงธันวาคม 2566

1.5 กรอบแนวคิดการวิจัย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ที่ผู้วิจัยได้พัฒนามา จากตัวแบบแนวคิดของ Van Horn and Van Meter (1975) ที่ได้อธิบายตัวแบบทฤษฎีในกลุ่มทฤษฎี การนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้วิจัยได้นำตัวแบบดังกล่าวมาประยุกต์พัฒนาเป็นแนวทางเพื่อกำหนด กรอบแนวคิดการวิจัย โดยเลือกเฉพาะปัจจัยที่เป็นตัวปัจจัยภายในหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้

1. ความชัดเจนของนโยบาย
2. สมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ
3. การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรง
4. ทักษะคติของผู้ปฏิบัติ
5. การรับรู้นโยบาย

กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

1.6 นิยามศัพท์

1.6.1 การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึงการนำวิธีการ แนวทาง ตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565” ซึ่งออกตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 142/1 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติตั้งไว้

1.6.2 การรับรู้นโยบาย หมายถึงการที่บุคคลแปลความหมายของนโยบายที่ได้รับรู้จากสื่อต่าง ๆ โดยผ่านกระบวนการคิด วิเคราะห์ จากสมองของบุคคลนั้น จนมีความรู้ ความเข้าใจ และแสดงออกถึงความรู้สึกรู้สึกนึกคิดต่อนโยบายที่ได้รับรู้นั้น

1.6.3 การตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง การลงโทษผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ซึ่งได้กระทำความผิดตามกฎหมายที่กำหนด ตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565” ซึ่งออกตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 142/1 ด้วยวิธีการตัดคะแนนที่มีอยู่

1.6.4 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ หมายถึงประเด็นด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย เช่น ความชัดเจนของวัตถุประสงค์นโยบาย สมรรถนะของหน่วยงาน ปริมาณ คุณภาพ ทักษะคติดของผู้ปฏิบัติ รวมทั้งการรับรู้ ตลอดจนการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรม ที่ส่งผลต่อการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปบังคับใช้ให้เกิดผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน

1.6.5 การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเพื่อให้มีการบังคับใช้ให้ได้ผล หมายถึง การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับ 1) ความสามารถในการโน้มน้าวใจให้เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติให้ดำเนินงานตามนโยบายที่วางไว้ 2) ความสามารถในการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร

1.6.6 ทักษะคติดของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับ 1) ผลกระทบที่จะมีผลต่อพฤติกรรมของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ และ 2) ความขัดแย้งที่มีต่อค่านิยมของผู้นำนโยบายไป ปฏิบัติ

1.6.7 การรับรู้ในตัวนโยบาย หมายถึงการศึกษาเกี่ยวกับความเข้าใจในวัตถุประสงค์
เป้าหมายของนโยบายของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 ทำให้ทราบระดับความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองกำกับการ 3 กอง
บังคับการตำรวจทางหลวงต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

1.7.2 ทำให้ได้ข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางในการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไป
ปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง / ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ : ศึกษากรณีเฉพาะการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง สังกัดกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ประกอบกับศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง สังกัดกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยจะนำเสนอตามหัวข้อดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2.2 ข้อมูลนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่
- 2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา
- 2.4 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation)

2.1.1 ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

William, Walter (1971 อ้างถึงใน อลงกต แพนสนิท, 2557, น.14) ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การพยายามตัดสินความสามารถขององค์กร ในการรวบรวมทรัพยากรในองค์กรและมีการกระตุ้นให้บุคลากรในองค์กรให้ปฏิบัติงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

Van Meter, Donald S. & Van Horn, Carl E. (1976 อ้างถึงใน อลงกต แพนสนิท, 2557, น.14) ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การกระทำโดยคนหรือกลุ่มของ

ภาครัฐและเอกชนที่มุ่งวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ตามการตัดสินใจของนโยบายก่อนหน้านั้น การกระทำนี้มีทั้งความพยายามครั้งเดียวที่จะแปลงการตัดสินใจไปสู่การปฏิบัติ และการกระทำต่อเนื่องที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่หรือที่ละน้อยตามที่กำหนดไว้ในการตัดสินใจของนโยบาย

Pressman, Jeffrey L. & Widavsky, Aaron (1979 อ้างถึงใน อลงกต แพนสนิท, 2557, น.14) ได้ให้ความหมายการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการดำเนินงานของรัฐบาลให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด

Mazmanian, Daniel A. & Sabatier, Paul A. (1989 อ้างถึงใน อลงกต แพนสนิท, 2557, น.15) ได้ให้ความหมายการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การนำการตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ได้กระทำไว้ ซึ่งอาจอยู่ในรูปของกฎหมาย คำพิพากษาของศาล คำสั่งของรัฐบาลหรือคณะรัฐมนตรีไปปฏิบัติให้สำเร็จ โดยมกระบวนการซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ คือการพิจารณาผลลัพธ์ที่พึง

ปรารถนามตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย การยินยอมปฏิบัติตามของผู้ที่เกี่ยวข้อง และการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรับรู้ของผู้ตัดสินใจกำหนดนโยบาย และหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

วเรช จันทรศร (2530, น.2) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติจะเป็นที่สอดคล้องกันในหมู่นักวิชาการทางด้านนี้ ที่ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ว่า เป็นเรื่องของการศึกษาว่า องค์กร บุคคล หรือ กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องมีความสามารถและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหารทั้งหมดปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่เพียงใด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง การนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้นให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องของความสามารถที่จะผลักดันให้การทำงานของกลไกที่สำคัญทั้งหมดสามารถบรรลุผลตามนโยบายที่ได้ตั้งเอาไว้ โดยได้สรุปว่า การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการแสวงหาวิธีการ แนวทางเพื่อปรับปรุงนโยบาย แผนงาน และการปฏิบัติงาน ในโครงการต่าง ๆ ให้ดียิ่งขึ้น โดยเนื้อหาสาระของการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเน้นที่การแสวงหาคำอธิบายที่เกี่ยวกับปรากฏการณ์หรือสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้น

ภายในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (implementation processes) เพื่อที่จะศึกษาพัฒนาแนวทางและสร้างกลยุทธ์ที่จะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความสำเร็จ

จุมพล หนิมพานิช (2549 อ้างถึงใน บพิช รัตนบุรี, 2552, น.9) กล่าวถึง ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึงการบริหารนโยบายที่ครอบคลุมทั้งการวิเคราะห์ และพฤติกรรมองค์การ ปฏิสัมพันธ์ของบุคคลและกลุ่มบุคคล สมรรถนะและความร่วมมือของพนักงานของรัฐและ

เอกชน รวมไปถึงสภาพแวดล้อมของระบบ และปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายของนโยบาย

สุรสิทธิ์ วชิรขจร (2549 อ้างถึงใน บพิช รัตนบุรี, 2552, น.9) ได้สรุปว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการหรือวิธีการที่จะนำนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว ไปสู่การปฏิบัติ

เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ (2551 อ้างถึงใน บพิช รัตนบุรี, 2552, น.10) ได้สรุปความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่าเป็นกระบวนการที่กฎหมายผ่านสภา หรือนโยบายที่ได้รับการอนุมัติเป็นกิจกรรมของการนำนโยบายที่อยู่ในรูปของกฎหมาย นโยบายในรูปของระเบียบ คำสั่ง หรือรูปแบบอื่น ๆ ไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่อยู่ระหว่างการก่อรูปนโยบายและผลลัพธ์

กล่าวโดยสรุปจากความเห็นของนักวิชาการหรือบุคคลที่ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายความว่า กระบวนการหรือวิธีการนำเอานโยบายที่ได้รับความเห็นชอบหรือได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจในกำหนดนโยบาย ในรูปแบบนโยบายที่เป็นกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือนโยบายอื่น ๆ ไปปฏิบัติโดยมุ่งหวังผลลัพธ์ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ผู้กำหนดนโยบายได้ตั้งเอาไว้

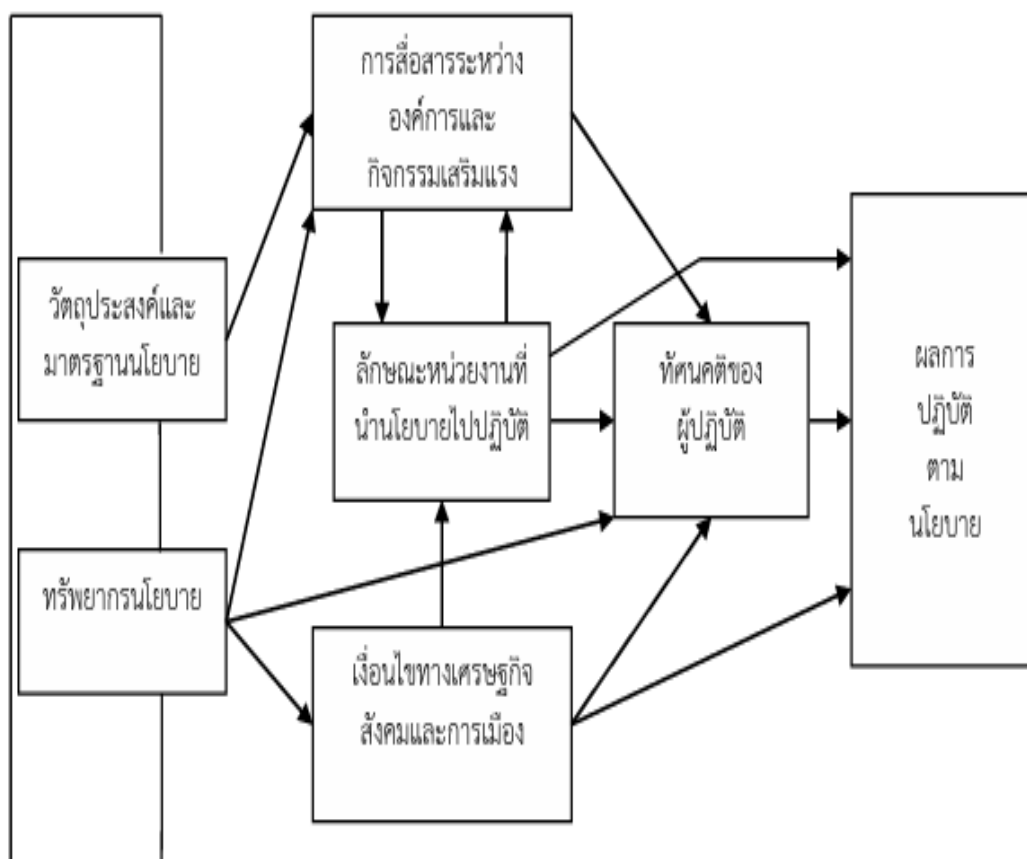
2.1.2 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation Models)

ในการศึกษา กรณีการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ผู้วิจัยได้นำตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติของนักทฤษฎี และ ตัวแบบสำคัญต่าง ๆ มาพัฒนา มีรายละเอียดที่จะนำเสนอ ดังนี้

Van Meter, Donald S. and Van Horn, Carl E.,(1975อ้างถึงใน สัญญา เคนาภูมิและบรรณจักร จันทรแดง, 2562, น.99-100) ได้นำเสนอกระบวนการตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ เมื่อปี 1975 โดยเขียนบทความ เรื่อง “The Policy Implementation Process : A Conceptual Framework” ซึ่งเป็นแบบจำลองของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงกระบวนการของการ นำนโยบายไปปฏิบัติ ตั้งชื่อตัวแบบนี้ว่า “A Model of the Policy Implementation Process” โดยมีตัวแปรพื้นฐานที่เป็นองค์ประกอบสำคัญ 6 ตัวแปร ได้แก่ 1. วัตถุประสงค์และมาตรฐานของนโยบาย (Policy Standards and Objectives) 2. ทรัพยากรนโยบาย (Policy Resources) 3. การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการเสริมแรง (Inter-Organizational Communication and Enforcement Activities) 4. ลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (The Characteristics of Implementing Agencies) 5.เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง (Economic, Social and Political Conditions) และ 6. ความตั้งใจของผู้ปฏิบัติ (The Disposition of Implementers)

สัญญา เคนาภูมิ และบรรณจักร จันทรแดง (2562, น.99-100) ได้กล่าวถึงจุดเด่นของตัวแบบตามแนวคิดของ แวน มีเตอร์ และแวน ฮอร์น ได้ตั้งข้อสังเกตในการนำตัวแบบไปใช้อธิบายปรากฏการณ์ต่าง ๆ ในการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ 3 ประการ คือ 1) กระบวนการสื่อสาร ถือเป็นตัวเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย สื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการเสริมแรง และการยอมรับในตัวของผู้ปฏิบัติ 2) ปัญหาในด้านของความสามารถขององค์กร แวน มีเตอร์ และ แวน ฮอร์น ได้กล่าวว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความสามารถของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติว่าจะสามารถปฏิบัติตามนโยบายหรือไม่ ปัญหาด้านของความสามารถนี้ จะมีความเกี่ยวข้องกับตัวแปรที่สำคัญอื่น ๆ ได้แก่ ทรัพยากรของนโยบาย การสื่อสารและกิจกรรมส่งเสริม ลักษณะของหน่วยงานองค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง (3) ความขัดแย้งในการปฏิบัติงาน เนื่องจากผู้ปฏิบัติไม่ยอมรับในสิ่งที่ต้องปฏิบัติ ถือเป็นปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยจะเกี่ยวข้องกับ

ตัวแปรต่าง ๆ ได้แก่ ทรัพยากรของนโยบาย การสื่อสารและ กิจกรรมการส่งเสริม ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และสภาพเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง โดยตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ มิเตอร์ และแวน ฮอร์น (1976, P.488) สามารถเขียนเป็นแผนภาพได้ดังนี้



รูปที่ 2.1 แสดงตัวแบบกระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter และ Van Horn

ที่มา : สัญญา เคนาภูมิและบุรฉัตร จันทร์แดง, 2562, น.100

2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.1.3.1 ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากบนลงล่าง

จิตพล น้อยจาด (2565, น.4) ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากบนลงล่าง (Top-down Theories of Implementation) ทฤษฎีนี้เน้นให้ความสำคัญกับความสามารถผู้กำหนดนโยบาย กำหนดวัตถุประสงค์ของนโยบายไว้อย่างชัดเจน มีการควบคุมกำกับดูแลการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยมีสมมติฐาน คือ (1) การนำนโยบายไปปฏิบัติเริ่มต้นมาจากการตัดสินใจของรัฐบาลกลาง (2)

เน้นที่กระบวนการทางการเมืองตามทฤษฎีระบบ (3) มักไม่สนใจผลกระทบของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติที่มีต่อการให้บริการตามนโยบาย (4) นโยบายเป็นปัจจัยนำเข้า (inputs) และการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นผลผลิต (Outputs) และ (5) แนวการศึกษาที่เน้นบทบาทการใช้อำนาจของผู้นำ

นักวิชาการที่จัดอยู่ในกลุ่มแนวคิดทฤษฎีนี้ได้แก่ เพรสแมน (Pressman) และวิลดาฟสกี (Wildavsky) ค.ศ. 1973 แวน มิเตอร์ (Van Meter) และแวน ฮอร์น (Van Horn) ค.ศ. 1975 งานของบาร์แดช (Bardach) ค.ศ. 1977 เป็นต้น

2.1.3.2 ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากล่างขึ้นบน

จิตพล น้อยจาด (2565, น.8) ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากล่างขึ้นบน (Bottom-up Theories of Implementation) ทฤษฎีนี้ให้ความสำคัญแก่ผู้ปฏิบัติในพื้นที่ในฐานะเป็นผู้ให้บริการมองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการต่อเนื่องที่เกิดในเครือข่ายของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติทฤษฎีนี้เกิดขึ้นช่วงปลายทศวรรษ 1970 ถึงทศวรรษ 1980 สมมติฐานของทฤษฎีนี้ได้แก่ (1) ผลลัพธ์ทางการเมืองที่เกิดขึ้นไม่จำเป็นต้องเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบาย (2) การเชื่อมโยงเชิงสาเหตุและผลตามความเชื่อของทฤษฎีจากบนลงล่างก็อาจไม่เป็นจริงเสมอไปหรืออาจไม่ได้ผลจริงตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย (3) สนใจศึกษาสิ่งที่เกิดขึ้นจริงในระดับของการรับบริการและสาเหตุที่แท้จริงที่มีผลต่อการปฏิบัติในระดับล่าง (4) การศึกษาจะเริ่มจากการระบุเครือข่ายของตัวแสดงในการให้บริการที่แท้จริงเป็นอย่างไร (5) ปฏิเสธแนวคิดนโยบายเริ่มมาจากระดับบนและส่งนโยบายลงมาให้ผู้ปฏิบัติเพื่อปฏิบัติตามจะให้ผลสำเร็จมากที่สุด แต่มีแนวคิดว่าการใช้ดุลพินิจการให้บริการระดับล่างเป็นปัญหาที่แท้จริงมากกว่าการพิจารณาจากระดับบน

ผลงานนักวิชาการที่สำคัญในกลุ่มนี้ได้แก่ ลิปสกี (Lipsky) ค.ศ.1971 และ เอลมอร์ (Elmore) ค.ศ.1980 และเฮิน (Hjern) ค.ศ.1982 เป็นต้น

2.1.3.3 ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติแบบผสม

จิตพล น้อยจาด (2565, น.10) ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติแบบผสม (Hybrid Theories of Implementation)

เนื่องจากเกิดประเด็นโต้แย้งในการนำทฤษฎีนโยบายไปปฏิบัติจากบนลงล่างและล่างขึ้นบนอยู่หลายปีนักวิชาการหลายท่านจึงพยายามสังเคราะห์ทฤษฎีทั้งสองเข้าด้วยกัน เช่น เอลมอร์ (Elmore) ค.ศ.1985 ซาบาเดียร์ ค.ศ.1986 และ ก็อกกิน (Goggin) และคณะ เมื่อปีค.ศ.1990

