

การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

ปริญญานิพนธ์

ของ

พลกฤต แสงอาวุธ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

ตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ

พฤษภาคม 2552

การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

ปริญญานิพนธ์

ของ

พลกฤต แสงอาวุธ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

ตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ

พฤษภาคม 2552

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

บทคัดย่อ

ของ

พลกฤต แสงอาวุธ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ

พฤษภาคม 2552

พลกฤต แสงอาวุธ. (2552). การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้. ปรินซ์นิพนธ์ ปร.ม. (นโยบายสาธารณะ). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. คณะกรรมการควบคุม. อาจารย์ ดร. สุชาติ ผิวงาม, อาจารย์จักราทิพย์ ธนาคม.

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ โดยใช้รูปแบบการประเมินแบบชิป (CIPP Model) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ จำนวน 111 คน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา จำนวน 400 คน รวมกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 511 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามจำนวน 2 ชุด เกี่ยวกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ผู้วิจัยจัดทำและวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้ (1)วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ (Percentage) (2)วิเคราะห์ข้อมูลการประเมินบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และด้านผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย วิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (3)วิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อการกำหนดนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยใช้ ANOVA และ t-test

ผลการวิจัยสรุปได้ ดังนี้

1. การประเมินด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ ผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ มีแนวโน้มไปในทางบวก
2. คุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่าง ๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ และคุณลักษณะส่วนบุคคลกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน ศาสนา และสถานภาพ ต่าง ๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิตส่วนประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้
3. กลุ่มตัวอย่างตำรวจที่มีจังหวัดต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน และกลุ่มตัวอย่างประชาชนจังหวัด ต่าง ๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

AN EVALUATION OF TRAFFIC ACCIDENT PREVENTION POLICY
IN THE SOUTHERN REGION

AN ABSTRACT
BY
PONLAKRIT SANGARWUT

Presented in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Master of Public Administration Degree in Public Policy
at Srinakharinwirot University
May 2009

Ponlakrit Sangarwut. (2009). *An Evaluation of Traffic Accident Prevention Policy in the Southern Region*. Master's Thesis, M.P.A. (Public Policy). Bangkok: Graduate School of Srinakharinwirot University.
Advisor Committee: Dr. Suchart Piewngarm, Mr. Chakratit Dhanakom.

The research aimed to evaluate the reinforcement of the public policy on traffic accident prevention in the Southern region through the use of (Context-Input-Process-Product Model). Of the study, 511 subjects comprised of 111 police officers and 400 people who travelled during the Songkran Festival of 2008. Data were collected through two set of questionnaire. The researcher analyzed the data being collected in three aspects. First, general information of the subjects were analyzed by percentile. Second, contextual information of policy on traffic accident prevention such as input factor, process and output, was analyzed by percentile, average and standard deviation. Third, ANOVA and t-test methods were used to analyze the discrepancy found in the average and the opinions of the subjects toward the policy on traffic accident prevention.

The results were concluded as the following:

1. The contextual evaluation of the reinforcement of the public policy on traffic accident prevention in the Southern region showed a positive tendency.
2. The subjects who were traffic police officers showed no sign of difference in their opinions towards the policy on traffic accident prevention, despite various general information of age, sex, religion, education, official rank, working period, salary and status. Likewise, people of different general information showed similar opinions toward the traffic policy in the Southern region. Speaking in terms of in the output, people of different profession had different opinions toward the same public policy on traffic accident prevention in the Southern region.
3. Traffic police officers from different provinces showed different opinions towards the reinforcement of the traffic policy in the Southern region while people from different provinces showed no signs of disagreement towards the traffic policy in this area of the country.

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ได้รับความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก อาจารย์ ดร.สุชาติ ผิวงาม อาจารย์จักราพิทย ธนาคม อาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้กรุณาให้คำแนะนำตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณไว้เป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร. วรพิทย์ มีมาก ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ

ขอกราบขอบพระคุณและระลึกถึงพระคุณ ของอาจารย์ประสงค์ แสงอาวู และอาจารย์ รำพรรณ แสงอาวู บิดามารดา ของผู้วิจัยที่เลี้ยงดู อบรม สั่งสอน และสนับสนุนให้การศึกษา แก่ผู้วิจัยด้วยความปรารถนาดีตลอดมา

ขอกราบขอบพระคุณ นางละอาย แสงอาวู คุณย่าที่เป็นที่พึ่งพิงทางใจให้กับผู้วิจัย

ขอขอบคุณนายศิริวิน แสงอาวู และนายภาควิธ แสงอาวู ที่คอยห่วงใยและเป็นที่กำลังใจให้กับผู้วิจัย

ขอขอบคุณญาติพี่น้องตระกูลแสงอาวูและตระกูลมโนเอี่ยมที่คอยเป็นที่กำลังใจให้กับผู้วิจัยตลอดมา

ขอขอบคุณ นางสาวนันทา ภิรมย์พร ที่ให้การช่วยเหลือในการทำปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ และคอยเป็นที่กำลังใจให้กันและกันตลอดมา

ขอขอบคุณ นายอนุชิต อุกุลม นายอภิเชษฐ กาญจนดิฐ และเพื่อนร่วมชั้นเรียน วิชาเอกนโยบายสาธารณะ นางสาวกาญจนา และนางสาวรัชฎาภรณ์ เพื่อนจาก มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และเพื่อนๆ เก่าจากโรงเรียนสุราษฎร์ธานี 2 ที่ช่วยเป็นแรงกระตุ้น และให้กำลังใจที่ดีแก่ผู้วิจัย

คุณค่าและประโยชน์ของปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ ขออุทิศแด่นายเล็ก มโนเอี่ยม นางบุญมี มโนเอี่ยม และนายเคลื่อน แสงอาวู ผู้ที่ล่วงลับไปแล้ว และขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณของ บิดา มารดา ครู อาจารย์ และผู้มีพระคุณของผู้วิจัยทุกท่าน

พลกฤต แสงอาวู

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ.....	1
ภูมิหลัง.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
ความสำคัญของการวิจัย.....	6
ขอบเขตของการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์.....	7
กรอบแนวคิดของการวิจัย.....	7
สมมติฐานของการวิจัย.....	8
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
ทฤษฎีเกี่ยวกับการประเมินผล.....	9
การประเมินผลแบบชิป (CIPP Model).....	20
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.....	34
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	43
3 วิธีดำเนินการศึกษา.....	62
การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	62
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	65
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	65
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	68
การหาคุณภาพเครื่องมือ.....	68
การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	68
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	69
การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	69
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	70

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 (ต่อ)	
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน.....	70
ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน.....	
เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.....	75
ส่วนที่ 3 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคล.....	.
ของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับ.....	
การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละด้าน.....	115
ส่วนที่ 4 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ..	
และกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการ.....	
ป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้.....	203
ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้.....	208
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	211
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	211
สมมติฐานของการวิจัย.....	212
การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	212
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	212
การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	212
สรุปผลการวิจัย.....	213
อภิปรายผลการวิจัย.....	219
ข้อเสนอแนะ.....	224
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....	225
บรรณานุกรม.....	226
ภาคผนวก.....	232
ภาคผนวก ก.....	233
ภาคผนวก ข.....	248
ประวัติผู้วิจัย.....	251