ทฤษฎีผสมนี้รวมเอาองค์ประกอบทั้งสองฝ่ายเข้าด้วยกันเพื่อปิดช่องว่างอันเป็นจุดอ่อนของแต่ละฝ่าย เป็นต้นว่า (1) ทฤษฎีบนลงล่างเน้นการเริ่มต้นจากข้างบนมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างทฤษฎีทั่วไป ยึดถือตามแนวกระบวนการและขั้นตอนนโยบาย เน้นการนำการตัดสินใจระดับบนไปปฏิบัติ ยึด ประชาธิปไตยแบบตัวแทนหรือตัวแบบผู้นำ (2) ทฤษฎีล่างขึ้นบนเริ่มต้นจากล่างและขยายออกไป ทางข้าง มีจุดมุ่งหมายเพื่ออธิบายปฏิกิริยาของตัวแสดงในการบริการถือว่าขั้นการนำนโยบายไป ปฏิบัติแยกไม่ออกจากขั้นการก่อรูปหรือยึดตามหลักการหลอมรวม มากกว่าจะกระจายออกไป รวมทั้งปฏิเสธขั้นตอนของนโยบายซึ่งอธิบายว่าไม่มีทางที่ระดับบนจะคุมระดับล่างได้ทั้งหมด เนื่องจากระดับล่างมีคุณพินิจและผลประโยชน์เป็นของตนเอง ทฤษฎีล่างขึ้นบนยึดประชาธิปไตย แบบมีส่วนร่วม คือนอกจากผู้นำแล้วยังต้องให้ความสำคัญต่อเจ้าหน้าที่ระดับท้องถิ่น ภาคเอกชน และกลุ่มเป้าหมายด้วย ดังนั้นการผสมตามทฤษฎีใหม่ก่อให้เกิดแนวทางบูรณาการขึ้นมาจำนวนมาก

ผลงานนักวิชาการที่สำคัญในกลุ่มนี้ได้แก่ ผลงานของชาร์ฟ (Scharpf) เมื่อ ค.ศ. 1978 ผลงานของ ฮีริเทียร์ (Heritier) วินเตอร์ (Winter) ค.ศ. 1990 ปีค.ศ. 1980 ผลงานของริปลีย์ (Ripley) และผลงานของ วรเดช จันทรศร ปีพ.ศ. 2552 เป็นต้น

2.2 ข้อมูลนโยบายและมาตรการการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

2.2.1 ที่มาและสภาพปัญหา

ในปัจจุบันประเทศไทยต้องสูญเสียงบประมาณด้านการอำนวยความสะดวกหลักพันล้านบาท ต่อปี ซึ่งจากข้อมูลรายงานกรมทางหลวง ได้เผยแพร่ตัวเลขงบประมาณด้านการอำนวยความสะดวก ปีงบประมาณ 2564 เป็นเงินจำนวน 4,759,579 ล้านบาท (รายงานประจำปี 2564 สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม) โดยงบประมาณดังกล่าวส่วนหนึ่งได้ใช้ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี นับตั้งแต่ปี 2562 แต่อย่างไรก็ดีหากเราไปดูจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละปี ก็ยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ตามรายงานสำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมปี 2564 สรุปรายงานเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้นจำนวน 99,887 มีผู้เสียชีวิต รวม 6,585 คน ได้รับบาดเจ็บ 56,341 คน และมีมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุ 331,059 ล้านบาท ซึ่งสูงขึ้นกว่าปี 2563 และในปี 2565 มีแนวโน้มที่จะสูงเพิ่มมากขึ้น โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจาก

ความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรงคิดเป็นร้อยละ 89.31 % ข้อมูลจากรายงานประจำปี 2564 สำนัก
 อำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ดังนั้นเพื่อให้สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยลดลง การใช้รถ
 ใช้ทางของประชาชนปลอดภัยมากขึ้นอย่างยั่งยืน สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงร่วมกับกรมการขนส่ง
 ทางบก ออกมาตรการตัดคะแนนความประพฤติผู้มีใบอนุญาตขับขี่ (การการตัดแต้มใบขับขี่)
 เจตนารมณ์เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีความเข้มข้นมากขึ้นมีสภาพบังคับที่รุนแรงมากขึ้น
 วัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวต่อกฎหมายจราจรมากขึ้น การกระทำความผิดที่เป็นสาเหตุ
 ทำให้เกิดอุบัติเหตุลดลง มาตรการการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ถือได้ว่าเป็นการนำทฤษฎีการ
 ลงโทษเพื่อป้องกันหรือข่มขู่หรือแบบอรรถประโยชน์ (Utilitarian Theory) มาปรับใช้ เพื่อยับยั้ง
 หรือข่มขู่ไม่ให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดได้กระทำความผิดหรือไม่ให้ผู้ที่ยังกระทำความผิดแล้วกลับไป
 กระทำความผิดซ้ำอีก การตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ถือเป็นมาตรการบังคับเพิ่มเติมจากโทษที่จะ
 ได้รับความผิดโดยตรง ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหาย ความยุ่งยากแก่ผู้กระทำความผิด
 มากกว่าผลดีที่ผู้นั้นจะได้รับจากการกระทำความผิดนั้น เพื่อให้ผู้นั้นล้มเลิกความตั้งใจที่จะกระทำ
 ความผิดซ้ำใหม่หรือกระทำความผิดซ้ำอีก มุ่งหวังให้ประชาชนเคารพกฎหมายมากขึ้น และมีความ
 รับผิดชอบต่อความผิดที่ตนเองได้กระทำ ตระหนักถึงโทษที่จะได้รับเพิ่มเติมเมื่อกระทำความผิด ไม่
 ว่าจะเป็นการถูกตัดคะแนนความประพฤติ การถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือแม้แต่การเสียค่าใช้จ่าย
 เพื่อเข้ารับการอบรมจากกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอคะแนนความประพฤติคืน ที่กล่าวมาทั้งหมด
 คือมาตรการที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดออกมาในรูปของนโยบายการสาธารณะ

2.2.2 ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

1. พระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 ,พระราชบัญญัติ
 จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565
2. ระเบียบ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนน
 ความประพฤติในการขับรถของ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ซึ่งออกตาม พ.ร.บ.จราจรทาง
 บก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 142/1
3. ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่
 พ.ศ. 2565

4. ระเบียบว่าด้วยการประสานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง พ.ศ. 2565

2.2.3 ประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่

2.3.3.1 ใครบ้างจะได้รับคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่

ระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อ 7 ได้กำหนดไว้ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แต่ละรายมีคะแนนความประพฤติในการขับรถเพื่อใช้ในการบันทึกคะแนนตามระเบียบนี้ รวมจำนวนคะแนน คนละไม่เกิน 12 คะแนน ไม่ว่าผู้นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่กี่ชนิดก็ตาม กล่าวโดยสรุปคือ ไม่ว่าบุคคลจะมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทก็ตาม เริ่มแรกจะให้คะแนนตั้งต้นคนละ 12 คะแนนเท่ากันทุกคน

2.3.3.2 ผู้ครอบครองรถหรือผู้ขับขี่ที่จะต้องถูกตัดคะแนนเมื่อกระทำความผิด

ในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดให้ตัดคะแนนกับผู้ขับขี่ระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อ 9 แยกออกเป็นสองกรณี คือ

1. กรณีรู้ตัวผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่กระทำความผิด ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ขับขี่นั้น

2. กรณีไม่พบหรือไม่ทราบตัวผู้ขับขี่และเป็นใบสั่งที่ติด ผูก หรือแสดงใบสั่งไว้ที่รถ หรือส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ ให้ตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถของบุคคลธรรมดาซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ตามชื่อที่ปรากฏในหลักฐานทางทะเบียนเป็นผู้ครอบครองรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

2.3.3.3 การกระทำความผิดที่ต้องถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

การตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่นั้น ได้กำหนดหลักเกณฑ์การตัดคะแนนตาม ข้อหาที่กระทำความผิดแบ่งออกตามลักษณะความรุนแรงของการกระทำความผิดอันเป็นสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือความไม่ปลอดภัยต่อผู้ร่วมผู้ใช้ทาง โดยแบ่งประเภทข้อหาออกเป็นสองประเภท คือ

1.ประเภทความผิดหลัก เมื่อกระทำความผิดตามข้อหาที่กำหนดจะต้องถูกตัดคะแนนเสมอ ไม่ว่าจะชำระค่าปรับหรือไม่ก็ตามรวมถึงกรณีที่ไม่ได้ออกใบสั่งด้วย โดยจะตัดคะแนนต่ำสุดที่ 1 คะแนน และสูงที่สุด 4 คะแนน ต่อการกระทำความผิดครั้งนั้น ๆ

2.ประเภทความผิดรอง ตัดคะแนน 1 คะแนน เมื่อกระทำความผิด และไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง ตามข้อหาที่กำหนดท้ายบัญชี(เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร) สามารถอธิบายเป็นภาพได้ดังนี้



รูปที่ 2.2 แสดงถึง การแบ่งประเภทการกระทำความผิดที่ต้องถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

ที่มา :สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (<https://www.facebook.com/royalthaipolice>),2566

การตัดคะแนนความประพฤตินี้มีใบอนุญาตใบขับขี่ที่ได้กระทำความผิดตามข้อหาต่าง ๆ นั้น ได้จำแนกกลุ่มโดยพิจารณาจากความหนักเบาของอัตราโทษและความรุนแรงของข้อหาการกระทำความผิดซึ่งการกระทำความผิดนั้นอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลอื่นมากน้อยต่างกันตามลำดับ โดยแบ่งระดับการตัดคะแนนต่ำสุดที่ 1 คะแนนและสูงสุดคือตัดคะแนน 4 คะแนน แยกกลุ่มความผิดหลักที่ถูกตัดคะแนนได้ 4 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มความผิดหลักที่ถูกตัด 1 คะแนน

ข้อหาที่มีการตัดคะแนนความประพฤติ 1 คะแนน เมื่อกระทำความผิด โดยไม่ว่าผู้ขับขี่นั้นจะชำระค่าปรับหรือไม่ ตามระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565

ในกลุ่มความผิดหลักที่ตัดคะแนน 1 คะแนนนี้ เป็นความผิดที่เกิดขึ้นโดยทั่วไป เป็นข้อหาที่เน้นการป้องกันเพื่อ ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ อาทิ เช่น ข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด, ข้อหาขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน, ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร, ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย, ขับขี่รถยนต์โดยไม่รัดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าข้อหาดังกล่าวข้างต้น เป็นข้อหาการกระทำความผิดที่มุ่งเน้นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากตัวผู้ขับขี่เอง โดยเฉพาะข้อหาการขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น ถือเป็น การกระทำที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวนมาก เมื่อมาตรการตัดคะแนนความประพฤติ บังคับใช้ ผู้เขียนเชื่อเป็นอย่างยิ่งว่าผู้ที่คิดจะกระทำความผิดในข้อหาขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่ กฎหมายกำหนดก็จะลดน้อยลง การเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุการขับรถเร็วก็จะลดน้อยลงไปด้วย สามารถอธิบายเป็นภาพได้ดังนี้



รูปที่ 2.3 แสดงถึงการกระทำความผิดที่มีการตัดคะแนน 1 คะแนน (ความผิดหลัก)

ที่มา :สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (<https://www.facebook.com/royalthaipolice>) ,2566

2. กลุ่มความผิดหลัก ที่จะถูกตัดคะแนนความประพฤติ 2 คะแนน

เป็นกลุ่มการกระทำความผิดที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับผู้อื่น และเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุรุนแรงและเกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน เช่นการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟ การขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ (ย้อนศร) หรือแม้แต่ข้อหาขับรถในระหว่างที่ถูกสั่งยึด ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต การถูกสั่งเพิกถอน สั่งพักใช้ หรือถูกยึดข้อมแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีความพร้อมในการขับขี่รถอาจด้วยสาเหตุความพร้อมทางด้านร่างกาย จิตใจ หรือเคยกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่รุนแรง หากยังมาขับรถถือเป็นการละเลยต่อสภาพบังคับของกฎหมาย ที่กล่าวมาล้วนเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงได้ทั้งสิ้น สามารถอธิบายเป็นภาพได้ดังนี้



รูปที่ 2.4 แสดงถึงการกระทำความผิดที่มีการตัดคะแนน 2 คะแนน (ความผิดหลัก)

ที่มา :สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (<https://www.facebook.com/royalthaipolice>) ,2566

3. กลุ่มความผิดหลักที่จะถูกตัดคะแนนความประพฤติ 3 คะแนน

เป็นกลุ่มการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบและเกิดอันตรายกับผู้อื่น เป็นข้อหาที่เน้นการปราบปรามมากกว่าการป้องกัน เนื่องจากการกระทำผิดตามข้อหาในกลุ่มนี้ เป็นการกระทำความผิดที่เกิดผลกับผู้อื่นแล้ว เช่น ข้อหาขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินและไม่หยุดให้ความช่วยเหลือหรือไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อตำรวจที่ใกล้เคียงทันที (ชนแล้วหนี) หรือขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ ความผิดที่ถูกกำหนดขึ้นในกลุ่มนี้ จะเป็นความผิดที่มีอัตราโทษสูง มีโทษจำคุก มีใช้มีโทษปรับสถานเดียวเหมือนการกระทำความผิดใน

ข้อหาที่ถูกตัด 1 หรือ 2 คะแนน การกระทำความผิดข้อหาในกลุ่มประเภทนี้พนักงานสอบสวนจะต้องทำสำนวนฟ้องคดีไปยังศาล เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถออกใบสั่งตามอำนาจหน้าที่ได้ เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น จะถูกตัดคะแนน 3 คะแนนทันที สามารถอธิบายเป็นภาพได้ดังนี้



รูปที่ 2.5 แสดงถึงการกระทำผิดที่มีการตัดคะแนน 3 คะแนน (ความผิดหลัก)

ที่มา :สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (<https://www.facebook.com/royalthaipolice>),2566

4. กลุ่มความผิดหลักที่จะถูกตัดคะแนนความประพฤติ 4 คะแนน

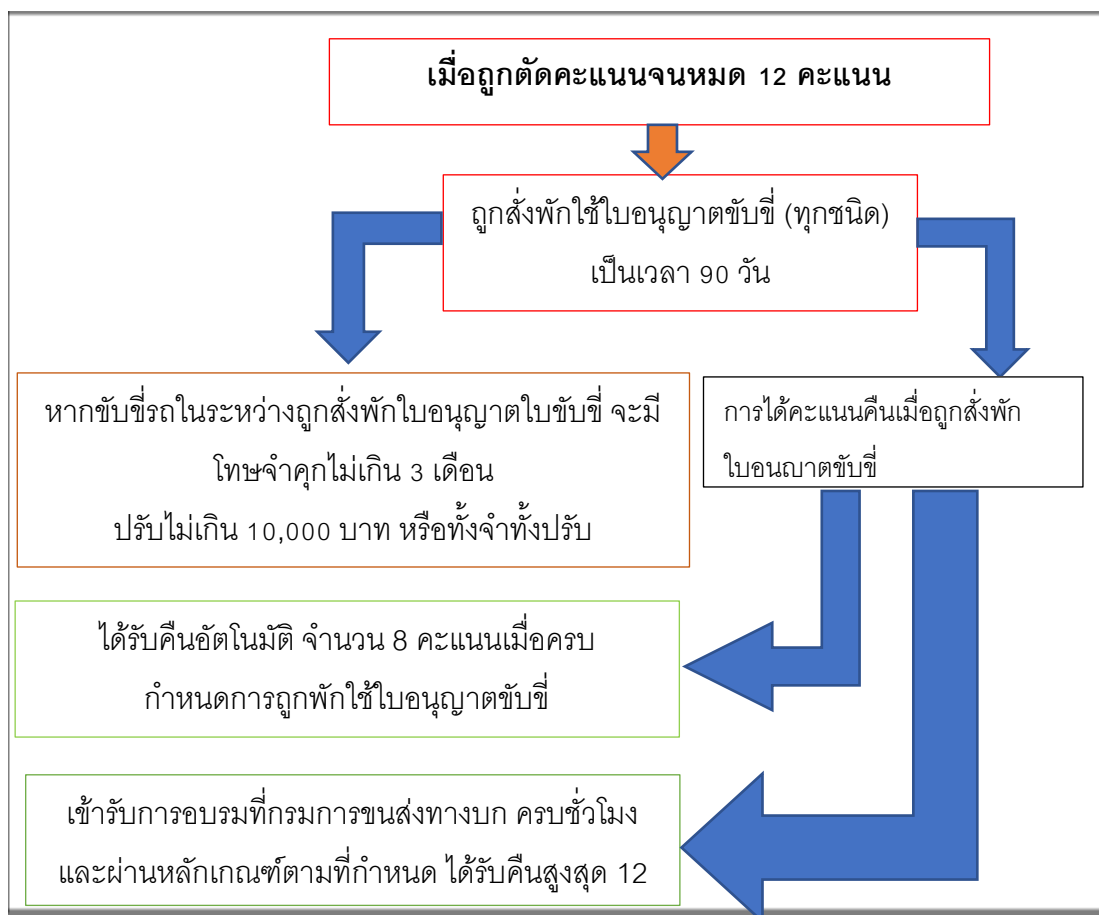
เป็นกลุ่มการกระทำความผิดที่การกระทำก่อให้เกิดอันตรายกับผู้อื่นเป็นอย่างมาก เป็นข้อหาที่เน้นการปราบปรามเนื่องจากก่อความเดือดร้อนให้กับผู้อื่นในภาพรวมเกิดผลกระทบในวงกว้างของสังคม จะเป็นความผิดที่มีอัตราโทษสูง มีโทษจำคุก เป็นคดีที่พนักงานสอบสวนจะต้องทำสำนวนการสอบสวนฟ้องศาลเพื่อให้ลงโทษผู้กระทำความผิด และเป็นการกระทำความผิดที่อาจเกี่ยวข้องกับคดีทางอาญารอื่น ๆ ด้วย เช่น ข้อหา ขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น , ขับรถในขณะที่เสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท, แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต เป็นต้น สามารถอธิบายเป็นภาพได้ดังนี้



รูปที่ 2.6 แสดงถึงการกระทำความผิดที่มีการตัดคะแนน 4 คะแนน(ความผิดหลัก)

ที่มา :สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (<https://www.facebook.com/royalthaipolice>),2566

ระเบียบการตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่มีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2566 โดยเริ่มต้นทุกคนที่มีใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทจะมีคะแนนความประพฤติเท่ากันคือ 12 คะแนน เมื่อถูกตัดคะแนนจนหมดครบ 12 คะแนน จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 90 วัน เมื่อครบกำหนดพักใช้ใบอนุญาตบุคคลนั้นจะได้รับคะแนนคืนโดยอัตโนมัติมา 8 คะแนน หากต้องการคะแนนให้กลับมาให้ครบ 12 คะแนน สามารถขอเข้ารับการฝึกอบรมจากกรมการขนส่งทางบกให้ครบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด หากคะแนนถูกตัดจนเหลือ 6 คะแนนก็สามารถขอเข้ารับการอบรมจากกรมการขนส่งทางบกได้เลยเพื่อให้ได้คะแนนเพิ่มกลับมาเพื่อจะได้ไม่ถูกตัดคะแนนจนหมด แต่กรณีนี้ จะสามารถเข้ารับการอบรมได้เพียงปีละสองครั้งเท่านั้น สามารถแสดงเป็นแผนผังสรุปขั้นตอนการตัดคะแนน และการได้คืนคะแนนเมื่อถูกตัดจนหมด 12 คะแนน ได้ดังนี้



รูปที่ 2.7 แสดงผังสรุปขั้นตอนการตัดคะแนนและการได้คืนคะแนนเมื่อถูกตัดคะแนน 12 คะแนน

ที่มา : พิชยะพัศ อยู่เย็นศิริ, 2566

2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา

ในการศึกษาค้นคว้าข้อมูล การนำนโยบายตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ยก พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นพื้นที่กรณีศึกษา ซึ่งจังหวัดฉะเชิงเทราอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีเขตจังหวัดที่รับผิดชอบทั้งหมด 2 จังหวัด ได้แก่จังหวัดฉะเชิงเทรา และ จังหวัดสมุทรปราการ ขึ้นตรงการบังคับบัญชาต่อกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง เป็นหน่วยงานระดับสถานี มีนายตำรวจระดับสารวัตร เป็นหัวหน้าสถานี มีหน่วยบริการตำรวจทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบจำนวน 6 หน่วยบริการ ประกอบด้วย

- 1.หน่วยบริการตำรวจทางหลวง สุวินทวงษ์
- 2.หน่วยบริการตำรวจทางหลวงบางคล้า
- 3.หน่วยบริการตำรวจทางหลวงแปลงยาว
- 4.หน่วยบริการตำรวจทางหลวงบางพลี
- 5.หน่วยบริการตำรวจทางหลวงบางปู
- 6.หน่วยบริการตำรวจทางหลวงพระประแดง

ภารกิจหน้าที่ที่สำคัญคือทำหน้าที่เกี่ยวกับการถวายนโยบายความปลอดภัย การนำขบวนเสด็จสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ ตรวจตรารักษาความสงบเรียบร้อยป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดทางอาญาและจราจร ให้บริการประชาชนผู้ใช้ทางให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในเขตทางหลวงและทางพิเศษที่อยู่ในอำนาจรับผิดชอบ มีหน่วยบริการทำหน้าที่ให้บริการอำนวยความสะดวกด้านห้องน้ำ ที่พักรถชั่วคราว จุดพักรถหยุดรถ ให้กับประชาชนที่สัญจรผ่านในเส้นทางที่รับผิดชอบของหน่วยบริการต่าง ๆ และ เป็น เจ้าพนักงานจราจรตามกฎหมาย ควบคุมดูแลการใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย และอีกหน้าที่หนึ่งที่สำคัญคือเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรบนถนนหลวง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนถนนหลวง

สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา จะเป็นข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ถูกบันทึกไว้จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริงจากเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง เป็นข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่แขวงทางหลวงจังหวัดระยอง ซึ่งรับผิดชอบพื้นที่ทางหลวงในเขตจังหวัดระยอง ซึ่งเป็นจังหวัดในพื้นที่ ที่ผู้วิจัยนำมาทำการศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง แขวงทางหลวงจังหวัดระยอง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ถึง 31 ธันวาคม 2564 รายงานเป็นภาพได้ดังนี้

รายงาน 1/1 สรุปอุบัติเหตุบนทางหลวง สังก่อเมื่อวันที่ 30 ต.ค. 2566 12:51 น.

อุบัติเหตุบนทางหลวง

ช.ดะระยอง

ระหว่างวันที่ 1 ม.ค. 2564 ถึง 31 ธ.ค. 2564

อุบัติเหตุเกิดขึ้น	165	ครั้ง	เกิดการตาย	14	ครั้ง
คนตาย	16	คน			
(ชาย	11	คน	หญิง	5	คน
			ไม่ระบุ	0	คน)
คนบาดเจ็บ	104	คน			
(ชาย	69	คน	หญิง	35	คน
			ไม่ระบุ	0	คน)
มูลค่าเสียหาย			0	บาท	
(กรมทางหลวง	4,981,076	บาท	เอกชน	0	บาท)

ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ

ทางตรง	125 ครั้ง (75.76%)
ทางโค้งปกติ	5 ครั้ง (3.03%)
ทางโค้งหักศอก	0 ครั้ง (0.00%)
ทางลาดชัน	0 ครั้ง (0.00%)
ทางแยกระดับเดียวกัน	22 ครั้ง (13.33%)
ทางแยกต่างระดับ / Ramp	0 ครั้ง (0.00%)
จุดเปิดเกาะกลางถนน	3 ครั้ง (1.82%)
ทางเชื่อม	2 ครั้ง (1.21%)
ทางรถจักรยานยนต์	0 ครั้ง (0.00%)
ทางจักรยาน	0 ครั้ง (0.00%)
ทางคนเดินเท้า	0 ครั้ง (0.00%)
ทางม้าลาย	0 ครั้ง (0.00%)
สะพาน	8 ครั้ง (4.85%)
ทางลอด	0 ครั้ง (0.00%)
ทางรถไฟตัดผ่าน	0 ครั้ง (0.00%)
จุดกลับรถต่างระดับ	0 ครั้ง (0.00%)
มีการเปลี่ยนความกว้างของจราจร	0 ครั้ง (0.00%)
ทางข้ามที่มีจุดพักรถกลาง	0 ครั้ง (0.00%)
สถานี/จุดขึ้นลงระบบขนส่งสาธารณะ	0 ครั้ง (0.00%)
ทางยกระดับ	0 ครั้ง (0.00%)
เกาะสี่ที่มีช่องรอเลียว	0 ครั้ง (0.00%)
รวม	165 ครั้ง (100%)

รูปที่ 2.8 แสดงรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวง ฉะเชิงเทรา ประจำปี 2564

ที่มา : ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุทางหลวง, <https://haims2.doh.go.th/summary?p=report,2566>

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ในเขตทางหลวงจะเชิงเทรา ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ถึง 31 ธันวาคม 2565 รายงานเป็นภาพได้ดังนี้

รายงาน 1/1 สรุปอุบัติเหตุบนทางหลวง ส่งออกเมื่อวันที่ 26 ก.ย. 2566 16:06 น.

อุบัติเหตุบนทางหลวง

ชท.จะเชิงเทรา

ระหว่างวันที่ 1 ม.ค. 2565 ถึง 30 ก.ย. 2565

อุบัติเหตุเกิดขึ้น	141	ครั้ง	เกิดการตาย	15	ครั้ง
คนตาย	19	คน			
(ชาย 11 คน หญิง 8 คน)			ไม่ระบุ	0	คน)
คนบาดเจ็บ	95	คน			
(ชาย 55 คน หญิง 40 คน)			ไม่ระบุ	0	คน)
มูลค่าเสียหาย			4,016,713 บาท		
(กรมทางหลวง)	4,015,713 บาท		เอกชน	1,000 บาท)	

ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ

ทางตรง	119	ครั้ง (74.38 %)
ทางโค้งปกติ	8	ครั้ง (5.00 %)
ทางโค้งหักศอก	0	ครั้ง (0.00 %)
ทางลาดชัน	0	ครั้ง (0.00 %)
ทางแยกระดับเดียวกัน	18	ครั้ง (11.25 %)
ทางแยกต่างระดับ / Ramp	0	ครั้ง (0.00 %)
จุดเปิดเกาะกลางถนน	10	ครั้ง (6.25 %)
ทางเชื่อม	2	ครั้ง (1.25 %)
ทางรถจักรยานยนต์	0	ครั้ง (0.00 %)
ทางจักรยาน	0	ครั้ง (0.00 %)
ทางคนเดินเท้า	0	ครั้ง (0.00 %)
ทางม้าลาย	0	ครั้ง (0.00 %)
สะพาน	2	ครั้ง (1.25 %)
ทางลอด	1	ครั้ง (0.63 %)
ทางรถไฟตัดผ่าน	0	ครั้ง (0.00 %)
จุดกลับรถต่างระดับ	0	ครั้ง (0.00 %)
มีการเปลี่ยนความกว้างช่องจราจร	0	ครั้ง (0.00 %)
ทางข้ามที่มีจุดพักรถตรงกลาง	0	ครั้ง (0.00 %)
สถานี/จุดขึ้นลงระบบขนส่งสาธารณะ	0	ครั้ง (0.00 %)
ทางยกระดับ	0	ครั้ง (0.00 %)
เกาะสีที่มีช่องรอเลี้ยว	0	ครั้ง (0.00 %)
รวม	160	ครั้ง (100 %)

รูปที่ 2.9 แสดงรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวงจะเชิงเทรา ประจำปี 2565

ที่มา : ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุทางหลวง, <https://haims2.doh.go.th/summary?p=report,2566>

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ในเขตทางหลวงจังหวัดฉะเชิงเทรา ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 ถึง 31 ตุลาคม 2566 รายงานเป็นภาพได้ดังนี้

รายงาน 1/1 สรุปอุบัติเหตุบนทางหลวง ส่งออกเมื่อวันที่ 26 ก.ย. 2566 16:06 น.

อุบัติเหตุบนทางหลวง
ชท.ฉะเชิงเทรา
ระหว่างวันที่ 1 ม.ค. 2566 ถึง 30 ก.ย. 2566

อุบัติเหตุเกิดขึ้น	97	ครั้ง	เกิดการตาย	17	ครั้ง
คนตาย	19	คน			
(ชาย 19 คน หญิง 0 คน ไม่ระบุ 0 คน)					
คนบาดเจ็บ	116	คน			
(ชาย 68 คน หญิง 48 คน ไม่ระบุ 0 คน)					
มูลค่าเสียหาย			0 บาท		
(กรมทางหลวง 2,038,285 บาท เอกชน 0 บาท)					
ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ					
ทางตรง			84 ครั้ง (76.36 %)		
ทางโค้งปกติ			3 ครั้ง (2.73 %)		
ทางโค้งหักศอก			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางลาดชัน			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางแยกระดับเดียวกัน			11 ครั้ง (10.00 %)		
ทางแยกต่างระดับ / Ramp			0 ครั้ง (0.00 %)		
จุดเบียดเกาะกลางถนน			8 ครั้ง (7.27 %)		
ทางเชื่อม			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางรถจักรยานยนต์			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางจักรยาน			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางคนเดินเท้า			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางม้าลาย			0 ครั้ง (0.00 %)		
สะพาน			3 ครั้ง (2.73 %)		
ทางลอด			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางรถไฟตัดผ่าน			1 ครั้ง (0.91 %)		
จุดกลับรถต่างระดับ			0 ครั้ง (0.00 %)		
มีการเปลี่ยนความกว้างช่องจราจร			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางข้ามที่มีจุดพักตรงกลาง			0 ครั้ง (0.00 %)		
สถานี/จุดขึ้นลงระบบขนส่งสาธารณะ			0 ครั้ง (0.00 %)		
ทางยกระดับ			0 ครั้ง (0.00 %)		
เกาะสีที่มีช่องรอเลี้ยว			0 ครั้ง (0.00 %)		
รวม			110 ครั้ง (100 %)		

รูปที่ 2.10 แสดงรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวง เขต 14 ประจำปี 2566

ที่มา : ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุทางหลวง, <https://haims2.doh.go.th/summary?p=report,2566>

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวง ประจำปี 2564 ถึง 2566 ข้อมูลจากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุทางหลวง กรมทางหลวง พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2564 ซึ่งเป็นปีที่ยังไม่มีกรณำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้ นั้น การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จังหวัดละเซิงเทรา เกิดขึ้นจำนวน 165 ครั้ง แต่หลังจากปี 2565 มีการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุในปี 2565 เกิดขึ้น 141 ครั้ง และปี 2566 นับถึง 30 กันยายน 2566 อุบัติเหตุเกิดขึ้น 95 ครั้ง จะเห็นได้ว่าจำนวนอุบัติเหตุในพื้นที่ จ. ละเซิงเทรา มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย การนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้จำนวนอุบัติเหตุลดลง ประกอบกับมาตรการอื่น ๆ ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติออกมาตรการเพิ่มเติมมากมายในช่วง ปี 2565 ที่ผ่านมา เช่นการเชื่อมระบบข้อมูลใบสั่งกับกรม การขนส่งทำให้ประชาชนที่ค้างชำระค่าปรับที่ต้องชำระค่าปรับก่อนจึงจะได้รับป้ายภาษี เมื่อมีการต่อภาษีประจำปี อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ประชาชนกระทำความผิดจราจรลดลง อุบัติเหตุก็เกิดลดลงด้วย

2.4 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อัยฎาฐ พรชัย (2549) ได้ทำการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดย ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการธนาคารประชาชนของ ธนาคารออมสินสำนักงานใหญ่ ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกรนำนโยบายโครงการธนาคารประชาชนไปปฏิบัติของพนักงาน พบว่าระดับความเห็นปัจจัยด้าน เศรษฐกิจ สังคม การเมือง อยู่ในระดับมากที่สุด เนื่องจากประชาชนเห็นว่าเป็นโครงการที่จะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริงกับประชาชน และเห็นว่าได้รับบริการอย่างทั่วถึง

ชนเทพ ทองชมพู (2558) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายเกี่ยวกับความโปร่งใสและเสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมกรมพัฒนาที่ดิน ไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่าผลการวิจัยพบว่า 1) ระดับความสำเร็จในการนำนโยบายเกี่ยวกับความโปร่งใสและเสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมกรมพัฒนาที่ดินไปปฏิบัติอยู่ในระดับสูง 2) ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายเกี่ยวกับความโปร่งใสและเสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมกรมพัฒนาที่ดินไปปฏิบัติโดยรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อแยกเป็นรายด้าน โดยเรียงตามลำดับ

จากมากไปน้อยได้ดังนี้ ปัจจัยผู้นำ ปัจจัยวัตถุประสงค์และมาตรฐานของนโยบาย ปัจจัยสมรรถนะองค์กร ปัจจัยทรัพยากร ปัจจัยสภาพแวดล้อม และปัจจัยการสนับสนุนนโยบาย

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายเกี่ยวกับความโปร่งใสและเสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมกรมพัฒนาที่ดินไปปฏิบัติที่เหมาะสมที่สุด มี 3 ปัจจัยคือ ปัจจัยผู้นำ ปัจจัยการสนับสนุนนโยบาย และปัจจัยสมรรถนะองค์กร 3) ปัญหาและอุปสรรคที่พบ ระบบอุปถัมภ์ การแทรกแซงจากการเมืองในการคัดสรรหรือสรรหาบุคลากร และปัญหาทางด้านความเพียงพอของทรัพยากรทางด้านงบประมาณและบุคลากร พบมากในสำนักงานภูมิภาคระดับจังหวัด โดยได้ให้ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ ว่าหน่วยงานส่วนภูมิภาคนั้นควรมีการปรับปรุงเรื่องของงบประมาณและบุคลากรให้เพียงพอแก่การปฏิบัติตามนโยบายเพราะต้องแบกรับภาระงานเพิ่มของจังหวัด

จารุณี ฤทธิไกร (2559) ได้ทำการศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายการจัดการแก้ปัญหาการป้องกันการแพร่ระบาดของ และปราบปรามยาเสพติดในสถาบันอุดมศึกษาไปปฏิบัติในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีอิทธิพล ต่อการนำนโยบายการป้องกันและปราบปรามการแพร่ระบาดของยาเสพติดในสถาบันอุดมศึกษา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไปปฏิบัติ ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่าปัจจัยแห่งความสำเร็จมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายการป้องกันและปราบปรามการแพร่ระบาดของยาเสพติดในสถาบันอุดมศึกษา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก 2 ด้าน ดังนี้ (1) ด้านการสื่อสารระหว่าง องค์กรและกิจกรรมสนับสนุนนโยบาย และ (2) ด้านความร่วมมือและการตอบสนองจากผู้นำองค์กร ตามลำดับ

อุรุพงศ์ ประชาสุขสมบุรณ์ (2563) ได้ศึกษาเรื่องประสิทธิผลของการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ผลการศึกษาพบว่า ระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์รายด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติพบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายโดยเรียงลำดับความคิดเห็นจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุด ลงไปหาน้อยสุดตามเกณฑ์การประเมินพบว่า ข้อ 4 ด้านการสนับสนุนจากหน่วยงานและประชาชนอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย =