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (คน).....	1
2 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ช่วงเทศกาลสงกรานต์ (คน).....	3
3 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์ (คน) ในเขตภาคใต้.....	4
4 จำนวนกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่.....	64
5 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ.....	70
6 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างประชาชน.....	72
7 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน..... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context).....	75
8 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน..... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ปัจจัยนำเข้า (Input).....	77
9 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน..... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process).....	79
10 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน..... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output).....	81
11 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context).....	82
12 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	83
13 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process).....	85
14 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน... อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output).....	87
15 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน..... อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context).....	89
16 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน..... อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ปัจจัยนำเข้า (Input).....	90

สารบัญตาราง(ต่อ)

หน้า

ตาราง

17	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน.....	
	อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)...	92
18	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน.....	
	อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output)	94
19	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน...	
	อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context).....	95
20	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน...	
	อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	97
21	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน....	
	อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)...	98
22	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน....	
	อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output)	100
23	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน.....	
	อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context).....	102
24	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน.....	
	อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ปัจจัยนำเข้า (Input).....	03
25	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน.....	
	อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process).....	105
26	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน.....	
	อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ด้านผลผลิต (Product/Output).....	107
27	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน....	
	อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context).....	108
28	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน....	
	อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	110
29	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน....	
	อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process).....	111

สารบัญตาราง(ต่อ)

หน้า

ตาราง

30	ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน.. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output).....	113
31	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์..... ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท (Context).....	115
32	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้. ในด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	117
33	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้. ในด้านกระบวนการ (Process).....	119
34	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้. ในด้านผลผลิต (Product/Output).....	121
35	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้ ทั้ง 4 ด้าน.....	123
36	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์..... ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context).....	125
37	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์..... ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	128
38	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์..... ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ (Process).....	131

สารบัญตาราง(ต่อ)

หน้า

ตาราง

39	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง.... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต (Product/Output).....	135
40	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง.... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... ในเขตภาคใต้ทั้ง 4 ด้าน	39
41	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในด้านบริบท (Context).....	142
42	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	144
43	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในด้านกระบวนการ (Process).....	147
44	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสุราษฎร์ธานีในด้านผลผลิต (Product/Output).....	149
45	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้ง 4 ด้าน.....	151
46	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัด.... สุราษฎร์ธานี ด้านบริบท (Context).....	154
47	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัด.... สุราษฎร์ธานี ด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	157

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตาราง	หน้า
48 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัด.... สุราษฎร์ธานี ด้านกระบวนการ (Process).....	161
49 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัด.... สุราษฎร์ธานี ด้านผลผลิต (Product/Output).....	164
50 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง..... ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัด.... สุราษฎร์ธานี ทั้ง 4 ด้าน.....	167
51 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่ม..... ตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท (Context).....	171
52 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่ม..... ตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	173
53 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่ม..... ตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสงขลา ในด้านกระบวนการ (Process).....	175
54 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่ม..... ตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสงขลา ในด้านผลผลิต (Product/Output).....	178
55 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่ม..... ตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร..... จังหวัดสงขลา ทั้ง 4 ด้าน.....	180
56 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่ม..... ตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.... จังหวัดสงขลาด้านบริบท (Context).....	182

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตาราง		หน้า
57	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่ม..... ตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร... จังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ด้านปัจจัยนำเข้า (Input).....	185
58	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่ม..... ตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร... จังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ด้านกระบวนการ (Process).....	189
59	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่ม..... ตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร... จังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ด้านผลผลิต (Product/Output).....	193
60	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่ม..... ตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร... จังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ ทั้ง 4 ด้าน.....	198
61	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านบริบท.....	203
62	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านปัจจัยนำเข้า.....	203
63	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านกระบวนการ.....	204
64	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านผลผลิต.....	204
65	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... รวมทั้ง 4 ด้าน.....	205

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตาราง		หน้า
66	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างประชาชน..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านบริบท.....	205
67	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านปัจจัยนำเข้า.....	206
68	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างประชาชน..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านกระบวนการ.....	206
69	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... ด้านผลผลิต.....	207
70	ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างประชาชน..... เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้..... รวมทั้ง 4 ด้าน.....	207
71	ข้อเสนอแนะ กลุ่มตัวอย่างตำรวจ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้.....	208
72	ข้อเสนอแนะ กลุ่มตัวอย่างประชาชน ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้.....	209
73	เปรียบเทียบกิจกรรมด้านบริบท.....	219
74	เปรียบเทียบกิจกรรมด้านปัจจัยนำเข้า.....	220
75	เปรียบเทียบกิจกรรมด้านกระบวนการ.....	221
76	เปรียบเทียบกิจกรรมด้านผลผลิต.....	222
77	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยกิจกรรมในแต่ละด้านของตำรวจและประชาชน.....	223
78	ค่าอำนาจจำแนก แบบสอบถามความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ.....	249
79	ค่าอำนาจจำแนก แบบสอบถามความคิดเห็นประชาชน.....	250

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	8
2 ความสัมพันธ์ระหว่างการประเมินกับการตัดสินใจ (รูปที่ 1).....	20
3 การประเมินผลหลักสูตรของ Phi Delta Kappa.....	22
4 รูปแบบการประเมินCIPP ทั้งระบบ.....	30
5 ความสัมพันธ์ระหว่างการประเมินกับการตัดสินใจในแบบจำลองชิป.....	32
6 การป้องกันอุบัติเหตุโดยดิ่งโดมิโนตัวที่สามออก.....	39
7 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ.....	40

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นปัญหาสำคัญของสังคมไทยที่ส่งผลกระทบต่อความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ในแต่ละปีมีผู้ประสบภัยเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการเสียชีวิต การบาดเจ็บหรือพิการเป็นจำนวนมาก ซึ่งผลกระทบดังกล่าวที่เกิดขึ้นย่อมส่งผลเสียต่อผู้ที่ประสบอุบัติเหตุอย่างแน่นอนไม่มากนักน้อย ดังนั้นปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกจึงมีความสำคัญ การดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจึงเป็นกระบวนการที่สำคัญอย่างยิ่ง ที่รัฐบาลควรจะต้องเข้ามามีบทบาทโดยเฉพาะการกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการที่จะช่วยให้ความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรลดลงเพื่อลดความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล (ทั้งเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์) เนื่องจากการเดินทางสัญจรมาก จากสภาพการณ์ดังกล่าว รัฐบาลยุคของ พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ในสมัยรัฐบาลชุดแรกที่มีการปฏิรูประบบราชการในปี พุทธศักราช 2545 จึงได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างและระบบนโยบายด้านอุบัติเหตุจราจร มีการตั้งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขึ้นในกระทรวงมหาดไทย และตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางจราจรเพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและมาตรการลดอุบัติเหตุจราจร และเป็นกลไกหลักในการผลักดันนโยบายนี้อย่างจริงจัง

โดยมุ่งมั่นที่จะลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรอย่างเร่งด่วน ในช่วงเทศกาลอันเป็นช่วงที่มักมีอุบัติเหตุจราจรสูง โดยเริ่มจาก เทศกาลปีใหม่ พุทธศักราช 2546 (วันที่ 27 ธันวาคม 2545 ถึง 2 มกราคม 2546)