4.39 รองลงมาคือ ข้อ 1. ด้านมาตรฐานและ วัตถุประสงค์ของนโยบาย และ ข้อ 3. ด้านปริมาณและคุณภาพของบุคลากร อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.36 ถัดมาคือ ข้อ 5. ด้านลักษณะองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย = 4.34 ข้อ 6. ด้านประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสารและประสานงานเครือข่าย อยู่ในระดับมากค่าเฉลี่ย = 4.33 และ ข้อ 2. ด้านความพอเพียงของทรัพยากรนโยบาย อยู่ในระดับมากค่าเฉลี่ย = 4.28 ตามลำดับ

วริศ คุ่มสิน (2563) ได้ทำการศึกษาเรื่องประสิทธิผลการนำนโยบายการบริหารงานภาครัฐแบบดิจิทัล ไปปฏิบัติในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษา องค์การบริหารส่วนตำบลจำป่าหวาย อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ผลการวิจัยพบว่าองค์การบริหารส่วนตำบลจำป่าหวายมีการให้นำนโยบายการบริหารงานภาครัฐแบบดิจิทัล ไปใช้กับองค์กรได้อยู่ในเกณฑ์ความพึงพอใจมาก โดยมีปัจจัยที่หลากหลายในการนำนโยบายการบริหารงานภาครัฐแบบดิจิทัลไปปฏิบัติให้เกิดเป็นผลที่เป็นรูปธรรม เริ่มต้นจากความชัดเจนของนโยบายการบริหารงานภาครัฐแบบดิจิทัลผลวิจัยแสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องกันระหว่างงานวิจัยเชิงปริมาณและงานวิจัยเชิงคุณภาพในเรื่องความชัดเจนด้านนโยบายการบริหารงานภาครัฐแบบดิจิทัล โดยงานวิจัยเชิงปริมาณระบุถึงค่าเฉลี่ยที่อยู่ในเกณฑ์มาก สอดคล้องกับการสัมภาษณ์เชิงลึกที่ผู้บริหารในหน่วยงานได้มีการชี้แจงกระบวนการที่จะนำนโยบายการบริหารภาครัฐแบบดิจิทัลมาปฏิบัติในองค์กร จะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยของหัวข้อดังกล่าวที่ 3.67 และจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ สามารถตอบคำถามและเข้าใจถึงเป้าหมายของนโยบายรวมทั้งมีการวางแผนในการปฏิบัติงานอย่างเป็นขั้นตอน

พงศ์พันธ์ รัตนธรรมวัฒน์, เกษมชาติ นเรศเสนีย์ (2565) ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพการนำนโยบายการฉีดวัคซีนเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาไปปฏิบัติของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิภาพการนำนโยบายการฉีดวัคซีนเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาไปปฏิบัติ โดยรวมอยู่ในระดับมาก ปัจจัยด้าน เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน มีประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่แตกต่างกัน ปัจจัยด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งประกอบด้วย 1.มาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย 2.ทรัพยากรของนโยบาย 3.การสื่อสารระหว่างองค์กร 4.คุณลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ 5.ปริมาณและคุณภาพของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ 6.สภาพการณ์

การเมือง เศรษฐกิจและสังคม กฎหมาย ตามแนวคิดของ มีเตอร์และแวนฮอร์น มีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผล ในระดับปานกลาง ปัจจัยเหตุของประสิทธิผลในนโยบาย ประกอบด้วย การกำหนดนโยบายได้แก่ ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดและการสนับสนุนจากองค์การที่เกี่ยวข้อง การนำนโยบายไปปฏิบัติได้แก่ การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนโยบายไปปฏิบัติ ความพร้อมขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และปัจจัยอื่น ๆ ในด้านเศรษฐกิจ ด้านการเมืองและด้านสังคม ผลทั้ง 2 ปัจจัยมีความสำคัญอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

พรรณพิศุทธิ์ สร้อยพรรณนา,เกษมชาติ นเรศเสณีย์ (2565) ได้ทำการศึกษาเรื่องประสิทธิผลของการนำนโยบายป้องกันการบุกรุกเข้าครอบครองที่สาธารณะประโยชน์ไปปฏิบัติ ของเทศบาลเมืองปากแพรง ผลการศึกษาพบว่า ประสิทธิผลของการนำนโยบายป้องกันการบุกรุกเข้าครอบครองที่สาธารณะประโยชน์ที่มีความประสิทธิผลสูงสุด ได้แก่ ประชาชนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติ การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่าทุกปัจจัยมีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ โดยปัจจัยด้านการรับทราบและเข้าใจวัตถุประสงค์นโยบายของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติอยู่ในระดับสูงที่สุด

นพดล พักอังกูร ,ศุภชัย ยาวะประภาส (2565) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัญหา อุปสรรค การนำนโยบายการรับราชการทหารกองประจำการ โดยวิธีร้องขอไปปฏิบัติ ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายการรับราชการทหารกองประจำการ โดยวิธีร้องขอไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ ประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ 1.หน่วยสวัสดิ 2. เครื่องมือจูงใจ 3. การประชาสัมพันธ์ 4. ภาพลักษณ์ของทหาร 5. การรับรู้นโยบาย โดยส่วนใหญ่เป็นปัจจัยภายนอก องค์การที่มีอิทธิพลต่อการร้องขอฯ รวมทั้งการทำความตกลงร่วมมือในการดำเนินการให้มีคนร้องขอฯ ครบตามจำนวนฯ กับหน่วยงานต่าง ๆ โดยการคัดเลือกทหารกองหนุนซึ่งเป็นผู้ต้องราชทัณฑ์คดีตามพระราชบัญญัติยาเสพติดเข้ารับราชการทหารกองประจำการอันจะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่าย หน่วยที่ร่วมมือกัน เช่น กระทรวงกลาโหมกับกระทรวงยุติธรรม หรือกองทัพพบกับกรมราชทัณฑ์ และกรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน

อนุสรณ์ ปี๖๖ (2566) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องประสิทธิผลของการนำนโยบายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน มูลฐานยาเสพติดไปปฏิบัติสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน ผลการศึกษาพบว่า ประสิทธิผลของการนำนโยบายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินมูลฐานยาเสพติดไปปฏิบัติสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินอยู่ในระดับมาก ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลประสิทธิผลของการนำนโยบายป้องกันและ ปราบปรามการฟอกเงินมูลฐานยาเสพติดไปปฏิบัติสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินกับประสิทธิผลของการนำนโยบายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินมูลฐานยาเสพติดไปปฏิบัติสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินเป็นเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อพิจารณารายด้านของตัวแปรที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติพบว่า ด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา คือปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กร อยู่ในระดับมากสอดคล้องกับงานวิจัยของ จารุจน์ ฤทธิ์ไกร,2559

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบและวิธีการวิจัย ได้แก่การวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ ผสมผสานกันเพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติครอบคลุมตามกรอบแนวคิดที่ผู้วิจัยได้กำหนดขึ้น โดยกำหนดแนวทางการดำเนินการวิจัยดังนี้

การวิจัยเชิงปริมาณ

- 3.1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ

การวิจัยเชิงคุณภาพ

- 3.5 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
- 3.6 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ
- 3.7 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ
- 3.8 การวิเคราะห์ข้อมูลวิจัยเชิงคุณภาพ

การวิจัยเชิงปริมาณ

3.1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ เป็นนโยบายที่มีสภาพบังคับใช้กับบุคคลทั่วไป ไม่ได้กำหนดเฉพาะกลุ่มบุคคลบางกลุ่มหรือกำหนดเฉพาะตามเขตพื้นที่ใด ๆ ผู้ศึกษาวิจัยจึงได้กำหนดกลุ่มประชากร โดยมีขอบเขตการศึกษาเฉพาะในพื้นที่ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยใช้วิธีเก็บตัวอย่างแบบเจาะจงกลุ่มตัวอย่าง เลือกเฉพาะผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ โดยกลุ่มประชากร คือกลุ่มที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายและเป็นผู้นำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยตรง จะเป็นกลุ่มที่ต้องเป็นผู้บังคับใช้มาตรการตั้งแต่กระบวนการเริ่มต้นจนถึงการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ เป็นข้าราชการตำรวจทางหลวงซึ่งดำรงตำแหน่งในสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ทุกนาย จำนวน 75 คน ประกอบด้วยนายตำรวจระดับสัญญาบัตรและนายตำรวจระดับชั้นประทวน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนายเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่ที่ศึกษา

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาวิจัยข้อมูลเชิงปริมาณในครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการจัดเก็บข้อมูล

3.2.1 วิธีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือและหาคุณภาพของเครื่องมือในการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง กรมศึกษาสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง” ในครั้งนี้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล มีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ ดังนี้

1. ดำเนินการศึกษาค้นคว้าเอกสารวิชาการ งานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการการนำนโยบายปฏิบัติ ตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติ รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับตัวชี้วัดประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ แล้วนำมากำหนดกรอบแนวคิดในการสร้างเครื่องมือของแบบสอบถาม และ โครงสร้างแบบสัมภาษณ์

2. สร้างแบบสอบถามขั้นต้น โดยการสร้างข้อคำถามตามกรอบแนวคิดที่กำหนดขึ้น โดยใช้ นิยามการปฏิบัติตามตัวแปรที่กำหนดไว้เป็นหลักในการสร้างคำถามเพื่อให้ครอบคลุมตัวแปรที่ ศึกษาทั้งหมด

3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนออาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและ ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามในด้านของความเที่ยงตรงทั้งด้านเนื้อหา ด้านรูปแบบ และสำนวน ภาษาที่ใช้

4. นำแบบสอบถามฉบับร่างที่แก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิผู้เชี่ยวชาญเพื่อ พิจารณาความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม โดยตรงตามเนื้อหา สำนวนการใช้ถ้อยคำความชัดเจนใน ข้อคำถาม รวมถึงครอบคลุมเรื่องที่ศึกษา โดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 2 ท่าน ประกอบด้วย

4.1 อาจารย์ ดร.ปธาน สุวรรณมงคล อาจารย์ประจำสถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ และนโยบายสาธารณะ

4.2 อาจารย์ ดร.วิรัช โชคชัยมาตล อาจารย์ประจำสถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ และนโยบายสาธารณะ

5. เมื่อได้แบบสอบถามที่มีความเที่ยงตรงและค่าความเชื่อมั่นที่ยอมรับได้แล้วจึงดำเนินการ จัดทำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ เพื่อนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างจริงต่อไป

3.2.2 รูปแบบของแบบสอบถาม

เป็นแบบสอบถามที่ถูกสร้างขึ้นจากกรอบแนวคิดทฤษฎีในงานวิจัย และ งานวิจัยที่ เกี่ยวข้องโดยแบบสอบถามสร้างขึ้น ดังนี้

ลักษณะแบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะคำถามเป็น การเลือกตอบ (Check List) จำนวน 4 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา และ ประสบการณ์การทำงาน

ตอนที่ 2 เป็นคำถามระดับความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการนำ นโยบายตักตะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง ลักษณะของ แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ (วนิดา เนื่องอุดม, 2550) ได้แก่ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง เห็นด้วยน้อย เห็นด้วยน้อยที่สุด โดยมี ลักษณะเป็นคำถามเชิงบวก เป็นคำถามที่มีระดับคะแนนตามลำดับ ดังนี้

- 5 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด
- 4 หมายถึง เห็นด้วยมาก
- 3 หมายถึง เห็นด้วยปานกลาง
- 2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย
- 1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด

ประกอบไปด้วยคำถามปลายเปิดจำนวน จำนวน 24 ข้อ แบ่งออกเป็น 5 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1	ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย	จำนวน	4	ข้อ
ส่วนที่ 2	ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ	จำนวน	8	ข้อ
ส่วนที่ 3	ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรง	จำนวน	4	ข้อ
ส่วนที่ 4	ปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ปฏิบัติ	จำนวน	4	ข้อ
ส่วนที่ 5	ปัจจัยด้านการรับรู้นโยบาย	จำนวน	4	ข้อ

3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามในการจัดเก็บข้อมูล จำนวน รวมทั้งสิ้น 75 ชุด โดยก่อนทำการจัดเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้ขอความร่วมมือเรียกประชุม เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าหน่วยบริการตำรวจทางหลวง ประจำสถานีตำรวจทางหลวงจะเชิงเตราทุกนาย เพื่อเป็นตัวแทนในการดำเนินการแจกแบบสอบถามให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงซึ่งประจำการอยู่ที่หน่วยบริการตำรวจทางหลวง ต่าง ๆ เพื่อให้ทำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้จัดทำขึ้น โดยก่อนแจกแบบสอบถามให้กับตัวแทนผู้ช่วยเหลือ ผู้วิจัยได้ชี้แจงทำความเข้าใจรายละเอียดเกี่ยวกับแบบสอบถามและการเก็บข้อมูลให้ตัวแทนทราบโดยละเอียด เมื่อจบการประชุมชี้แจง ผู้วิจัยได้มอบแบบสอบถามให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ช่วยดำเนินการ ไปแจกแบบสอบถามยังหน่วยบริการตำรวจทางหลวงของตน ทุกหน่วยบริการ เพื่อไปเก็บข้อมูลและแจ้งช่วงเวลาในการเก็บแบบสอบถามคืน

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ

หลังจากทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่เก็บมาได้ จากกลุ่มตัวอย่างตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามของคำตอบที่ได้นำมาวิเคราะห์ด้วยวิธีทางสถิติดังนี้

3.4.1 การตรวจสอบข้อมูล (Editing) ผู้วิจัยจะตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแต่ละชุด โดยจะคัดเลือกรายเฉพาะชุดที่สมบูรณ์นำไปวิเคราะห์ต่อไป

3.4.2 การลงรหัส (Coding) นำแบบสอบถามที่ถูกต้องเรียบร้อยแล้ว ไปตรวจให้คะแนนและลงรหัสตามที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า

3.4.3 การประมวลผลข้อมูลที่ลงรหัสแล้ว ได้นำมาบันทึกในเข้าไปในไฟล์ โดยใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูป SPSS ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติดังนี้

การวิเคราะห์ข้อมูลนั้นใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) โดยหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ (Percentage) สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามตอนที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และประสบการณ์การทำงาน และใช้วิธีการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ตอนที่ 2 ซึ่งประกอบไปด้วย ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ นำเสนอในรูปแบบตาราง ประกอบความเรียง ใช้เกณฑ์การพิจารณามาตรวัดที่กำหนดไว้ แบ่งระดับความสำคัญออกเป็น 5 ระดับ (วนิดา เนื่องอุดม, 2550) เกณฑ์การให้คะแนน (Interval scale) ระดับความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลของนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

5 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด

4 หมายถึง เห็นด้วยมาก

3 หมายถึง เห็นด้วยปานกลาง

2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย

1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด

โดยผู้วิจัยจะนำคะแนนที่ได้มาหาผลค่าเฉลี่ยและปัจจัยโดยใช้หลักการตามโอกาสที่ควรจะเป็น ตามแนวคิดของ Best (1977, อ้างอิงใน สุชาติ โสภประยูร และวรรณิโสภ ประยูร, 2546) โดยจะได้ผลตามนี้

$$\begin{aligned} \text{ระดับค่าเฉลี่ย} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำ}}{\text{สุดจำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} \\ &= 0.8 \end{aligned}$$

จากสูตรในข้างต้นทำให้ได้เกณฑ์ในการแปลความหมายดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.80 แสดงว่า มีปัจจัยในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.81 – 2.60 แสดงว่า มีปัจจัยในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.61 – 3.40 แสดงว่า มีปัจจัยในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.41 – 4.20 แสดงว่า มีปัจจัยในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 4.21 – 5.00 แสดงว่า มีปัจจัยในระดับมากที่สุด

การวิจัยเชิงคุณภาพ

เมื่อผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา และได้นำกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาดังกล่าว เฉพาะตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติต่องานวิจัยครั้งนี้ไปสัมภาษณ์บุคคลในระดับหัวหน้าหน่วยงาน และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ และมีส่วนในการกำหนดวัตถุประสงค์ ควบคุมวางแผนการการ นำนโยบายขาดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ เพื่อนำข้อมูลในการสัมภาษณ์มาใช้ในการ วิเคราะห์และประมวลผลงานวิจัย

3.5 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อให้สอดคล้องกับการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง โดยเจาะจงสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เป็นหัวหน้าหน่วยหรือผู้แทนหัวหน้าหน่วยที่ต้องนำนโยบายไปปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการของนโยบาย ตามระเบียบ ขั้นตอนการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด รวมทั้งสิ้นจำนวน 3 ท่าน เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่เป็นข้อมูลคุณภาพเพิ่มเติมจากการเก็บแบบสอบถาม

การจัดเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการสัมภาษณ์ แบบสัมภาษณ์เป็นแบบมีโครงสร้างคำถาม ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้คือ ความคิดเห็นเกี่ยวกับความชัดเจนของนโยบาย ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ การสื่อสาร ทักษะคิด การรับรู้และการยอมรับนโยบาย ความเหมาะสมของมาตรการการลงโทษตามนโยบาย ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัด ที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ สถิติข้อมูล ตัวชี้วัดประสิทธิผลของนโยบาย ข้อเสนอแนะหรือแนวทางในการแก้ไข ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดที่เกิดจากการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

3.6 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ผู้วิจัยได้ใช้รูปแบบการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้างกับกลุ่มเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

3.7 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ

3.7.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบปฐมภูมิ ผู้วิจัยได้นำกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษามาเป็นกรอบในการกำหนดคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายในรูปแบบการสัมภาษณ์เชิงลึกกึ่งโครงสร้าง โดยมีการกำหนดคำถามที่ตั้งไว้ก่อนการสัมภาษณ์ใช้เวลาคนละ 15 นาที ใน

ลักษณะคำถามปลายเปิด มีการจัดบันทึกผลและบันทึกเสียงเพื่อเป็นหลักฐานเชิงยืนยัน สามารถนำมาประกอบกับข้อมูลเชิงปริมาณเพื่อคุณภาพของงานวิจัยที่ดีขึ้น