ผลจากการปฏิบัติงาน ปรากฏว่า มีผู้เสียชีวิตเพิ่มจากปีก่อน 13 คน บาดเจ็บลดลง 254 คน เนื่องจากมีตัวแปรสำคัญ คือ มีจำนวนรถเพิ่มขึ้น และคนเดินทางช่วงนี้มากขึ้น

จากการที่ยังมีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมิได้ลดลงนั้น ทำให้รัฐบาลของนายกรัฐมนตรี ทักษิณ ชินวัตร ได้นำปัญหานี้เป็นวาระแห่งชาติ ที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือและดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยการจัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ ขึ้นที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2546 โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายประมวล รุณเสรี), ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนิกร จำนง) และช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข (พลตำรวจเอก ประชา พรหมนอก) เป็นรองประธาน ร่วมปฏิบัติการตลอด 24 ชั่วโมง กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม และ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดและอำเภอทั่วประเทศ มีการตั้งเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลงร้อยละ 20 กิจกรรมช่วงปีใหม่ทั้งหมดนี้ ได้รับบสนับสนุนงบกลางจากรัฐบาลจำนวน 70.956 ล้านบาท (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย,2547:23)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายหลัก 4 ประการ คือ 1) ผู้ใช้จักรยานยนต์มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมการใช้ถนนที่ดี 3) ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น และ 4) ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น และกำหนด 5 ยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร คือ 1) ยกระดับมาตรฐานถนน มาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์ภัย 2) การบังคับใช้กฎหมาย 3) การศึกษาและการมีส่วนร่วม 4) การจัดการภายหลังที่เกิดการบาดเจ็บ และ 5) การประเมินผลและการพัฒนาระบบสารสนเทศ

ภายหลังจากที่รัฐบาลได้ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างจริงจังเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในช่วงเทศกาลปีใหม่ (29 ธันวาคม 2547 - 4 มกราคม 2548 รวม 7 วัน) และเทศกาลสงกรานต์ (8-17 เมษายน 2548 รวม 10 วัน) และได้กำหนดค่าประมาณการและเป้าหมายในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตลงร้อยละ 10 จากปีที่ผ่านมา ถ้าพิจารณาในเชิงสถิติ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) การประเมินผลการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ผ่านมาถือว่าประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย โดยเฉพาะเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่มีผู้บาดเจ็บน้อยกว่าในปี 2547 โดยในช่วงปีใหม่ มีผู้บาดเจ็บลดลงกว่าปี 2547 คิดเป็นร้อยละ 66.58 คน และเสียชีวิตน้อยกว่าในปี 2547 คิดเป็นร้อยละ 23.36 ส่วนเทศกาลสงกรานต์มีผู้บาดเจ็บลดลง คิดเป็นร้อยละ 55.26 และอัตราการเสียชีวิตลดลง คิดเป็นร้อยละ 20.18 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)

ตาราง 1 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (คน)

ปี พ.ศ.	เทศกาลปีใหม่		เทศกาลสงกรานต์	
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2548	8,547	469	16,395	522
2547	25,580	612	36,642	654
2546	35,286	606	3,718	559

ที่มา : ข้อมูลจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ภาคใต้เป็นพื้นที่ภาคหนึ่งของประเทศไทยที่อยู่ทางตอนใต้ของประเทศ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบ ประกอบด้วยจังหวัดทั้งหมด 14 จังหวัด ภาคใต้ถือว่าเป็นภาคที่มีความสำคัญมากของประเทศไทย ในทางเศรษฐกิจมีพืชที่สำคัญที่สุด คือยางพารา เป็นพืชส่งออกที่สามารถนำรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมากในแต่ละปี และยังเป็นแหล่งศูนย์รวมของประเพณี วัฒนธรรม พิธีกรรม ความเชื่อ การละเล่นพื้นบ้าน มีแหล่งโบราณคดีของไทยที่สำคัญมากมาย นอกจากนั้นยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย โดยเฉพาะสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเลมีอยู่ครอบคลุมเกือบทุกจังหวัด ซึ่งถือว่าเป็นจุดเด่นสำคัญที่นักท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นชาวไทยหรือชาวต่างประเทศที่ต่างเดินทางมาท่องเที่ยวกันเป็นจำนวนมากในแต่ละปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นวันปีใหม่ วันสงกรานต์ จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเที่ยวมากเป็นพิเศษ จนสามารถนำเงินเข้าประเทศได้เป็นจำนวนมหาศาลในแต่ละปี ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวในเรื่องความปลอดภัย โดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือว่าการเดินทางเส้นทางหลักของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาในภาคใต้

โดยในปี 2551 นายสหัส บัณฑิตกุล รองนายกรัฐมนตรี ผู้อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เปิดศูนย์อำนวยความสะดวกและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยเป้าหมายของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนในช่วงเทศกาล สงกรานต์ (11-17 เมษายน 2551 รวม 7 วัน) คือสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตให้น้อยลงกว่าปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาในเชิงสถิติ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) การประเมินผลการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ผ่านมา ถือว่าในภาพรวมทั้งประเทศประสบความสำเร็จในการลดจำนวนผู้บาดเจ็บตามเป้าหมาย แต่ในส่วนของผู้เสียชีวิตมีเพิ่มขึ้น ดังนั้นเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551 มีผู้บาดเจ็บ 4,803 คน ลดลงกว่าปีที่ผ่านมา 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.04 แต่ในส่วนของผู้เสียชีวิตมีมากกว่าในปี 2550 จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.94 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)

ตาราง 2 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ช่วงเทศกาลสงกรานต์ (คน)

ปี พ.ศ.	เทศกาลสงกรานต์	
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2551	4,803	368
2550	4,805	361

ที่มา : ข้อมูลจากศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ในปี 2551 มาจากการ เมาสุรา คิดเป็น 40.56% ขับรถเร็วเกินกำหนด คิดเป็น 23.00% การตัดหน้ากระชั้นชิด คิดเป็น 11.50% และจากสาเหตุอื่นๆ เช่น มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ไม่มีใบขับขี่ อีก 24.94% ส่วนในปี 2550 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุก็มาจากสาเหตุเดียวกัน เมาสุรา 36.81% ขับรถเร็วเกินกำหนด 18.30% ตัดหน้ากระชั้นชิด 10.56% และจากสาเหตุอื่นๆ เช่น มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ไม่มีใบขับขี่ อีก 34.33% (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน) ซึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในทุกๆปีที่ผ่านมาล้วนมาจากปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพของการบังคับใช้กฎหมายทั้งสิ้น

สำหรับในพื้นที่ภาคใต้ นั้น การประเมินผลการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ผ่านมาช่วงเทศกาลสงกรานต์ (11-17 เมษายน 2551 รวม 7 วัน) เมื่อพิจารณาในเชิงสถิติ ถือว่าในภาพรวมประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย เทศกาลสงกรานต์ ปี 2551 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 46 คน ลดลงกว่าปีที่ผ่านมา 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.13 ผู้บาดเจ็บมี 693 คน ลดลงกว่าปีที่ผ่านมา 4 คน คิดเป็นร้อยละ 0.57 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)

ตาราง 3 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์ (คน) ในเขตภาคใต้

ปี พ.ศ.	เทศกาลสงกรานต์	
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2551	707	46

ที่มา : ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการ เมาสุรา คิดเป็น 31.58% ขับรถเร็วเกินกำหนด คิดเป็น 23.44% การตัดหน้ากระชั้นชิด คิดเป็น 12.20% และจากสาเหตุอื่นๆ เช่น มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ไม่มีใบขับขี่ อีก 32.78% (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน) ซึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในทุกๆปีที่ผ่านมาล้วนมาจากปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพของการบังคับใช้กฎหมายทั้งสิ้น

จากเหตุผลดังกล่าวนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญกับยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและจริงจังอย่างต่อเนื่อง ย่อมส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุและสถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บลดลง ดังนั้นกลประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมายจึงมีความสำคัญ ในการนำข้อมูลต่างๆที่ได้รับจากการประเมินนี้ไปดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ด้านการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวให้มีความสมบูรณ์มากขึ้นและทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกส่วน เพราะหากการบังคับใช้กฎหมายประสบผลสำเร็จ การป้องกันอุบัติเหตุจากรถก็จะประสบผลสำเร็จไปด้วย

เนื่องจากภาคใต้เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในทางเศรษฐกิจ เป็นแหล่งศูนย์รวมของประเพณี วัฒนธรรม พิธีกรรม ความเชื่อ การละเล่นพื้นบ้าน มีแหล่งโบราณคดีของไทยที่สำคัญมากมาย นอกจากนั้นยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย และที่สำคัญคือสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล ที่มีอยู่ครอบคลุมเกือบทุกจังหวัด ซึ่งถือว่าเป็นจุดเด่นสำคัญที่นักท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นชาวไทยหรือชาวต่างประเทศที่ต่างเดินทางมาท่องเที่ยวกันเป็นจำนวนมากในแต่ละปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่จะมีการสัญจรจำนวนมากเป็นพิเศษ ซึ่งการเดินทางทางถนนถือว่าการเดินทางเส้นทางหลักของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาในภาคใต้ จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นดังนั้นผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความจำเป็นที่จะประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ โดยใช้รูปแบบการประเมินแบบชิป (CIPP Model) ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัยไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาบริบท (Context)
 - 1.1 วัตถุประสงค์ของนโยบาย
 - 1.2 สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม
 - 1.3 วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน
2. เพื่อประเมินปัจจัยนำเข้า (Input)
 - 2.1 ด้านงบประมาณ
 - 2.2 ด้านกำลังคน
 - 2.3 ด้านวัสดุอุปกรณ์
 - 2.4 แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจากรถ
 - 2.5 ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน
 - 2.6 การบังคับใช้กฎหมาย
3. เพื่อประเมินกระบวนการของนโยบาย (Process)
 - 3.1 การบังคับใช้กฎหมาย
 - 3.2 การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน

3.3 ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ

3.4 การบริหาร วางแผนงาน

4. เพื่อประเมินผลผลิต (Product/Output)

4.1 ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

4.2 ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย

ความสำคัญของการวิจัย

จากการประเมินครั้งนี้จะทำให้ได้ตัวชี้วัด ผลผลิตและผลลัพธ์ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุที่สามารถนำไปใช้ได้จริง และได้แนวทางในการนำข้อมูลต่างๆที่ได้รับจากการประเมินนี้ไปดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น เพื่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งข้อมูลที่ได้จะมีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ ครอบคลุมกระบวนการสำคัญของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ สามารถนำไปขยายผลกับจังหวัดอื่นๆต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่จังหวัดในเขตภาคใต้ตอนบนและภาคใต้ตอนล่าง คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา ตามลำดับ

ขอบเขตด้านการศึกษา ศึกษาบนพื้นฐานของการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ โดยใช้รูปแบบการประเมินแบบชิป (CIPP Model)

ขอบเขตด้านประชากร ได้แก่ ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ จำนวน 111 คน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา จำนวน 400 คน รวมกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 511 คน

นิยามศัพท์

1. นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร หมายถึง การปฏิบัติงานตามกฎหมายนโยบายความปลอดภัยทางถนน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้

2. การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร หมายถึง การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ โดยการศึกษาองค์ประกอบ 4 ด้าน คือ บริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิต

3. การศึกษาบริบท หมายถึง การประเมินสถานะแวดล้อมต่างๆของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้ได้มาซึ่งหลักการเหตุผลที่จะนำไปใช้ในการกำหนดวัตถุประสงค์ของนโยบาย ในการวิจัยประกอบด้วยการประเมินด้าน วัตถุประสงค์ของนโยบาย สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

4. การประเมินปัจจัยนำเข้า หมายถึง การประเมินเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่นำมาใช้ในการกำหนดวิธีการของทรัพยากรต่างๆ เพื่อให้การดำเนินการตามนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย ด้านงบประมาณ ด้านกำลังคน และด้านวัสดุอุปกรณ์ ด้านแผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และด้านการบังคับใช้กฎหมาย

5. การประเมินกระบวนการ หมายถึง การประเมินเพื่อทำนายข้อบกพร่องของกระบวนการนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในส่วนการบังคับใช้กฎหมาย การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ การบริหาร วางแผนงาน

6. การประเมินผลผลิต หมายถึง การประเมินเพื่อตรวจสอบผลผลิต เมื่อได้ดำเนินการไปแล้วหรือสิ้นสุดนโยบายที่ตั้งไว้ ว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ หรือตามที่คาดหวังไว้หรือไม่ ได้แก่การประเมินประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมาย

7. มาตรการ3ม.2ข.1ร. หมายถึง การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ให้ลดลง ประกอบด้วย ม. – ไม่สวมหมวกนิรภัย (เฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์) ม. – มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ม. – เมาสุราขับรถ ข. – ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (เฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์/รถปิคอัพส่วนบุคคล) ข. – ไม่มีใบขับขี่ และ ร. – ขับรถเร็วเกินกำหนด

กรอบแนวคิดของการวิจัย

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร วรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และรูปแบบการประเมิน (Model) ต่างๆ ทำให้ผู้วิจัยได้ใช้รูปแบบการประเมินตามแบบซิป

โมเดล (CIPP Model) ของสตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) ประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ ครั้งนี้ เนื่องจากเป็นรูปแบบการประเมินที่ทำให้ได้ข้อมูลครอบคลุมกระบวนการสำคัญทั้งระบบ ประกอบด้วย ด้านบริบท ด้านปัจจัยนำเข้า ด้านกระบวนการ และด้านผลผลิต



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

สมมติฐานของการวิจัย

1. การประเมินด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ ผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ มีแนวโน้มไปในทางบวก
2. คุณลักษณะส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีความเห็นแตกต่างกัน
3. จังหวัดต่าง ๆ มีความคิดเห็นด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิต ไม่แตกต่างกัน

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้” ซึ่งเป็น การศึกษานโยบายในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายนั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร วรรณกรรมและ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและได้นำเสนอตามหัวข้อ ดังนี้

1. ทฤษฎีเกี่ยวกับการประเมินผล
2. การประเมินผลแบบชิป (CIPP Model)
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ทฤษฎีเกี่ยวกับการประเมินผล