3.7.2 การเก็บข้อมูลแบบทฤษฎี เป็น การเก็บข้อมูลจากที่มีผู้ทำการเก็บรวบรวมหรือเรียบเรียงไว้ก่อนแล้ว เช่น เอกสารทางวิชาการ รายงาน สถิติ บทความ รวมทั้งข้อมูลที่เผยแพร่ทางเว็บไซต์ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์และอ้างอิงในการทำวิจัย

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูลวิจัยเชิงคุณภาพ

การวิเคราะห์ข้อมูลในเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลแบบปฐมภูมิ และทฤษฎี มาทำการวิเคราะห์ โดยวิธีการดังนี้

3.8.1 การจำแนกและจัดระเบียบข้อมูล เป็นการนำข้อมูลที่ได้รับการสัมภาษณ์ ค้นหา และเก็บรวบรวมมาจำแนกเป็นหมวดหมู่เพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์

3.8.2 ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับ โดยผ่านการใช้เครื่องมือในการตรวจสอบ โดยพิจารณาจากแหล่งบุคคลที่เป็นหัวหน้าหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านข้อมูล ซึ่งมีส่วนในการกำหนดวัตถุประสงค์ วางแผน ควบคุมการดำเนินงาน ตัดคะแนนใบอนุญาตฉบับไปปฏิบัติ และการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎ ระเบียบ การตัดคะแนนใบอนุญาตฉบับ ผ่านเครื่องมือซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดคำถามไว้ล่วงหน้า ใช้รูปแบบการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง กำหนดข้อคำถามที่จะใช้สัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้า นำข้อมูลมาวิเคราะห์และสรุปผล

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง วิทยาลัย สถานีดตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีดตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ และ เพื่อเสนอแนวทางในการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีดตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง โดยผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ข้อมูลจากแบบสอบถาม

4.1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตาราง 4.1 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (เจ้าหน้าที่ตำรวจ)

ประชากรศาสตร์	ข้อมูลทั่วไป	N=75	
		จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	66	88
	หญิง	9	12
อายุ	ไม่เกิน 20 ปี	0	0
	21 - 30 ปี	9	12
	31 - 40 ปี	19	25.3

	41 – 50 ปี	25	33.3
	51 - 60 ปี	22	29.3
ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	24	32
	อนุปริญญา/ปวส.	6	8
	ปริญญาตรี	35	48
	สูงกว่าปริญญาตรี	9	12
ประชากรศาสตร์	ข้อมูลทั่วไป	N=75	ร้อยละ
		จำนวน	
ประสบการณ์ในการ			
ทำงาน	ไม่เกิน 5 ปี	14	18.7
	5 – 10 ปี	30	40
	11 – 15 ปี	14	18.7
	16 - 20 ปี	12	16
	21 ปีขึ้นไป	5	6.7

จากตาราง 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 75 คน จำแนกเพศพบว่าส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายตอบแบบสอบถามจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 88 และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงตอบแบบสอบถามจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 12

จำแนกตามอายุของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 75 คน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41-50 ปี จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 และในลำดับรองลงมาคือกลุ่มอายุ 51-60 ปี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 29.3 ส่วนผู้ที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือกลุ่มอายุ 21-30 ปี จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 12

เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีตอบแบบสอบถามจำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 48 และในลำดับรองลงมาคือกลุ่มผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอน

ปลาย/เทียบเท่า มีจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 32 กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่สำเร็จการศึกษาในระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 8

จำแนกตามประสบการณ์การทำงานในสังกัดหน่วยตำรวจทางหลวง พบว่ากลุ่มที่ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือกลุ่มที่มีประสบการณ์การทำงานในสังกัดตำรวจทางหลวงจำนวน 5-10 ปี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ในลำดับรองลงมาคือกลุ่มที่มีประสบการณ์การทำงานในสังกัดตำรวจทางหลวงจำนวนไม่เกิน 5 ปี และ 11-15 ปี เท่ากันที่จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 18.7 และกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด คือกลุ่มที่มีประสบการณ์การทำงานในสังกัดตำรวจทางหลวงจำนวน 21 ปี ขึ้นไป จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7

4.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

4.2.1 ด้านความชัดเจนของนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

ตาราง 4.2 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

ความชัดเจนของนโยบายตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่	N = 75		ปัจจัย
	\bar{x}	S.D.	
1.เป็นนโยบายที่มีการกำหนดเป้าหมายไว้ชัดเจนเป็นรูปธรรม	4.00	0.87	มาก
2.เป็นนโยบายที่กำหนดขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติไว้ชัดเจน	3.99	0.88	มาก
3.เป็นนโยบายที่กำหนดอำนาจหน้าที่และบทบาทการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน	3.95	0.92	มาก
4.เป็นนโยบายที่มีผลบังคับใช้ทั่วไปกับทุกคนอย่างเสมอภาค และ เท่าเทียมกัน	4.00	0.90	มาก
ความชัดเจนของนโยบายรวม	3.98	0.82	มาก

จากตาราง 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง จำนวน 75 คน พบว่าในภาพรวมด้านความชัดเจนของนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ อยู่ในระดับมาก ที่ค่าเฉลี่ย 3.98 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มีค่า 0.82 เมื่อวิเคราะห์รายด้านพบว่าระดับความเห็นต่อความชัดเจนของนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ที่มากที่สุดคือเป็นนโยบายที่มีการกำหนดเป้าหมายไว้ชัดเจนเป็นรูปธรรมและเป็นนโยบายที่มีผลบังคับใช้ทั่วไป กับทุกคนอย่างเสมอภาค และ เท่าเทียมกัน โดยมีระดับความเห็นเท่ากับที่ระดับ 4.00 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ 0.87 และ 0.90 ตามลำดับ ส่วนข้อที่คะแนนน้อยที่สุดคือเป็นนโยบายที่กำหนดอำนาจหน้าที่และบทบาทการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน โดยมีระดับความเห็นที่ค่าเฉลี่ย 3.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.92

4.2.2 ด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

ตาราง 4.3 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

สมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายไปปฏิบัติ	N = 75		ปัจจัย
	\bar{x}	S.D.	
1. บุคลากรมีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติตามนโยบาย	3.25	1.16	ปานกลาง
2. บุคลากรมีความรู้ความสามารถและความเข้าใจนโยบายเป็นอย่างดี	3.54	0.99	มาก
3. บุคลากรได้รับการพัฒนาอบรมความรู้เกี่ยวกับนโยบายอย่างต่อเนื่อง	3.52	0.95	มาก
4. หน่วยงานมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อการดำเนินการตามนโยบายสำเร็จตามวัตถุประสงค์	3.37	1.14	ปานกลาง
5. วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานตามนโยบาย	3.26	1.08	ปานกลาง
6. วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่มีประสิทธิภาพและทันสมัยเอื้อต่อการปฏิบัติงานตามนโยบาย	3.30	1.07	ปานกลาง

ตาราง 3 (ต่อ)

7.สถานที่ทำงานของผู้ปฏิบัติงานตามนโยบาย สะอาดเหมาะสมไม่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน	3.65	0.89	มาก
8.มีการใช้นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีมาช่วย บริหารจัดการขั้นตอนกระบวนการในการตัด คะแนนใบอนุญาตขับขี่ตามนโยบาย	3.67	0.98	มาก
ด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายตัด คะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติภาพรวม	3.45	0.87	มาก

จากตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ พบว่า ภาพรวมอยู่ในระดับมาก ที่ค่าเฉลี่ย 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.87 เมื่อพิจารณารายชื่อพบว่าหน่วยตำรวจทางหลวงมีการใช้นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการขั้นตอนกระบวนการในการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ตามนโยบายมีคะแนนมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย 3.67 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.98 และหน่วยมีสถานที่ทำงานของผู้ปฏิบัติงานตามนโยบายสะอาดเหมาะสมไม่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานมีคะแนนสูงเป็นลำดับรองลงมาที่ค่าเฉลี่ย 3.65 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.89 ในข้อที่มีคะแนนน้อยที่สุดคือหน่วยปฏิบัติมีบุคลากรจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติตามนโยบาย มีค่าเฉลี่ย 3.25 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.16

4.2.3 ด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

ตาราง 4.4 ตารางแสดงแสดงจำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรง	N = 75		ปัจจัย
	\bar{X}	S.D.	
1. ผู้บริหารมีการสื่อสารให้บุคคลากรในหน่วยงานทราบถึงวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานตามนโยบาย	3.67	1.04	มาก
2. มีการสื่อสารเผยแพร่ข้อมูลแผนการวัตถุประสงค์ของนโยบายให้ประชาชนและหน่วยงานอื่น ๆ ทราบ	3.53	0.96	มาก
3. มีกิจกรรมประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักถึงมาตรการการลงโทษของนโยบาย	3.57	1.00	มาก
4. มีการสร้างเครือข่ายประสานงานด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ กับหน่วยเหนือและหน่วยข้างเคียงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	3.60	0.97	มาก
การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงภาพรวม	3.59	0.89	มาก

จากตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ พบว่าค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.59 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.89 เมื่อพิจารณาลงไปในรายข้อพบว่าหัวข้อที่มีคะแนนค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือผู้บริหารมีการสื่อสารให้บุคคลากรในหน่วยงานทราบถึงวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานตามนโยบาย โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.67 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.04 ลำดับรองลงมาคือมีการสร้างเครือข่ายประสานงานด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ กับหน่วยเหนือและหน่วยข้างเคียงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.60 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.97 ส่วนข้อที่มี

คะแนนน้อยที่สุดคือการสื่อสารเผยแพร่ข้อมูลแผนการณั้วัตถุประสงค์ของนโยบายให้ประชาชนและหน่วยงานอื่น ๆ ทราบ โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.53 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.96

4.2.4 ด้านปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้ำนโยบายไป

ตาราง 4.5 ตารางแสดงแสดงจำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้ำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

ปัจจัยด้านทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้ำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ	N = 75		ปัจจัย
	\bar{x}	S.D.	
1.มีความพร้อมและยินดีอย่างยิ่งที่จะปฏิบัติงานด้วยความทุ่มเท เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย	4.08	0.90	มาก
2.มีเชื่อมั่นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่สามารถนำมาปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้	3.84	1.01	มาก
3.มีความเชื่อมั่นว่าหน่วยงานของท่านสามารถนำนโยบายมาปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้	3.82	1.01	มาก
4.เชื่อมั่นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่สามารถช่วยสร้างวินัยการขับขี่รบนถนนหลวงได้	3.89	1.13	มาก
ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้ำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติภาพรวม	3.91	0.90	มาก

จากตารางที่ 5 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติด้านทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้ำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ พบว่าค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้ำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.91 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.90 เมื่อพิจารณาลงไปในรายข้อพบว่าเจ้าหน้าที่ที่มีความพร้อมและยินดีอย่างยิ่งที่จะปฏิบัติงานด้วยความ

ทุ่มเท เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายมีคะแนนสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.08 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.90 รองลงมาคือเชื่อมั่นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่สามารถช่วยสร้างวินัยการขับขี่รถบนถนนหลวงได้ โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.89 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.13 ส่วนข้อที่คะแนนน้อยที่สุดคือมีความเชื่อมั่นว่าหน่วยงานของท่านสามารถนำนโยบายมาปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้ โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.82 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.01

4.2.5 ด้านปัจจัยด้านการรับรู้ นโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าหน้าที่ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

ตาราง 4.6 ตารางแสดงจำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของ ปัจจัยด้านการรับรู้ นโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าหน้าที่ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

ด้านการรับรู้ นโยบายตัดคะแนนใบอนุญาต ขับขี่ของเจ้าหน้าที่ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ	N = 75		ปัจจัย
	\bar{x}	S.D.	
1. มีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการ ขั้นตอน และวัตถุประสงค์ของนโยบายอย่าง ชัดเจน	3.75	0.75	มาก
2. ทราบถึงมาตรการการลงโทษของนโยบาย	3.75	0.85	มาก
3. เข้าใจถึงหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย	3.77	0.88	มาก
4. ทราบช่องทางการเข้าถึงระบบการตรวจสอบ คะแนนใบอนุญาตขับขี่	3.77	0.86	มาก
ภาพรวม การรับรู้ นโยบายตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าหน้าที่ผู้นำนโยบาย ไปปฏิบัติ	3.76	0.75	มาก

จากตารางที่ 6 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติด้านการรับรู้ นโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของเจ้าหน้าที่ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่าค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้นำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.76 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.75 เมื่อพิจารณาลงไปในรายข้อพบว่าคะแนนสูงที่สุดคือเข้าใจถึงหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย และ ข้อทราบช่องทางการเข้าถึงระบบการตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากันอยู่ที่ 3.77 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.88 และ 0.86

ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีคะแนนน้อยที่สุดคือมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการ ขั้นตอน และ วัตถุประสงค์ของนโยบายอย่างชัดเจน และ ทราบถึงมาตรการการลงโทษของนโยบาย โดยมีค่าเฉลี่ย เท่ากัน อยู่ที่ 3.75 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.75 และ 0.75 ตามลำดับ

4.2.6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนโยบายนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมทุก

ตาราง 4.7 ตารางแสดงแสดงจำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยรวมแต่ละด้าน ที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนโยบายนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนโยบายนโยบาย ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ	N = 75		ปัจจัย
	\bar{x}	S.D.	
1.ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบายรวม	3.98	0.82	มาก
2.ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำ นโยบายไปปฏิบัติรวม	3.45	0.87	มาก
3.ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กร และกิจกรรมเสริมแรงรวม	3.59	0.89	มาก
4.ปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ปฏิบัติรวม	3.91	0.90	มาก
5.ปัจจัยด้านการรับรู้นโยบายรวม	3.76	0.75	มาก
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนโยบายนโยบายตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติรวม	3.74	0.73	มาก

จากตารางที่ 7 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนโยบายนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวม พบว่าอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.74 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.73 เมื่อพิจารณาปัจจัยแต่ละด้าน พบว่าปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย มีคะแนนสูงที่สุด ที่ค่าเฉลี่ย 3.98 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.82 โดยมีปัจจัยด้านปัจจัยด้านการรับรู้ นโยบาย คะแนนสูงในลำดับรองลงมา มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.91 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.90 ส่วนปัจจัยที่มีคะแนนน้อยที่สุดคือปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติมีค่าเฉลี่ย 3.45 มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.87

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์

4.3 ข้อมูลการสัมภาษณ์กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจ

เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง โดยการกำหนดหัวข้อในการสัมภาษณ์บุคคล ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วย พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง ปฏิบัติราชการแทนผู้กำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ร.ต.อ.วัชรพล แสนคู่ย รองสารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง คาบตำรวจประเสริฐ วัฒนิกสัมบัน ผู้บังคับหมู่ สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง พบว่า

4.3.1 ด้านความชัดเจนของนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

4.3.1.1 พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง ปฏิบัติราชการแทนผู้กำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่า นโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจนทั้งทางด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย คือเพื่อเป็นการปรามผู้ฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร มุ่งหมายให้ประชาชนมีวินัยในการขับขี่รถมากขึ้น เป็นนโยบายที่กำหนดมาเพื่อให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง นอกจากนั้นแล้วยังกำหนดรูปแบบ ขั้นตอน หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติของทั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่บังคับใช้นโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ของประชาชนไว้ อย่างชัดเจน โดยกำหนดออกมาในรูปแบบของระเบียบ ข้อกำหนด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สรุปในภาพรวม เป็นนโยบายที่มีความชัดเจนอยู่ในระดับมากที่สุด

4.3.1.2 ร.ต.อ.วัชรพล แสนคู่ย รองสารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่า นโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงมาตรการการลงโทษ ที่เพิ่มมากขึ้นสร้างวินัยการขับขี่ให้เกิดขึ้นกับประชาชน และจะช่วยให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ในตัวนโยบายได้มีการกำหนด รูปแบบ ขั้นตอน หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติของทั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่บังคับใช้นโยบายและสิทธิของประชาชนไว้ อย่างชัดเจน โดยกำหนดออกมาในรูปแบบของระเบียบ ข้อกำหนด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สรุปในภาพรวม เป็นนโยบายที่มีความชัดเจนอยู่ในระดับมากที่สุด

4.3.1.3 คาบตำรวจประเสริฐ วัฒนิกสัมบัน ผู้บังคับหมู่ สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่า นโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงมาตรการการ

ลงโทษที่เพิ่มมากขึ้นสร้างวินัยการขับขี่ให้เกิดขึ้นกับประชาชน และจะช่วยให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง มีการกำหนด รูปแบบ ขั้นตอน หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน ทั้งของเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่บังคับใช้ นโยบายและของประชาชนที่จะต้องถูกบังคับใช้ตามนโยบาย โดยกำหนดออกมาในรูปแบบของระเบียบ ข้อกำหนด ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สรุปในภาพรวม เป็นนโยบายที่มีความชัดเจนอยู่ในระดับมากที่สุด

สรุป ความเห็นของกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งต่าง ๆ และมีหน้าที่โดยตรงในการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยนำไปบังคับใช้กับประชาชน ด้านความชัดเจนของนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 3 ท่าน ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ในภาพรวมสอดคล้อง ตรงกันคือ เป็นนโยบายที่มีความชัดเจนอยู่ในระดับมากที่สุด มีการกำหนดรูปแบบ ขั้นตอน หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติ ทั้งของเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่บังคับใช้ นโยบายและของประชาชนที่จะต้องถูกบังคับใช้ตามนโยบาย ไว้อย่างชัดเจน วัตถุประสงค์ของนโยบายคือ เพิ่มวินัยการขับขี่ให้กับประชาชน ให้ประชาชนตระหนักถึงโทษที่จะต้องได้รับมากขึ้นเมื่อกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในข้อหาที่กำหนดไว้ในนโยบาย และเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างยั่งยืน