1.1 ความหมายของการประเมินผล

ความหมายของการประเมินผล ได้มีนักวิชาการต่าง ๆ หลายท่านได้ให้ความหมายของการ ประเมินผลที่หลากหลาย สามารถรวบรวมได้ดังนี้

โพรวัส (Provus) การประเมินคือ การวัด (Measurement) ในระยะแรก “การวัด” และ “การประเมิน” ถือเป็นสิ่งที่มีความหมายเดียวกัน เนื่องจากการประเมินเป็นศาสตร์ที่มีแหล่งกำเนิดมา จากศาสตร์แห่งการวัดในด้านหนึ่งการนิยามว่าการประเมินคือ การวัด มีข้อดีในแง่ที่ทำให้การประเมิน มีความเป็นวิทยาศาสตร์ ซึ่งเป็นศาสตร์ที่มีความเป็นปรนัย และความเที่ยงตรง อย่างไรก็ตามก็ตีผลเสียที่ ตามมาคือ นักประเมินมีบทบาทเป็นเพียง “นักเทคนิคการวัด” ที่มุ่งสร้างเครื่องมือวัดคุณลักษณะของ บุคคล การประเมินจึงผูกติดอยู่กับการตีความหมายของคะแนน ที่ได้จากเครื่องมือมาตรฐานของการ วัดมากเกินไป ทำให้มองข้ามตัวแปรเชิงประเมินที่สำคัญ ที่ไม่สามารถใช้วิธีการเชิงปริมาณมาวัด เท่านั้น (Provus , 1971)

รอสซี และฟรีแมน (Rossi and Freeman) การประเมินคือ การช่วยการตัดสินใจ (Assistant in decision – making) กล่าวคือ การประเมินช่วยเสนอสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการ ตัดสินใจในการบริหารงาน การประเมินจึงขยายขอบเขตนอกเหนือไปจากการประเมินมนุษย์ เช่น ประเมินโครงการ ทรัพยากร มาตรการดำเนินงาน เป็นต้น นอกจากนั้นความต้องการในการทำนายหรือ คาดการณ์ (needs of forecasts) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความซับซ้อนและอาศัยเทคนิควิธีของผู้เชี่ยวชาญ เฉพาะด้าน ทำให้ผู้ประเมินจำต้องให้ความสำคัญกับสมมติฐานที่ตั้งขึ้นเพื่อนำไปสู่การตัดสินใจหรือ การคาดการณ์ (Rossi and Freeman, 1993: 103)

ครอนบัค (Cronbach) กล่าวเสริมนิยามดังกล่าวว่า การประเมินเป็นกระบวนการที่เป็นระบบในการเก็บรวบรวมและใช้สารสนเทศสำหรับการตัดสินใจ จุดมุ่งหมายหลักของการประเมินโครงการอยู่ที่ความต้องการทราบผลของโครงการ และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานรวมทั้งส่วนของโครงการที่ควรปรับปรุงแก้ไข (Cronbach, 1963)

แอลคิน (Alkin) กล่าวว่า การประเมินเป็นกระบวนการของการทำให้เกิดความมั่นใจในการตัดสินใจด้วยการคัดเลือกข้อมูลที่เหมาะสม รวบรวมและวิเคราะห์เพื่อจัดทำรายงานสรุปสารสนเทศ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารในการตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เหมาะสม (Alkin, 1969: 2-9)

ไทเลอร์ (Tyler) กล่าวว่า การประเมินเป็นการเปรียบเทียบระหว่าง “สิ่งที่เป็นจริง” (what is) กับ “สิ่งที่ควรจะเป็น” (what should be) (Tyler, 1950)

สตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam) กล่าวว่า การประเมินเป็นการกำหนดปัญหาการเก็บรวบรวมข้อมูลและเสนอสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจเพื่อให้การตัดสินใจนั้นเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด (Stufflebeam, 1971)

สคริฟเวน (Scriven) การประเมินคือ การตัดสินคุณค่า (Determining of worth or value) นิยามดังกล่าวถือเป็นนิยามกระแสหลัก (mainstream) ของการประเมิน โดยผู้ประเมินจะต้องมีความเชี่ยวชาญในการสังเกตและอาศัยหลักเหตุผล กล่าวอีกอย่างก็คือแนวคิดดังกล่าวถือว่า ถ้าผู้ประเมินมิได้ตัดสินคุณค่าของสิ่งที่ประเมินถือว่าผู้ประเมินยังทำหน้าที่ไม่สมบูรณ์ (Scriven, 1967)

การประเมินเป็นกิจกรรมและวิธีการศึกษาเพื่อค้นหาคุณค่าของความจริงภายใต้บริบทของสังคม ซึ่งมีความสลับซับซ้อนค่อนข้างมาก ฉะนั้นการประเมินจึงเป็นกระบวนการที่มีความละเอียดอ่อนและจะต้องอาศัยองค์ความรู้ในเชิงสหวิทยาการ (inter- disciplinary) อาทิเช่น ปรัชญา วิทยาศาสตร์ และสังคมศาสตร์ เป็นต้น

การให้ความหมายดังกล่าวสอดคล้องกับข้อสรุปของ ปีเตอร์ เอช รอสซี และเฮาเวิร์ดอี ฟรีแมน (Peter H. Rossi and Howard E. Freeman, 1993: 54) ที่เสนอว่าทฤษฎีการประเมินและการศึกษาวิจัยคือ วิธีการศึกษาสังคมอย่างเป็นระบบภายใต้เทคนิคการวิจัยรวมทั้งการนำองค์ความรู้ที่มีความหลากหลาย (several discipline) มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ตามแต่ละบริบท ไม่ว่าจะเป็น การกำหนดกรอบความคิดและการรับรู้ (conceptualization) การออกแบบ (design) การวางแผน (planning) และการนำไปใช้ (implementation)

จากการศึกษาเอกสารของนักวิชาการชาวไทยและนักวิชาการชาวต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับนิยามของการประเมินผล สรุปได้ว่า การประเมินผล หมายถึงกระบวนการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลและสรุปข้อมูลของสิ่งใด สิ่งหนึ่ง เพื่อใช้ในการพิจารณาคุณค่าโดยวิธีดำเนินการต้องมีหลักเกณฑ์น่าเชื่อถือ

1.2. วัตถุประสงค์ของการประเมินผล

มีนักทฤษฎีแบ่งกลุ่มทฤษฎีการประเมินเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ได้ดังนี้ (สถาบันพระปกเกล้า, 2548: 2-6)

1) กลุ่มประโยชน์นิยม (Utilitarianism) นักทฤษฎีในกลุ่มนี้เชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินคือ การสร้างประโยชน์แก่สังคม การประเมินจะมีคุณค่าก็ต่อเมื่อนำผลที่ได้จากการประเมินนั้นไปสร้างประโยชน์แก่สังคมและคนหมู่มาก (สถาบันพระปกเกล้า, 2548: 2-6)

2) กลุ่มพหุนิยม (Pluralism) นักทฤษฎีในกลุ่มนี้เชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินไม่ควร มีเพียงหนึ่งเดียว การประเมินควรเป็นสิ่งที่สามารถตอบสนองเป้าหมายได้หลายด้าน เช่นการประเมิน เพื่อแสดงกลไกแห่งอำนาจในการติดตาม/ควบคุม/ดูแลการดำเนินงานต่างๆ เป็นต้น นักทฤษฎีในกลุ่มนี้ส่วนหนึ่งได้รับอิทธิพลจากแนวคิดสำนักอรรถดึกฎญาณนิยม (intuitionism) ซึ่งเชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินอยู่ที่ “การตัดสินคุณค่า” ของสิ่งของหรือเหตุการณ์ที่ทำการประเมินผ่านการใช้ความรู้, ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้ประเมิน (สถาบันพระปกเกล้า, 2548: 2-6)

สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการประเมินผลนั้นมีหลากหลาย (Variety of practical reasons) ไม่ว่าจะเป็นการช่วยสนับสนุนการตัดสินใจ (aid in decision) ว่าโครงการดังกล่าวจะ ดำเนินการต่อไปอย่างไร เพื่อปรับปรุง (improved) เพื่อขยาย (expanded) เพื่อลดหรือจำกัด (curtailed) เพื่อเข้าถึงอรรถประโยชน์ (utility) ของโครงการและการริเริ่มสิ่งใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ของการบริหาร (administration) และการจัดการ (management) โครงการ เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้สนับสนุนโครงการด้วยการสร้างความเป็นเหตุเป็นผลและสามารถตรวจสอบได้ (accountability) นอกจากนั้นการประเมินยังช่วยเพิ่มความเป็นแกนสาร (substantive) และสนับสนุน องค์ความรู้ของระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์

1.3 วิธีการประเมินผล

รอสซีและฟรีแมน กล่าวว่า ปัญหาสังคมโดยทั่วไปจะถูกจำแนกโดยผู้นำทางการเมืองและทางจริยธรรม (Political and moral leaders) รวมทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (stakeholders) ซึ่งผู้ประเมินจะมีบทบาทสำคัญในการนิยามและกำหนดธรรมชาติ (natural) ขนาด (size) และการแยกแยะสภาพ ปัญหา (distribution of the problem) ผ่านกระบวนการที่เป็นระบบ (Rossi and Freeman, 1993: 103) และโดยทั่วไป วิธีการประเมินถูกจำแนกออกเป็น 2 แนวทางหลัก ได้แก่

1) อัตนัยนิยม (Subjectivism) แนวคิดของกลุ่มนี้เลือกใช่วิธีการเชิงธรรมชาติ (naturalistic approach) ซึ่งอยู่บนหลักการของวิธีดำเนินงานที่ยืดหยุ่น รวบรวมข้อมูลรอบด้านตามสภาพธรรมชาติและใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญของผู้ประเมินแต่ละคนเป็นเกณฑ์ในการสรุปผล วิธีการดังกล่าวตั้งอยู่บนแนวคิดที่ว่า การตัดสินว่าอะไรจริงหรือเท็จ/มีคุณค่าหรือไม่ เป็นเรื่องของปัจเจกบุคคล

ซึ่งขึ้นอยู่กับจิตของปัจเจกบุคคลว่าจะมองความจริงหรือคุณค่าอย่างไร ไม่มีมาตรการที่แน่นอนในการกำหนดคุณค่าของสิ่งต่างๆ ฉะนั้นในทางปฏิบัติผู้ประเมินจึงควรกำหนดมาตรฐาน หรือเกณฑ์ในการตัดสินคุณค่าขึ้นมาเองด้วยเหตุและผล ซึ่งการจะทำเช่นนั้นได้จำเป็นต้องอาศัยความรู้ ประสบการณ์ และความสามารถของแต่ละปัจเจกบุคคล (สถาบันพระปกเกล้า, 2548: 2-6)

2) ปรนัยนิยม (Objectivism) วิธีการประเมินที่ถือเป็นลักษณะเฉพาะของแนวคิดนี้คือ วิธีการเชิงระบบ (systematic approach) ซึ่งเป็นวิธีการที่มีการวางแผนการดำเนินการอย่างชัดเจน ใช้เครื่องมือที่มีมาตรฐานในการเก็บข้อมูล โดยมีความพยายามที่จะควบคุมตัวแปรแทรกซ้อนให้มากที่สุด วิธีการดังกล่าวสะท้อนแนวคิดของกลุ่มที่เชื่อว่า มนุษย์สามารถรู้ว่าจะไร้อะไรจริงหรือเท็จ/มีคุณค่าหรือไม่ เป็นสิ่งที่สามารถกำหนดเป็นมาตรการสากลได้ เพราะความจริงเป็นสิ่งที่สากล (universal) การสร้างเครื่องมือที่มีมาตรฐานจะนำไปสู่การค้นพบความจริงและคุณค่าของความจริงได้ ซึ่งเครื่องมือดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้จากความรู้ ประสบการณ์ และที่สำคัญคือการผ่านการฝึกฝนอบรมของผู้ประเมิน (สถาบันพระปกเกล้า, 2548: 2-7)

นอกจากการแบ่งวิธีการของการประเมินออกเป็น 2 มิติคือ อัตนัยนิยม และปรนัยนิยม นักทฤษฎีการประเมินยังจัดประเภทของการประเมินออกเป็นอีก 2 มิติคือ มิติทางด้านวัตถุประสงค์ และมิติทางด้านวิธีการ มิติทั้งสองนำไปสู่การจัดประเภทการประเมินออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

1. การประเมินที่เน้นการตัดสินใจโดยใช้วิธีเชิงระบบ (Systematic decision-oriented evaluation หรือ SD Models) การประเมินประเภทนี้เน้นการใช้วิธีเชิงระบบเพื่อการเสนอสารสนเทศ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้องสำหรับการตัดสินใจ

2. การประเมินที่เน้นการตัดสินใจโดยใช้วิธีเชิงธรรมชาติ (Naturalistic decision-oriented evaluation หรือ ND Models) การประเมินประเภทนี้เน้นการใช้วิธีธรรมชาติเพื่อการเสนอสารสนเทศ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้องสำหรับการตัดสินใจ

3. การประเมินที่เน้นการตัดสินคุณค่าโดยใช้วิธีเชิงระบบ (systematic value-oriented evaluation หรือ SV Models) การประเมินประเภทนี้เน้นการใช้วิธีเชิงระบบเพื่อให้นักประเมินทำการตัดสินคุณค่าของสิ่งที่มุ่งประเมิน

4. การประเมินที่เน้นการตัดสินคุณค่าโดยวิธีเชิงธรรมชาติ (Naturalistic value-oriented evaluation หรือ NV Models) การประเมินประเภทนี้เน้นการใช้วิธีเชิงธรรมชาติเพื่อให้นักประเมินทำการตัดสินคุณค่าของสิ่งที่มุ่งประเมิน

สรุปว่า วิธีการประเมินนั้นมีหลายวิธี โดยจะครอบคลุมในวิธีการประเมินที่เน้นการวางแผนการดำเนินการอย่างชัดเจน และวิธีดำเนินงานที่ยืดหยุ่นเพื่อให้ได้ผลการประเมินตามที่ต้องการ