4.3.2 ด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

4.3.2.1 พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง ปฏิบัติราชการแทนผู้กำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่า การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงนั้น ในหน่วยงานของตำรวจทางหลวงเอง มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์จากผู้บังคับบัญชาไปสู่ผู้ปฏิบัติอยู่ในระดับที่มาก แต่การสื่อสารประชาสัมพันธ์จากในหน่วยไปสู่นอกหน่วยหรือประชาชนนั้นอยู่ในระดับน้อย เนื่องจากมองว่าการสื่อสารยังไม่มีการปฏิบัติมากเพียงพอ ทำให้การสร้างความรู้ให้กับประชาชนหรือหน่วยอื่น ๆ ยังไม่เพียงพอ ประชาชนยังไม่ทราบถึงขั้นตอนวิธีการหรือแม้แต่ว่ามาตรการการรับโทษตามนโยบายก็ยังคงคิดว่าประชาชนยังรับรู้น้อยมาก โดยเฉพาะช่องทางการเข้าถึงการรับรู้เรื่องคะแนนของผู้ขับขี่ ยังมีน้อยเกินไป เชื่อว่าหากการเข้าถึงคะแนนได้โดยง่ายส่งผลให้ประชาชนตระหนักถึงคะแนนที่ตนมี และจะรักษาคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของตนไว้โดยการไม่กระทำความผิดตามข้อหาที่ตนจะต้องถูกตัดคะแนน ก็จะทำให้เกิดผลสำเร็จตาม

วัตถุประสงค์ของนโยบาย โดยแนะนำให้รัฐเชื่อมข้อมูลคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของประชาชนไว้บนแอปพลิเคชันเป่าดังก์ ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันที่ประชาชนส่วนใหญ่เข้าถึงได้โดยง่ายเป็นการสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ให้เกิดขึ้นกับประชาชน

4.3.2.2 ร.ต.อ.วัชรพล แสนสุข รองสารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านการสื่อสารและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติว่า ปัจจัยด้านการสื่อสารถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในระดับต้น ๆ ที่จะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นประสบความสำเร็จ เกิดประสิทธิผลเนื่องจากการสร้างการรับรู้และตระหนักให้กับประชาชน และกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติต้องใช้การสื่อสารเป็นช่องทางในการสร้างความรับรู้ ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง การสื่อสารให้ข้อมูลภายในหน่วยมีความเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง ยังมีการสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ไม่ทั่วถึง และในส่วนการสื่อสารสร้างการรับรู้ให้ประชาชนนั้นเห็นว่าอยู่ในระดับน้อย ยังไม่เพียงพอมีการประชาสัมพันธ์เพียงแค่ช่วงเวลาสั้นๆ ตอนจะเริ่มประกาศใช้นโยบาย แต่หลังจากนั้นก็มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์น้อยมาก โดยเฉพาะกิจกรรมเสริมแรงไม่มีการปฏิบัติเลย

4.3.2.3 คาบตำรวจประเสริฐ วณิกสัมบัน ผู้บังคับหมู่ สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านการสื่อสารและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติว่า ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง การสื่อสารให้ข้อมูลภายในหน่วยมีความเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง ยังมีการสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้จากผู้บังคับบัญชาถึงผู้ปฏิบัติยังไม่ทั่วถึง ตำรวจบางท่านก็ยังไม่ทราบระเบียบ วิธีการขั้นตอนการปฏิบัติตามนโยบาย โดยเฉพาะในส่วนการสื่อสารสร้างการรับรู้ให้ประชาชนนั้นเห็นว่าอยู่ในระดับน้อยที่สุด ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบว่าข้อหาใดบ้างที่ต้องถูกตัดคะแนน และแต่ละข้อหาตัดกี่คะแนน เมื่อถูกตัดแล้วจะได้รับผลกระทบอย่างไร โดยเฉพาะช่องทางการตรวจสอบคะแนนของประชาชน ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ทราบ เหตุผลเนื่องจากตำรวจทางหลวงยังไม่มีการสื่อสารหรือประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนทราบอย่างเพียงพอ มีข้อเสนอแนะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนที่ออกปฏิบัติหน้าที่ต้องมีโบว์ชัวร์ สรุปรายละเอียดของการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ติดรถตรวจไปทุกครั้งและมอบให้กับประชาชนเพื่อเป็นการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่เป็นการสร้างการรับรู้ให้กับประชาชน

สรุป สรุป ความเห็นของกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งต่าง ๆ และมีหน้าที่โดยตรงในการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยนำไปบังคับใช้กับประชาชนด้านการสื่อสารและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

ไปปฏิบัติ พบว่าในภาพรวมปัจจัยด้านการสื่อสารภายในองค์กรนั้นอยู่ในระดับปานกลาง และการสื่อสารกับภายนอกองค์กรอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด หน่วยงานยังไม่มี การสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนทราบถึง หลักเกณฑ์ วิธีการ ขั้นตอน การปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประชาชนให้เพียงพอ เมื่อการสื่อสารอยู่ในระดับที่น้อยการสร้างความรู้หรือตระหนักถึง มาตรการการลงโทษของนโยบายที่มีต่อประชาชนก็น้อยลง ส่งผลให้การนำนโยบายตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่มาปฏิบัติไม่บรรลุวัตถุประสงค์ ไม่เกิดประสิทธิผลตามเป้าหมายของนโยบาย มีการ แนะนำให้สร้างช่องทางการเข้าถึงการตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของแต่ละคนผ่านช่องทาง แอปพลิเคชันที่ประชาชนทั่วไปเข้าถึงง่าย หรือ การสร้างแผ่นเอกสารเพื่อไว้แจกประชาสัมพันธ์ ให้กับประชาชนทราบถึงนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ได้อย่างทั่วถึง

4.3.3 ด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

4.3.3.1 พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง ปฏิบัติราชการแทนผู้กำกับการ 3 กองบังคับการ ตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่าด้านสมรรถนะของหน่วยมีความพร้อมในภาพรวมอยู่ในระดับ มาก ไม่ว่าจะด้านงบประมาณ อุปกรณ์ เทคโนโลยี หรือสถานที่ปฏิบัติงาน หน่วยงานตำรวจทาง หลวงค่อนข้างมีความพร้อมมากกว่าหน่วยอื่น ๆ แต่สิ่งที่ยังคงเป็นปัญหาอยู่บ้างคือด้านกำลังพล ที่มี จำนวนไม่เพียงพอต่อการดูแลประชาชนหรือไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติตามนโยบาย เนื่องจากพื้นที่ รับผิดชอบของตำรวจทางหลวงมีพื้นที่กว้างกว่าตำรวจภูธร ยกตัวอย่าง สถานีตำรวจทางหลวง 1 (ละโว้) มีกำลังพลประมาณ 75 นายแต่ต้องดูแลรับผิดชอบพื้นที่สองจังหวัด คือจังหวัด ละโว้และสมุทรปราการ ทำให้การปฏิบัติตามนโยบายอาจมีขีดจำกัด ไม่ว่าจะเป็นการบังคับ ใช้กฎหมายตามนโยบาย การประชาสัมพันธ์หรือสื่อสารสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนในพื้นที่ แต่ ก็ได้ใช้ในด้านเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายเช่น กล้องตรวจจับ ความเร็วอัตโนมัติ เป็นต้น

4.3.3.2 ร.ต.อ.วัชรพล แสนสุข รองสารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยว่ามีความ พร้อมในภาพรวมอยู่ในระดับมากสอดคล้องกับพ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง ไม่ว่าจะด้านงบประมาณ อุปกรณ์ เทคโนโลยี หรือสถานที่ปฏิบัติงาน หน่วยงานตำรวจทางหลวงค่อนข้างมีความพร้อม มากกว่าหน่วยอื่น ๆ และสิ่งที่ต้องการเพิ่มเติมคือจำนวนกำลังพลไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติตาม นโยบาย และในด้านที่เด่นมากของหน่วยคือการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานในการ บังคับใช้กฎหมายเช่น กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ เครื่องออกใบสั่งอัตโนมัติที่ไม่ต้องเขียน ด้วยลายมือ เป็นต้น

4.3.3.3 ค่ายตำรวจประเสริฐ วชิรสัมบัน ผู้บังคับหมู่ สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยว่ามีความพร้อมในภาพรวมอยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับ พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง และร.ต.อ.วัชรพล แสนตุ้ย โดยเฉพาะในด้านการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายเช่น กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ เครื่องออกใบสั่งอัตโนมัติ ระบบ PTM เป็นต้น

สรุป ความเห็นของกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งต่าง ๆ และมีหน้าที่โดยตรงในการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยนำไปบังคับใช้กับประชาชนต่อปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยในภาพรวมมีความพร้อมในระดับมาก โดยเฉพาะในด้านการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้การปฏิบัติตามนโยบายมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ส่วนที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขคือด้านความเพียงพอของกำลังพลที่จะปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบายซึ่งยังมีไม่เพียงพอ

4.3.4 ด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

4.3.4.1 พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง ปฏิบัติราชการแทนผู้กำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่าปัจจัยด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เพราะเชื่อว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงทุกคนมีความพร้อมและยินดีที่จะปฏิบัติตามนโยบายเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย และนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่นี้ถือเป็นเครื่องมืออีกอย่างหนึ่งที่เพิ่มขีดความสามารถในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวจราจรให้กับตำรวจทางหลวง

4.3.4.2 ร.ต.อ.วัชรพล แสนตุ้ย รองสารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยภาพรวมเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงทุกคนมีทัศนคติด้านบวกต่อนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ทุกคนพร้อมที่จะปฏิบัติตามนโยบาย แต่ก็ยังมีบางส่วนที่ยังมีทัศนคติไม่เชื่อว่านโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่จะสามารถนำมาใช้และทำให้ประชาชนมีจิตสำนึกในการขับรถให้ปลอดภัยได้ ใช้บังคับได้เฉพาะบางกลุ่มอาชีพ ที่ต้องอาศัยใบอนุญาตขับขี่ในการประกอบอาชีพของตน เช่น ผู้ประกอบอาชีพขนส่ง ข้าราชการ ข้าราชการรับจ้างทั่วไป เป็นต้น

4.3.4.3 ค่ายตำรวจประเสริฐ วชิรสัมบัน ผู้บังคับหมู่ สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยทัศนคติของผู้นำนโยบายการ

ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เชื่อกันว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงทุกนายมีทัศนคติด้านบวก เห็นว่ามาตรการการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่เป็นเครื่องมือเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สรุป ความเห็นของกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งต่าง ๆ และมีหน้าที่โดยตรงในการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยนำไปบังคับใช้กับประชาชนต่อปัจจัยด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ถึงมากที่สุดเชื่อว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีทัศนคติด้านบวกต่อนโยบายเห็นว่านโยบายนี้เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรมีเพียงส่วนน้อยที่เชื่อว่านโยบายไม่สร้างสร้างจิตสำนึกในการขับขี่รถให้ปลอดภัยได้

4.3.5 ด้านการรับรู้นโยบายของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

4.3.5.1 พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง ปฏิบัติราชการแทนผู้กำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่าปัจจัยด้านการรับรู้นโยบายของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนต้องทำการเรียนรู้ระเบียบ ข้อกำหนด วิธีการที่กำหนดไว้ตามนโยบายเนื่องจากต้องมาใช้ในการปฏิบัติต่อประชาชน จึงมีความจำเป็นที่ทุกคนต้องเรียนรู้ให้ได้มากที่สุด แต่ปัญหาคือก็มีบางคนที่ยังเรียนรู้เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับตนเองเท่านั้นยังไม่ศึกษาให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่เกี่ยวข้องบางครั้งไม่สามารถถ่ายทอดหรืออธิบายให้ประชาชนเข้าใจได้ ผู้บังคับบัญชาต้องมีการเปิดจัดอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเมื่อมีการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาปฏิบัติเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ทางราชการ แต่ในด้านการรับรู้นโยบายของประชาชนนั้นอยู่ในระดับน้อย ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่มีช่องทางการรับรู้ข้อมูลที่มากพอ การเข้าถึงข้อมูลคะแนน การเข้าถึงข้อมูลด้านมาตรการการลงโทษต่างๆ ยังมีไม่เพียงพอทำให้การรับรู้ เข้าใจในตัวนโยบายอยู่ในระดับที่น้อย

4.3.5.2 ร.ต.อ.วัชรพล แสนคู่ย รองสารวัตร สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้นโยบายของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมอยู่ในระดับมาก แต่ก็ยังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจบางนายที่ยังไม่เรียนรู้อย่างครอบคลุมทุกประเด็น สอดคล้องกับคำสัมภาษณ์ของ พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง และการรับรู้นโยบายในส่วนของประชาชนยังอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง ช่องทางการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ยังมีไม่เพียงพอ สอดคล้องกับความเห็นของ พ.ต.ท.ศุลยวัต เมืองทอง

4.3.5.3 คาบตำรวจประเสริฐ วัฒนิกสัมบัน ผู้บังคับหมู่ สถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ได้ให้ความเห็นต่อปัจจัยด้านการรับรู้ นโยบายของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติในภาพรวมอยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับความเห็นของ พ.ต.ท.ตุลยวัต เมืองทอง และ ร.ต.อ.วัชรพล แสนสุข แต่มีข้อเสนอแนะให้ผู้บังคับบัญชาจัดการอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในสังกัดเพื่อเป็นการทบทวนเพราะบางท่านเมื่อได้รับการอบรมไปแล้วแต่ยังไม่เคยได้นำไปปฏิบัติก็จะลืมขั้นตอน ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ได้

สรุป ความเห็นของกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งต่าง ๆ และมีหน้าที่โดยตรงในการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยนำไปบังคับใช้กับประชาชนด้านการรับรู้ นโยบายของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจภาพรวมการรับรู้ นโยบายอยู่ในระดับที่มาก เห็นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่นี้เป็นนโยบายที่ออกมาในรูปแบบของ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานต้องศึกษาทำความเข้าใจในระดับหนึ่งเพราะต้องนำไปบังคับใช้กับประชาชน แต่ปัญหาส่วนหนึ่งคือก็มีบางคนที่ยังเรียนรู้เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับตนเองเท่านั้นยังไม่ศึกษาให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่เกี่ยวข้องบางครั้งไม่สามารถถ่ายทอดหรืออธิบายให้ประชาชนเข้าใจได้ ส่วนการรับรู้ นโยบายของประชาชน ทั้ง 3 ท่านให้ความเห็นที่สอดคล้องกันว่าการรับรู้ นโยบายของประชาชนภาพรวมอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยให้ความเห็นว่าช่องทางการรับรู้ ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายนี้ยังมีไม่เพียงพอ

บทที่ 5

สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ยะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ยะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง และ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการเพิ่มประสิทธิผลการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ยะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ซึ่งผู้วิจัยสรุปผลการศึกษาดังต่อไปนี้

- 5.1 สรุปผลการวิจัย
- 5.2 อภิปรายผลการวิจัย
- 5.3 ข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา(Descriptive Statistics) ในการแจกแจงความถี่ (Frequency) โดยแสดงเป็นจำนวนและค่าร้อยละ (Percentage) ผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงซึ่งมีหน้าที่นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปบังคับใช้กับประชาชน

5.1.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงซึ่งมีหน้าที่นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ บังคับใช้กับประชาชน

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงซึ่งมีหน้าที่นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปบังคับใช้กับประชาชน และสังกัดสถานี

ตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 75 คนพบว่าส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายตอบแบบสอบถามจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 88 และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงตอบแบบสอบถามจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 12 อายุของกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41-50 ปี จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 และในลำดับรองลงมาคือกลุ่มอายุ 51-60 ปี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 29.3 ส่วนผู้ที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือกลุ่มอายุ 21-30 ปี จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 12 จำแนกตามระดับ

การศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 48 และในลำดับรองลงมาคือกลุ่มผู้ที่สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/เทียบเท่า จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 32 กลุ่มที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาในระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 8

จำแนกตามประสบการณ์การทำงานในสังกัดหน่วยตำรวจทางหลวง พบว่ากลุ่มที่ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือกลุ่มที่มีประสบการณ์การทำงานในสังกัดตำรวจทางหลวงจำนวน 5-10 ปี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ในลำดับรองลงมาคือกลุ่มที่มีประสบการณ์การทำงานในสังกัดตำรวจทางหลวงจำนวนไม่เกิน 5 ปี และ 11-15 ปี เท่ากันที่จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 18.7 และกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด คือกลุ่มที่มีประสบการณ์การทำงานในสังกัดตำรวจทางหลวงจำนวน 21 ปี ขึ้นไป จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7

การวิเคราะห์ระดับความเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) ในภาพรวมพบว่า อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.73 (S.D.=0.73) เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยรายด้าน พบว่าความชัดเจนของนโยบายมีคะแนนสูงที่สุด อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.98 (S.D.=0.82) ลำดับรองลงมาคือปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.91 (S.D.=0.91) ปัจจัยการรับรู้ในนโยบายอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.76 (S.D.=0.75) ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรง อยู่ในระดับ

มาก มีค่าเฉลี่ย 3.59 (S.D.=0.89) และน้อยที่สุดคือปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.45 (S.D.=0.87) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาผลสรุปปัจจัยที่มีผลการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติแยกเป็นรายด้านได้ดังนี้