1.4 เกณฑ์ในการประเมินผลนโยบาย

จุมพล หนีพาทนิช (2547:239) แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายที่ผ่านมาการประเมินผลนโยบายมีปัญหาในเรื่องของกฎเกณฑ์ กติกา ดังนั้น ในหัวข้อนี้จะได้กล่าวถึง “ เกณฑ์การประเมินผลนโยบาย” โดยทั่วไปเวลาพูดถึง “ เกณฑ์” มักจะหมายถึงคุณลักษณะหรือระดับที่ถือว่าเป็นคุณภาพ ความสำเร็จหรือความเหมาะสมของทรัพยากร การดำเนินงานหรือผลการดำเนิน โดยทั่วไปเป็นที่ยอมรับกันว่า เวลาที่มีการประเมินผลนโยบายมักจะใช้เกณฑ์ต่อไปนี้คือ เกณฑ์ที่เน้นประสิทธิภาพ (Efficiency) และเกณฑ์ที่เน้นประสิทธิผล (Effectiveness) โดยจะกล่าวถึงเกณฑ์ทั้ง 2 ก่อน หลังจากนั้นจะกล่าวถึงเกณฑ์อื่นๆ อาทิ ความพอเพียง (Adequacy) เกณฑ์ความเป็นธรรม (Equity) เกณฑ์การสนองความต้องการ (Responsiveness) และเกณฑ์ความเหมาะสม (Appropriateness)

1.4.1 เกณฑ์ประสิทธิภาพและเกณฑ์ประสิทธิผลที่นำมาใช้ในการประเมินผลนโยบาย

ในทฤษฎีของ Amitai Etzioni (1964:6) ที่ปรากฏในงานที่มีชื่อ “Modern Organization” ได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ประสิทธิผล” (Effectiveness) ว่าหมายถึงระดับที่บรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ขององค์การ ตามความหมายของประสิทธิผลที่ Etzioni ได้ให้ไว้ เป็นการให้ไว้ในกรณีขององค์การ ดังนั้น องค์การที่มีประสิทธิผล คือ องค์การที่สามารถดำเนินการบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ประสิทธิผลจึงเป็นเรื่องความสำเร็จขององค์การในการกระทำสิ่งต่างๆ ตามที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้ องค์การที่มีประสิทธิผลสูงจึงเป็นองค์การที่ประสบความสำเร็จอย่างสูงในการทำงานตามเป้าหมาย ส่วนองค์การที่มีประสิทธิผลต่ำจึงเป็นองค์การที่ไม่ประสบความสำเร็จในการทำงานให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ ดังนั้น การพูดถึงประสิทธิผลขององค์การจึงเป็นเรื่องของการพยายามหาคำตอบว่า องค์การที่ศึกษานั้นได้ดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้สำเร็จแค่ไหน ในแง่นี้จะเห็นได้ว่า ประสิทธิผลขององค์การเป็นเรื่องของการพิจารณาว่า องค์การประสบความสำเร็จเพียงใดในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

ในแง่ของการวัด การวัดประสิทธิผลขององค์การสามารถวัดได้ 4 วิธี คือ

1. วัดจากความสามารถขององค์การในการบรรลุเป้าหมาย
2. วัดโดยอาศัยความคิดระบบ
3. วัดจากความสามารถขององค์การในการชนะใจผู้มีอิทธิพล
4. วัดจากค่านิยมที่ต่างกันของสมาชิกขององค์การ

วิธีวัดประสิทธิผลขององค์การจากความสามารถขององค์การในการบรรลุเป้าหมาย ถือว่าประสิทธิผลขององค์การน่าจะวัดได้จากความสามารถขององค์การในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย ซึ่งเราสามารถวัดโดยใช้วิธีวัดประสิทธิผลขององค์การจากความสามารถในการบรรลุ

เป้าหมายได้ต่อเมื่อลักษณะขององค์การและเป้าหมายนั้น มีลักษณะตามข้อสมมติฐาน 5 ประการ (1) องค์การที่เราศึกษานั้น ในความเป็นจริงมีเป้าหมายที่แท้จริง (2) เราสามารถมองเห็นและเข้าใจเป้าหมายเหล่านั้น (3) จำนวนเป้าหมายที่แท้จริงขององค์การควรมีปริมาณไม่มากจนเกินความสามารถที่เราจะทำได้ (4) ต้องมีการเห็นพ้องต้องกันในเป้าหมายที่แท้จริงเหล่านั้น (5) เราต้องสามารถวัดได้ว่าองค์การกำลังบรรลุเป้าหมายไปได้แค่ไหน เมื่อไร อย่างไร

สำหรับ “ประสิทธิภาพ” Etzioni ได้ให้คำจำกัดความว่า หมายถึง จำนวนการใช้ทรัพยากรในการทำให้เกิดผลผลิตต่อหน่วย หรือ “ประสิทธิภาพ” หมายถึงมีความสามารถ หรือการเพิ่มผลผลิต หรือมีสมรรถภาพ ในกรณีขององค์การ เวลาพูดถึง “องค์การที่มีประสิทธิภาพ” ก็จะเป็นการพิจารณาว่าเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้ได้สำเร็จแค่ไหน ส่วนคำว่า “ประสิทธิภาพขององค์การ” เป็นการพิจารณาค่าใช้จ่ายที่องค์การใช้ในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนั้นๆ “องค์การที่มีประสิทธิภาพ” หมายถึงองค์การที่ใช้ปัจจัยนำเข้าหรือทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้อย่างประหยัดที่สุด และสามารถทำการผลิตสินค้าหรือบริการได้มากที่สุด “ประสิทธิภาพขององค์การ” จึงเป็นการพิจารณาถึงอัตราส่วนระหว่างปัจจัยนำเข้าและปัจจัยนำออก “องค์การที่มีประสิทธิภาพสูง” คือองค์การที่สามารถนำปัจจัยนำออกได้มากที่สุดจากการใช้ปัจจัยนำเข้าน้อยที่สุด ในขณะที่ “ประสิทธิภาพ” เป็นการพิจารณาถึงความสำเร็จในการดำเนินงานขององค์การให้บรรลุเป้าหมาย อย่างไรก็ตามในกรณีที่น่าประสิทธิภาพมาใช้ในการประเมินผลนโยบาย “นโยบายที่มีประสิทธิภาพ” จึงน่าจะมีหมายถึงนโยบายนั้นเมื่อได้มีการดำเนินการที่มีการใช้ทรัพยากรการทำให้เกิดผลต่อหน่วยต่ำ

มีข้อสังเกตเกี่ยวกับการใช้เกณฑ์ทั้ง 2 ในการประเมินผลนโยบายระหว่างเกณฑ์ “ประสิทธิภาพ” กับเกณฑ์ “ประสิทธิผล” ก็คือ (ศิริชัย กาญจนาวาสี 2545:147-148)

ประการที่หนึ่ง จะมีการใช้เกณฑ์ประสิทธิภาพมากกว่าเกณฑ์ประสิทธิผล

ประการที่สอง ประสิทธิภาพเวลาใช้ มักจะใช้ในการประเมินการดำเนินการหรือการปฏิบัติงาน เช่นใช้ในการประเมินผลการดำเนินงานไปสู่การปฏิบัติ ประเด็นคือ การนำเกณฑ์ประสิทธิภาพมาใช้ในกรณีดังกล่าวบางครั้งเกิดความกำกวมหรือเกิดความคลุมเครือ ในแง่ประสิทธิภาพหมายถึงอะไรกันแน่ระหว่างการเพิ่มผลผลิต(Productivity) หรือความมีประสิทธิภาพ(Effectiveness)