5.1.1.1 ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย โดยภาพรวมอยู่ในระดับ มาก มีค่าเฉลี่ย 3.98 (S.D.=1.16) เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อพบว่า เป็นนโยบายที่มีการกำหนดเป้าหมายไว้ชัดเจนเป็นรูปธรรม และ เป็นนโยบายที่มีผลบังคับใช้ทั่วไป กับทุกคนอย่างเสมอภาค และ เท่าเทียมกัน อยู่ในระดับมาก มีเฉลี่ยเท่ากับที่ 4.00 (S.D.= 0.87 , 0.90 ตามลำดับ) รองลงมาคือ เป็นนโยบายที่กำหนดขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติไว้ชัดเจน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.99 (S.D.=0.88) และข้อที่น้อยที่สุดคือเป็นนโยบายที่กำหนดอำนาจหน้าที่และบทบาทการดำเนินการของเจ้าที่ผู้ปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.95 (S.D.=0.92)

5.1.1.2 ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.45 (S.D.=0.87) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า หน่วยตำรวจทางหลวงมีการใช้นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการขั้นตอนกระบวนการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ตามนโยบายมีคะแนนมากที่สุด อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.67 (S.D.=0.98) รองลงมาคือหน่วยมีสถานที่ทำงานของผู้ปฏิบัติงานตามนโยบายสะอาดเหมาะสมไม่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.65 (S.D.=0.89) บุคลากรมีความรู้ความสามารถและความเข้าใจนโยบายเป็นอย่างดี อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.54 (S.D.=0.99) บุคลากรได้รับการพัฒนาอบรมความรู้เกี่ยวกับนโยบายอย่างต่อเนื่อง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.52 (S.D.=0.95) หน่วยงานมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อให้การดำเนินการตามนโยบายสำเร็จตามวัตถุประสงค์ อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.37 (S.D.=1.14) วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่มีประสิทธิภาพและทันสมัยเอื้อต่อการปฏิบัติงานตามนโยบาย อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.30 (S.D.=1.07) วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานตามนโยบาย อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย

3.27 (S.D.=1.08) และในข้อที่มีคะแนนน้อยที่สุดคือหน่วยปฏิบัติมีบุคลากรจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติตามนโยบาย อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.25 (S.D.=1.16) ตามลำดับ

5.1.1.3 ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรง ในภาพรวมอยู่ในระบมาก มีค่าเฉลี่ย 3.59 (S.D.=0.89) เมื่อพิจารณาลงไปในรายข้อพบว่ามีคะแนนค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือผู้บริหารมีการสื่อสารให้บุคลากรในหน่วยงานทราบถึงวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานตามนโยบาย อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.67 (S.D.=1.04) รองลงมาคือมีการสร้างเครือข่ายประสานงานด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ กับหน่วยเหนือและหน่วยข้างเคียงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.60 (S.D.=0.97) มีกิจกรรมประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักถึงมาตรการการลงโทษของนโยบาย อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.57 (S.D.=1.00) ส่วนข้อที่มีคะแนนน้อยที่สุดคือการสื่อสารเผยแพร่ข้อมูลแผนการณ้วัตถุประสงค์ของนโยบายให้ประชาชนและหน่วยงานอื่น ๆ ทราบ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.53 (S.D.=0.96) ตามลำดับ

5.1.1.4 ปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ปฏิบัติ โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.91 (S.D.=0.90) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า เจ้าหน้าที่ที่มีความพร้อมและยินดีอย่างยิ่งที่จะปฏิบัติงานด้วยความทุ่มเท เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย มีคะแนนสูงที่สุด อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4.08 (S.D.=0.90) รองลงมาคือเชื่อมั่นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่สามารถช่วยสร้างวินัยการขับขี่รถบนถนนหลวงได้ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.89 (S.D.=1.13) เชื่อมั่นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่สามารถนำมาปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.84 (S.D.=1.01) และน้อยที่สุดคือมีความเชื่อมั่นว่าหน่วยงานของท่านสามารถนำนโยบายมาปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.82 (S.D.=1.01) ตามลำดับ

5.1.1.5 ปัจจัยด้านการรับรู้นโยบายของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.76 (S.D.=0.75) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าคะแนนสูงที่สุดคือเข้าใจถึงหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย และ ข้อทราบช่องทางการเข้าถึงระบบการตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน 3.77 (S.D.=0.88 และ 0.86 ตามลำดับ) ลำดับรองลงมาคือมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการ ขั้นตอน และ วัตถุประสงค์ของนโยบายอย่างชัดเจน และ ทราบถึงมาตรการการลงโทษของนโยบาย อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน 3.75 (S.D.=0.75 และ 0.75 ตามลำดับ)

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

5.1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลแบบปฐมภูมิ และทุติยภูมิ จากการสัมภาษณ์ กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งต่าง ๆ มีหน้าที่โดยตรงในการนำนโยบายการตัด คะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยนำไปบังคับใช้กับประชาชนทั่วไป นำมาวิเคราะห์สรุปผล ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติรายด้าน ตามโครงสร้างแบบ สัมภาษณ์ ได้ดังนี้

5.1.3.1 ด้านความชัดเจนของนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ในภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด นโยบายมีการกำหนดรูปแบบ ขั้นตอน หลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติ ทั้งของ เจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่บังคับใช้นโยบายและของประชาชนที่จะต้องถูกบังคับใช้ตามนโยบาย ไว้อย่าง ชัดเจน วัตถุประสงค์ของนโยบายคือ เพิ่มวินัยการขับขี่ให้กับประชาชน ให้ประชาชนตระหนักถึง โทษที่จะต้องได้รับมากขึ้นเมื่อกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในข้อหาที่กำหนดไว้ใน นโยบาย และเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างยั่งยืน

5.1.3.2 ด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบาย ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง การสื่อสารกับภายนอก องค์กรอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด เนื่องจากหน่วยงานยังไม่มี การสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้กับ ประชาชนทราบถึง หลักเกณฑ์ วิธีการ ขั้นตอน การปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประชาชนให้ เพียงพอ เมื่อการสื่อสารอยู่ในระดับที่น้อยการสร้างความรู้หรือตระหนักถึงมาตรการการ ลงโทษของนโยบายที่มีต่อประชาชนก็น้อยลง ส่งผลให้การนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ มาปฏิบัติไม่บรรลุวัตถุประสงค์ ไม่เกิดประสิทธิผลตามเป้าหมายของนโยบาย มีการแนะนำให้ สร้างช่องทางการเข้าถึงการตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของแต่ละคนผ่านช่องทาง แอปพลิเคชันที่ประชาชนทั่วไปเข้าถึงง่าย เช่น ช่องทางการตรวจสอบคะแนนสร้างขึ้นไว้ใน แอปพลิเคชันเป่าดังก์ หรือ การสร้างแผ่นเอกสารสรุปสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับนโยบายตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่ไว้เพื่อแจกประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนทราบถึงสาระสำคัญของนโยบายการตัด คะแนนใบอนุญาตขับขี่ได้อย่างทั่วถึง

5.1.3.3 ด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไป ปฏิบัติ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยเฉพาะในด้านการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการปฏิบัติ

หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้การปฏิบัติตามนโยบายมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ส่วนที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขคือด้านความเพียงพอของกำลังพลที่จะปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบายซึ่งยังมีไม่เพียงพอ

5.1.3.4 ด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เชื่อว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีทัศนคติด้านบวกต่อนโยบาย เห็นว่านโยบายนี้เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรมีเพียงส่วนน้อยที่เชื่อว่านโยบายไม่สามารถสร้างสร้างจิตสำนึกในการขับขี่รถให้ปลอดภัยได้

5.1.3.5 ด้านการรับรู้ นโยบายของผู้นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ในภาพรวมของเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ในระดับมาก เห็นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่นี้เป็นนโยบายที่ออกมาในรูปแบบของ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานต้องศึกษาทำความเข้าใจในระดับหนึ่งเพราะต้องนำไปบังคับใช้กับประชาชน ส่วนการรับรู้ นโยบายของประชาชน ผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ความเห็นที่สอดคล้องกันว่าการรับรู้นโยบายของประชาชนภาพรวมอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยให้ความเห็นว่าช่องทางการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายนี้ยังมีไม่เพียงพอ

5.2 การอภิปรายผล

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในประเด็นการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจตำรวจทางกรณีศึกษาสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ระเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง โดยนำเสนอปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ตามแนวคิดตัวแบบที่ผู้วิจัยได้พัฒนาขึ้นจากตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ มิเตอร์ และแวน ฮอร์น (1976) ผลการศึกษาพบว่า ระดับความเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ระเซิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวงในแต่ละด้าน ตามกรอบแนวคิดของผู้ศึกษาวิจัยสามารถอภิปรายผลได้ ดังนี้

5.2.1 ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย ระดับความเห็นในภาพรวมอยู่ในระดับมาก สอดคล้องกันทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า ในด้านความชัดเจนของนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่นั้นความเห็นของทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนอยู่ในระดับมาก เนื่องจากนโยบายดังกล่าวได้ถูกกำหนดขึ้นและประกาศออกมาในลักษณะเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นระเบียบตามกฎหมาย ซึ่งประกอบด้วย ระเบียบ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ซึ่งออกตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 142/1 ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 และระเบียบว่าด้วยการประสานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับประวัติและการกระทำความผิดตามกฎหมายของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ข้อมูลทะเบียนรถ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง พ.ศ. 2565 ซึ่งในระเบียบที่ประกาศจำเป็นต้องมีการกำหนด วิธีการ ขั้นตอน อำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติ รวมถึงมาตรการต่าง ๆ ของนโยบายไว้ในระเบียบอย่างชัดเจน และประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อให้ทราบเป็นการทั่วไป ดังนั้นด้านความชัดเจนของนโยบายจึงอยู่ในระดับที่มาก เมื่อพิจารณารายด้านของตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิผล พบว่า ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย เป็นด้านที่มีระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุด สอดคล้องกับงานวิจัย ของ อนุสรณ์ บัสดา (2566) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องประสิทธิผลของการนำนโยบายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน มูลฐานยาเสพติดไปปฏิบัติสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน ซึ่งผลการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากที่สุดเช่นกัน

5.2.2 ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยที่นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ ระดับความเห็นในภาพรวมอยู่ในระดับมาก หน่วยงานตำรวจทางหลวงมีความพร้อมในระดับมากแต่หากเปรียบเทียบปัจจัยแต่ละด้าน ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ด้านสมรรถนะของหน่วยตำรวจทางหลวงที่นำนโยบายไปปฏิบัตินั้นมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับปัจจัยด้านอื่น ๆ จากการเก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพมีความเห็นสอดคล้องกัน พบว่าปัญหาของหน่วยงานที่พบมากที่สุดคือเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงผู้ปฏิบัติตามนโยบาย มีจำนวนไม่เพียงพอในการปฏิบัติ เมื่อเทียบกับพื้นที่ความรับผิดชอบ แต่การที่สมรรถนะของสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ฉะเชิงเทรา) ยังมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เนื่องมาจากเป็นหน่วยงานที่มีงบประมาณเพียงพอเพราะตำรวจทางหลวงรับงบประมาณจากกรมทางหลวง ไม่ได้ใช้งบประมาณจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงทำให้มีสถานที่ทำงานที่พร้อม วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความพร้อมทุกด้าน

และอีกส่วนหนึ่งคือตำรวจทางหลวงมีการใช้เทคโนโลยีในด้านอุปกรณ์มาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย การออกไปสั่ง ใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติมาช่วยทำให้สามารถลดภาระงานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงได้เป็นอย่างดี แต่อย่างไรก็ตามในการปฏิบัติตามนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่จำเป็นต้องใช้กำลังเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติให้เพียงพอกับพื้นที่รับผิดชอบจึงจะสามารถปฏิบัติตามนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

5.2.3 ปัจจัยด้านการสื่อสารและกิจกรรมเสริมแรงของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาปฏิบัติตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ชำนาญการไปปฏิบัติ ระดับความเห็นในภาพรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก แต่ในความเห็นของประชาชนและจากการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่าด้านการสื่อสารและกิจกรรมเสริมแรงจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ อยู่ในระดับปานกลาง เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติตามนโยบายยังมีการปฏิบัติตามปัจจัยด้านการสื่อสารและกิจกรรมเสริมแรงในภาพรวมน้อย โดยเฉพาะจากข้อมูลเชิงปริมาณความเห็นของประชาชนหัวข้อการณรงค์ การทำกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์นโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่อยู่ในระดับที่น้อยที่สุด ประกอบกับความเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพได้ให้ความเห็นว่าหากมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์นโยบายให้ประชาชนมากเท่าไรก็จะเป็นการสร้างการรับรู้ สร้างความเข้าใจ ให้ประชาชนได้ทราบถึง หลักเกณฑ์ วิธีการ ขั้นตอน การปฏิบัติ มากเท่านั้น แต่เมื่อการสื่อสารอยู่ในระดับที่น้อย การสร้างความรับรู้หรือตระหนักถึงมาตรการการลงโทษของนโยบายที่มีต่อประชาชนก็น้อยลง ส่งผลให้การนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาปฏิบัติไม่บรรลุวัตถุประสงค์ ไม่เกิดประสิทธิผลตามเป้าหมายของนโยบาย เห็นควรให้มีการสร้างช่องทางการเข้าถึงการตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของแต่ละคนผ่านช่องทางแอปพลิเคชันที่ประชาชนทั่วไปเข้าถึงง่าย เช่นผ่านช่องทางแอปพลิเคชันเป็ดดังค์เป็นต้น หรือ การสร้างแผ่นเอกสารเพื่อไว้แจกประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชน หรือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สร้างช่องทางการรับรู้คะแนนใบอนุญาตขับขี่ให้กับประชาชน เป็นระบบแจ้งเตือนการถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่โดยอัตโนมัติผ่านเครือข่ายผู้ให้บริการ โทรศัพท์มือถือโดยไม่มีค่าใช้จ่ายถือเป็นกิจกรรมเสริมแรงเพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนได้ส่วนหนึ่ง ปัจจุบันการสื่อสารประชาสัมพันธ์หรือจัดกิจกรรมเสริมแรงเกี่ยวกับนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่น้อยลง อาจเกิดจากเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติเห็นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ เป็นนโยบายที่ออกมาเป็นระเบียบ ข้อกำหนด ตามกฎหมาย ประชาชนทุกคนต้องทราบเอง ไม่

จำเป็นต้องประชาสัมพันธ์ หรือจัดกิจกรรมเสริมแรงใด ๆ เพิ่มเติมอีก จึงทำให้ปัจจัยด้านการสื่อสาร และกิจกรรมเสริมแรงในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

5.2.4 ปัจจัยด้านทัศนคติต่อนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ของเจ้าหน้าที่ ตำรวจผู้ปฏิบัติ และจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญเชิงคุณภาพมีความเห็นตรงกันคือทัศนคติของเจ้าหน้าที่ ตำรวจผู้ปฏิบัติตามนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจากเห็นว่า นโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่นั้นเป็นเครื่องมือเพิ่มเติมที่จะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมาย ของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นโยบายมีมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดเพิ่มเติม จากเดิมที่เพียงชำระค่าปรับ จะทำให้ประชาชนเกรงกลัวกฎหมายมากยิ่งขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงมี ทัศนคติเชิงบวกต่อนโยบายดังกล่าว สำหรับทัศนคติของประชาชนต่อนโยบายการตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่นั้นในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากประชาชนยังไม่มีเชื่อมั่นว่า นโยบายดังกล่าวจะสามารถสร้างวินัยการขับขี่ให้กับประชาชนได้ ไม่เชื่อมั่นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจทาง หลวงจะสามารถบังคับใช้กฎหมายตามนโยบายนี้ได้ สิ่งที่ทำให้ประชาชนมีความคิดเห็นเช่นนี้ อาจ เกิดจากประชาชนยังไม่เห็นผลที่เกิดจากมาตรการการลงโทษตามนโยบายมากเท่าที่ควร หน่วยงาน ที่นำนโยบายมาปฏิบัติจำเป็นต้องประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ให้ประชาชนเห็นถึงโทษที่จะได้รับ จากมาตรการการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ให้มากขึ้น ประชาชนมองว่าการมีนโยบายตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่นั้นเป็นการสร้างภาระ ความลำบาก ให้กับประชาชนเพิ่มมากขึ้น จากเดิมการกระทำ ความผิดก็มีโทษคือชำระค่าปรับเพียงอย่างเดียวและไม่มีมาตรการลงโทษอื่น ๆ หากไม่ชำระค่าปรับ ตามใบสั่ง ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ก็เลือกที่จะไม่ชำระค่าปรับ แต่เมื่อมีนโยบายการตัดคะแนน ใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้ หากไม่ชำระค่าปรับก็อาจถูกตัดคะแนน เมื่อคะแนนที่กำหนดให้ถูกตัด จนหมด ก็ไม่สามารถใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้เนื่องจากจะต้องถูกสั่งพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ตาม มาตรการลงโทษ และต้องมีการเข้ารับการอบรมเพิ่มเติม โดยต้องเสียค่าใช้จ่ายตามจำนวนที่ กรมการขนส่งกำหนดเพื่อจะได้คะแนนกลับคืนและสามารถใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้เมื่อครบกำหนดที่ ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต จึงเป็นการสร้างภาระ สร้างความลำบากให้กับประชาชน ประชาชนผู้ที่ต้อง ถูกบังคับใช้ให้เป็นไปตามนโยบายจึงมีทัศนคติต่อนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ในทางลบ มากกว่าทางบวก

5.2.5 ปัจจัยด้านการรับรู้ นโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ตามความเห็นของ เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ได้ให้ความเห็น สอดคล้องกันว่าการรับรู้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ระดับความเห็นในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจาก

นโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่นี้เป็นนโยบายที่ออกมาในรูปแบบของ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ตามกฎหมาย ซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานต้องศึกษาทำความเข้าใจในเรื่องของระเบียบ ข้อกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการต่าง ๆ ของนโยบายในระดับหนึ่ง เพราะต้องนำไปบังคับใช้กับประชาชน ส่วนการรับรู้นโยบายของประชาชน จากการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณและผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ให้ความเห็นที่สอดคล้องกันว่าการรับรู้นโยบายของประชาชนภาพรวมอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยเฉพาะในด้านช่องทางการเข้าถึงระบบการตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ และความเข้าใจถึงวิธีการขอคะแนนคืนเมื่อถูกตัดคะแนน ผลการวิจัยการรับรู้ของประชาชนอยู่ในระดับน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับการรับรู้ด้านอื่น ๆ ของนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากปัจจุบันประชาชนสามารถตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของตนได้ผ่านช่องทางเดียวคือแอปพลิเคชันขับขี่ ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีความซับซ้อนยุ่งยากในการลงทะเบียนทำให้ประชาชนเลือกที่จะไม่ใช้บริการหรือเข้าใช้บริการไม่มากนัก หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการพัฒนาระบบการเข้าถึงคะแนนของประชาชนจะทำให้ประชาชนตื่นตัวกับการรักษาคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของตนไว้ด้วยการไม่กระทำความผิดในข้อหาที่ต้องถูกตัดคะแนน เช่น เปิดบริการรับแจ้งเตือนคะแนนใบอนุญาตขับขี่อัตโนมัติเมื่อถูกตัดคะแนน ผ่านเครือข่ายผู้ให้บริการ โทรศัพท์มือถือของผู้ใช้บริการ เป็นต้น นอกจากนี้การสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ชำนาญนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้ก็ยังไม่เพียงพอ ส่งผลให้การรับรู้ในนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของประชาชนอยู่ในระดับปานกลางตามผลการศึกษาวิจัย

5.3 ปัญหาและอุปสรรคของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ประกอบกับประสบการณ์ตรงของผู้วิจัยทำให้สามารถวิเคราะห์ถึง ปัญหาและอุปสรรคของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติได้ดังนี้

5.3.1 ปัญหาด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัตินั้นจากกรณีศึกษา พบว่าปัญหาด้านกำลังพลของผู้ปฏิบัติงานหรือผู้ที่จะต้องนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นยังมีไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับปริมาณพื้นที่รับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

5.3.2 ปัญหาด้านการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ หรือหน่วยงานตำรวจทางหลวงมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ทั้งด้านมาตรการการลงโทษ ช่องทางการเข้าถึงคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของประชาชนน้อยเกินไป และไม่ต่อเนื่อง ช่องทางการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับนโยบายยังไม่เพียงพอ ทำให้ประชาชนรับรู้ นโยบายอย่างไม่ทั่วถึง

5.3.3 ปัญหาด้านการรับรู้ นโยบายของผู้ปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ซึ่งไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายเพียงส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปบังคับใช้เท่านั้น แต่ยังมีรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายด้านมาตรการต่าง ๆ ที่ประชาชนหรือผู้ฝ่าฝืนจะต้องได้รับ น้อยเกินไปไม่สามารถอธิบายถ่ายทอดให้กับประชาชนเข้าใจได้

5.4 ข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดสถานีตำรวจทางหลวง 1 (ยะเชิงเทรา) กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง ทำให้ทราบแนวทางในการเพิ่มประสิทธิผลของการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติโดยสรุปเป็นข้อเสนอแนะได้ดังนี้

5.3.1 หน่วยงานที่นำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติต้องมีการพิจารณาปรับอัตราค่าสิ่งพลที่จะต้องปฏิบัติตามนโยบายให้เหมาะสมกับหน้าที่และพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละหน่วยบริการ มีการระบุน้ำหนักของแต่ละบุคคลที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายในแต่ละขั้นตอนให้ชัดเจน เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ออกใบสั่ง เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลในระบบเพื่อตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ นำเทคโนโลยี สื่อ โซเชียล เข้ามาช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อเพิ่มศักยภาพการบังคับใช้กฎหมาย ลดการใช้กำลังคนที่ไม่เพียงพอ เช่น ประชาสัมพันธ์นโยบายผ่านแอปพลิเคชัน Tiktok ที่กำลังเป็นที่นิยมในกลุ่มบุคคลทั่วไป ลดการใช้กำลังพลในการประชาสัมพันธ์สื่อสารโดยตรงกับประชาชน

5.3.2 สร้างการรับรู้ เพื่อให้เกิดการยอมรับในนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ ให้กับประชาชน ด้วยการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมณรงค์ อย่างต่อเนื่องโดยตลอด เพิ่มช่องทางการเข้าถึงข้อมูลคะแนนใบอนุญาตขับขี่ให้กับประชาชนมากยิ่งขึ้น เช่น ประชาชนสามารถตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของตนผ่าน แอปพลิเคชันเป้าตังค์ หรือ มีการแจ้งเตือนโดย

อัตโนมัติผ่านหมายเลขโทรศัพท์ที่ลงทะเบียนไว้กับกรมการปกครอง เมื่อถูกตัดคะแนนจนใกล้จะหมด

5.3.3 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และผู้ให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์มือถือต้องร่วมกันสร้างช่องทางการรับรู้คะแนนใบอนุญาตขับขี่ให้กับประชาชน เพื่อเปิดให้บริการเป็นระบบแจ้งเตือนการถูกตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่โดยอัตโนมัติผ่านเครือข่ายผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือ

5.3.4 ผู้บังคับบัญชาจะต้องมีการพัฒนาให้ความรู้ด้าน ข้อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีการปฏิบัติตามนโยบายให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ชัดเจน ครอบคลุมทุกประเด็น สามารถนำไปประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนทราบถึงมาตรการวิธีการ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่เมื่อออกปฏิบัติหน้าที่ได้

5.5 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

5.4.1 การวิจัยในครั้งนี้ให้ความสำคัญในการศึกษาเฉพาะปัจจัยภายในขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ โดยเลือกกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ การศึกษาวิจัยครั้งต่อไปจะทำการศึกษาปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติในกลุ่มของประชาชน ซึ่งต้องถูกบังคับใช้ให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนทุกมิติ ทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย

5.4.2 การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ให้ความสำคัญเฉพาะตัวปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตไปปฏิบัติ ยังไม่ได้ทำการศึกษาวัดประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ผู้ศึกษาวิจัยมีความสนใจที่จะทำการศึกษาในเรื่องของการวัดประสิทธิผลที่เกิดขึ้นหลังจากที่นำนโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ

บรรณานุกรม

- กลุ่มสารสนเทศ สำนักอำนวยการความปลอดภัย กระทรวงคมนาคมปี (2564) เรื่อง รายงานอุบัติเหตุ
สืบค้นเมื่อ 5 ต.ค.66 จาก : <http://bhs.doh.go.th/download/accident>
- จากเฟสบุ๊คสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2566) เรื่อง การประชาสัมพันธ์มาตรการการตัดแถมใบขับขี่
สืบค้นเมื่อ 5 ต.ค.66 :<https://www.facebook.com/royalthaipolice>
- จากเฟสบุ๊คกรมทางหลวง (2566) เรื่อง ประชาสัมพันธ์มาตรการการตัดแถมใบขับขี่ (ออนไลน์)
สืบค้นเมื่อ 5 ต.ค.66 : https://www.facebook.com/PR.DLT.NEWS?_rdc=1&_rdr
- จิตพล น้อยจาด (2565) ตัวแบบการนำทฤษฎีนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ น.4 ,น.8 ,น.10
Journal of Digital Business and Social Sciences Journal homepage: jdbs.rsu.ac.th
;Online 22 March 2023
- ธงชัย สันติวงษ์ (2537) การบริหารงานบุคคล (พิมพ์ครั้งที่ 7) กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนา
พานิชย์
- ชนเทพ ทองชมภู (2558) ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายเกี่ยวกับความโปร่งใสและ
เสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมกรมพัฒนาที่ดินไปปฏิบัติ มหาวิทยาลัยมหิดล , ปีที่ 2
ฉบับที่ 2 (2015): กรกฎาคม - ธันวาคม 2558
- บพิตร รัตนบุรี (2552) ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการ แบบ
ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ(One Stop Service) ไปปฏิบัติ ภาคนิพนธ์ศึกษาศาสตร์
มหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ทางหลวง ฉะเชิงเทรา ประจำปี 2564-2566สืบค้นเมื่อ 15
ธันวาคม 2566 ที่มา : ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุทางหลวง
,<https://haims2.doh.go.th/summary?p=report,2566>
- วิทยา ด่านธารงกุล (2546) การบริหาร, กรุงเทพมหานคร, สำนักพิมพ์ เวิร์ดเวฟ เอ็ดดูเคชั่น จำกัด
วรเดช จันทรศร และลิขิต ชีรเวทิน. (2530) การนำนโยบายไปปฏิบัติในระบบราชการไทย
กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, คณะรัฐประศาสนศาสตร์,
โครงการเอกสารและตำรา
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ (2566) เรื่อง รายงานภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุประจำปี 2565 (ออนไลน์) สืบค้น
เมื่อ 5 ต.ค.66 จาก: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ <https://www.thairsc.com/>

สัญญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทร์แดง (2562) ตัวแบบทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ น.99-100 ,วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น
อลงกต แผนสันทิต(2557) เรื่อง การนำนโยบายไปปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลของ ราชการส่วนภูมิภาคในจังหวัดนครราชสีมา ,วิทยานิพนธ์ปรัชญาคุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม,
<http://dspace.spu.ac.th/handle/123456789/4895>

Gibson, J.L, Ivancevich, J.M., & Donnelly, J.H. (1982) Organization Behavior Structure Process (3 rd ed.) Texas : Business Publication, Inc

Hoy, W.K. & Miskel, C.G. (1991) Educational administrations : theory research andPractice (4th ed.) New York : McGraw, Hill Book Company.

Robbins. S.P. (1990) Organization theory : structure : design, and applications. (3rd ed.) New Jersey : Perntice – Hall Inc

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม ชุดที่ 1 (สำหรับข้าราชการตำรวจ)

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของกองกำกับการ 3
กองบังคับการตำรวจทางหลวง

แบบสอบถาม ชุดที่ 1 (สำหรับข้าราชการตำรวจ) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง
คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง มาปฏิบัติ ขอความกรุณาโปรดตอบแบบสอบถามตามความคิดเห็นที่แท้จริงของท่าน ทุกคำตอบจะเก็บเป็นความลับเพื่อใช้เป็นข้อมูลในงานวิจัย และจะได้นำข้อมูลเหล่านี้ไปวิเคราะห์ในภาพรวม แล้วนำไปใช้ประโยชน์ในการปรับปรุงพัฒนาเพื่อให้การนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวงไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด ตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

ส่วนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะในการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล

คำชี้แจง จงทำเครื่องหมาย ในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

1. เพศ

- 1) ชาย 2) หญิง

2. อายุ

- 1) ไม่เกิน 20 ปี 2) 21 - 30 ปี
 3) 31 - 40 ปี 4) 41 - 50 ปี
 5) 51 - 60 ปี

3. ระดับการศึกษา

- 1) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
 2) อนุปริญญา/ปวส.
 3) ปริญญาตรี
 4) สูงกว่าปริญญาตรี

4. ประสบการณ์ในการทำงานในสังกัดตำรวจทางหลวง

- 1) ไม่เกิน 5 ปี 2) 5 - 10 ปี
 3) 11 - 15 ปี 4) 16 - 20 ปี
 5) 21 ปีขึ้นไป

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

คำชี้แจง ให้ท่านพิจารณาข้อความเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวงไปปฏิบัติ แล้วกรณณาเขียนเครื่องหมาย • ลงในช่องในแต่ละข้อที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยกำหนดให้แต่ละช่องจะแสดงระดับความต้องการดังนี้

5	หมายถึง	เห็นด้วยมากที่สุด
4	หมายถึง	เห็นด้วยมาก
3	หมายถึง	เห็นด้วยปานกลาง
2	หมายถึง	เห็นด้วยน้อย
1	หมายถึง	เห็นด้วยน้อยที่สุด

ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติ	ระดับความคิดเห็น				
	5 เห็นด้วย มากที่สุด	4 เห็นด้วย มาก	3 เห็นด้วย ปานกลาง	2 เห็นด้วย น้อย	1 เห็นด้วย น้อยที่สุด
ปัจจัยด้านความชัดเจนของนโยบาย					
1.เป็นนโยบายที่มีการกำหนดเป้าหมายไว้ชัดเจนเป็นรูปธรรม					
2.เป็นนโยบายที่กำหนดขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติไว้ชัดเจน					
3.เป็นนโยบายที่กำหนดอำนาจหน้าที่และบทบาทการดำเนินการของเจ้าที่ผู้ปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน					
4.เป็นนโยบายที่มีผลบังคับใช้ทั่วไป กับทุกคนอย่างเสมอภาค และ เท่าเทียมกัน					
ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ					
5.บุคลากรมีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติตามนโยบาย					
6.บุคลากรมีความรู้ความสามารถและความเข้าใจนโยบายเป็นอย่างดี					

ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ	ระดับความคิดเห็น				
	5 เห็นด้วย มากที่สุด	4 เห็นด้วย มาก	3 เห็นด้วย ปานกลาง	2 เห็นด้วย น้อย	1 เห็นด้วย น้อยที่สุด
7.บุคลากรได้รับการพัฒนาอบรมความรู้เกี่ยวกับนโยบายอย่างต่อเนื่อง					
8.หน่วยงานมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อให้การดำเนินการตามนโยบายสำเร็จตามวัตถุประสงค์					
9.วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานตามนโยบาย					
10.วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่มีประสิทธิภาพและทันสมัยเอื้อต่อการปฏิบัติงานตามนโยบาย					
11.สถานที่ทำงานของผู้ปฏิบัติงานตามนโยบายสะอาดเหมาะสมไม่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน					
12.มีการใช้นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการขั้นตอนกระบวนการในการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ตามนโยบาย					
ปัจจัยด้านการสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมเสริมแรง					
13.ผู้บริหารมีการสื่อสารให้บุคลากรในหน่วยงานทราบถึงวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานตามนโยบาย					
14.มีการสื่อสารเผยแพร่ข้อมูลแผนการวัตถุประสงค์ของนโยบายให้ประชาชนและหน่วยงานอื่น ๆ ทราบ					
15.มีกิจกรรมประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักถึงมาตรการการลงโทษของนโยบาย					
16.มีการสร้างเครือข่ายประสานงานด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ กับหน่วยเหนือและหน่วยข้างเคียงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง					

ปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ปฏิบัติ	ระดับความคิดเห็น				
	5 เห็นด้วย มากที่สุด	4 เห็นด้วย มาก	3 เห็นด้วย ปานกลาง	2 เห็นด้วย น้อย	1 เห็นด้วย น้อยที่สุด
17.ท่านมีความพร้อมและยินดีอย่างยิ่งที่จะปฏิบัติงานด้วยความทุ่มเท เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบาย					
18.ท่านมีเชื่อมั่นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่สามารถนำมาปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้					
19.ท่านมีความเชื่อมั่นว่าหน่วยงานของท่านสามารถนำนโยบายมาปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายได้					
20.ท่านเชื่อมั่นว่านโยบายการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่สามารถช่วยสร้างวินัยการขับขี่รถบนถนนหลวงได้					
ปัจจัยด้านการรับรู้นโยบาย					
21.ท่านมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการขั้นตอน และวัตถุประสงค์ของนโยบายอย่างชัดเจน					
22.ท่านทราบถึงมาตรการการลงโทษของนโยบาย					
23.ท่านเข้าใจถึงหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย					
24.ท่านทราบช่องทางการเข้าถึงระบบการตรวจสอบคะแนนใบอนุญาตขับขี่					

ส่วนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะในการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถาม

ภาคผนวก ข

ตัวอย่างแบบสอบถามสัมภาษณ์ (สำหรับข้าราชการตำรวจ)

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของกองกำกับการ 3
กองบังคับการตำรวจทางหลวง

ตัวอย่างแบบสอบถามสัมภาษณ์ (สำหรับข้าราชการตำรวจ) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายตัด
คะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์นี้จัดทำขึ้นเพื่อสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำ
นโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของสถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง
มาปฏิบัติ ขอความกรุณาท่านได้ตอบความคิดเห็นที่แท้จริงของท่าน ทุกคำตอบจะเก็บเป็นความลับเพื่อใช้เป็น
ข้อมูลในงานวิจัย และจะได้นำข้อมูลเหล่านี้ไปวิเคราะห์ในภาพรวม แล้วนำไปใช้ประโยชน์ในการปรับปรุงพัฒนา
เพื่อให้การนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ของสถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการ
ตำรวจทางหลวงไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด ตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย โดยมีโครงสร้างคำถามดังนี้

1.ความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายในภาพรวม

.....

.

2.ความคิดเห็นต่อความชัดเจนของนโยบาย

.....

.

3.ความคิดเห็นต่อสมรรถนะของหน่วยงานตำรวจทางหลวงที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

.....

.

4.ความคิดเห็นต่อทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่

.....

5.ความคิดเห็นต่อการสื่อสารและกิจกรรมเสริมแรงของหน่วยงานตำรวจทางหลวงที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

.....

6.ความคิดเห็นต่อการรับรู้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงที่นำนโยบายไปปฏิบัติและประชาชนต่อนโยบาย

.....

.

ปัญหาและข้อเสนอแนะในการนำนโยบายตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง

.....

.....

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ – สกุล	พ.ต.ท. พิษยะพัศ อยู่เย็นศิริ
วัน เดือน ปี เกิด	13 ธันวาคม 2524
สถานที่เกิด	จังหวัดเพชรบูรณ์
ประวัติการศึกษา	รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (ตร) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ที่อยู่ปัจจุบัน	456 หมู่บ้านพัฒนาสิริ ถนนเลียบบคลองสอง แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร
สถานที่ทำงาน	กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง
ตำแหน่งปัจจุบัน	รอง ผู้กำกับการ