ประการที่สาม ในกรณีที่เรารู้ว่าประสิทธิภาพในกรณีของภาครัฐในภาพรวม ทั้งการผลผลิตและประสิทธิภาพหรือการมีประสิทธิผล ในกรณีดังกล่าว ประสิทธิภาพหมายถึง การได้ประโยชน์สูงสุดและเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด(Maximize gains minimize cost)

ประการที่สี่ ประสิทธิภาพถ้าให้ความหมาย การเพิ่มผลผลิต การวัดจะต้องวัดโดยข้อมูลระยะยาวที่ครอบคลุมผลผลิต และการวัดค่าใช้จ่ายจะต้องใช้เวลานานเช่นเดียวกัน ในแง่

ดังกล่าว การวัดประสิทธิภาพจึงเป็นการวัดหรือการเปรียบเทียบที่ข้ามเวลา ในขณะที่ถ้าหมายถึง ประสิทธิภาพ การวัดอาจจะใช้วิธีตรงไปตรงมา โดยแค่สอบถามว่าแผนงาน/โครงการที่ได้มีการ ดำเนินการในที่สุดแล้วบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายหรือไม่อย่างไร

ประการที่ห้า ดังที่กล่าวมาข้างต้น เวลาที่มีการวัดผลดำเนินงานจึงมักใช้ตัวชี้วัด ทั้ง “ประสิทธิภาพ” และ “ประสิทธิผล” โดย “ประสิทธิผล” ที่ใช้เป็นตัวชี้วัด นอกจากจะหมายถึงการ บรรลุผลตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายแล้วยังรวมถึงผู้รับบริการ (หรือผู้บริโภค) มีความพึงพอใจด้วย ส่วน “ประสิทธิภาพ” นอกจากจะหมายถึงการมีความสามารถหรือการเพิ่มผลผลิตแล้ว ยังหมายถึง สามารถในการใช้ทรัพยากรและกระบวนการปฏิบัติงานในการสร้างผลผลิตในแง่ดังกล่าว “ประสิทธิภาพ” พิจารณาได้ 2 ลักษณะ

ลักษณะแรก ได้แก่ ประสิทธิภาพในการประหยัด หมายถึง ความสามารถในการใช้ ทรัพยากรอย่างประหยัด หรืออย่างคุ้มค่า ก่อให้เกิดผลสูงสุด

ลักษณะที่สอง ได้แก่ ประสิทธิภาพในการผลิต หมายถึงความสามารถในการลด ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยการผลิต

1.4.2 เกณฑ์อื่นๆ ที่นำมาในการประเมินผลนโยบาย

นอกจากเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการประเมินผลนโยบายจะได้แก่เกณฑ์ที่เน้น “ประสิทธิภาพ” และเกณฑ์ที่ใช้ “ประสิทธิผล” ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วยังมีเกณฑ์อื่นๆ ที่นำมาใช้ ในการประเมินนโยบายอีก ได้แก่

1. ความพอเพียง (Adequacy)

ความพอเพียง หมายถึง ความสามารถในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ของ นโยบาย ภายใต้เงื่อนไขทางทรัพยากรที่มีอยู่ หมายถึง ความพอใจที่นโยบายสาธารณะสามารถ ตอบสนองความต้องการ โดยพิจารณาจากประสิทธิผล โดยทั่วไปเกณฑ์เกี่ยวกับความพอเพียงนี้จะ บ่งชี้ถึงความคาดหวังเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างทางเลือกต่างๆ ของนโยบายกับผลของนโยบาย ความพอเพียง

2. ความเท่าเทียม (Equality)

ความเท่าเทียม เป็นเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับหลักเหตุผลทางด้านกฎหมายและสังคม เกณฑ์ นี้พิจารณาได้จากการกระจายผลของนโยบายและความพยายามของกลุ่มต่างๆ ที่จะได้รับความเป็น ธรรมหรือความเท่าเทียมกัน กล่าวคือ นโยบายที่คำนึงการจัดสรรสิ่งที่เป็นผลประโยชน์หรือการให้บริการ บริการต่างๆกับประชาชนในรูปแบบกลุ่มต่างๆ ในสังคมอย่างเป็นรูปธรรม นโยบายการให้บริการ สาธารณะต่างๆ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องคำนึงถึงการประเมินนโยบายในแง่ของความเท่าเทียมกัน นโยบายหรือโครงการบางอย่างอาจมีประสิทธิผล หรือมีประสิทธิภาพและมีความพอเพียง เมื่อ

พิจารณาจากอัตราส่วนของต้นทุน-ผลประโยชน์หรือผลประโยชน์สุทธิอาจได้รับประเมินว่าไม่เหมาะสมที่จะนำมาปฏิบัติ ด้านนโยบายหลายอย่างที่ได้รับผลประโยชน์มากไม่ได้เสียค่าใช้จ่ายหรือค่าบริการเลย หรือเสียให้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ในทำนองกลับกัน นโยบายบางอย่างผู้เสียค่าใช้จ่ายหรือค่าบริการให้มากกลับได้รับประโยชน์น้อย เป็นต้น

3. การตอบสนองความต้องการ(Responsiveness)

นโยบายนั้นมีประสิทธิผล มีประสิทธิภาพ มีความพอเพียง ให้ความเป็นธรรม แต่มักมีปัญหาเกิดขึ้นอยู่เสมอว่านโยบายนั้นไม่สามารถตอบสนองความต้องการ ความพึงพอใจในคุณค่าของกลุ่มต่างๆ ได้เกณฑ์การตอบสนองความต้องการจึงมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าเกณฑ์อื่นๆ โดยเฉพาะการตอบสนองนั้นตรงกับกลุ่มเป้าหมายของนโยบายหรือไม่ เกณฑ์ในการประเมินประการนี้จึงมีความมุ่งหมายสำคัญกลุ่มหนึ่ง เกณฑ์ในการประเมินนโยบายประการนี้จึงมีความมุ่งหมายสำคัญที่จะให้นักวิเคราะห์นโยบายตอบคำถามอยู่เสมอว่า นโยบายนั้นตอบสนองความต้องการ ให้ความพึงพอใจมีคุณค่าต่อสังคมมากน้อยเพียงไร และนโยบายนั้นสนองความต้องการของกลุ่มที่ได้รับประโยชน์คือกลุ่มเป้าหมายหรือไม่

4. ความเหมาะสม(Appropriateness)

ความเหมาะสม ซึ่งหากพิจารณาถึงหลักเหตุผลในด้านที่เกี่ยวกับหลักการหรือสาระของนโยบาย เป็นที่ยอมรับว่า ความเหมาะสมของนโยบายใดนโยบายหนึ่งนั้นมิใช่ขึ้นอยู่กับเกณฑ์การประเมินเกณฑ์ใดโดยเฉพาะ แต่จะต้องอาศัยหลายเกณฑ์ประกอบกัน เกณฑ์ความเหมาะสมจะต้องพิจารณาถึงคุณค่าของวัตถุประสงค์ของนโยบาย ความมีเหตุผลสนับสนุนสมมติฐานต่างๆ ของวัตถุประสงค์นั้น ในขณะที่เกณฑ์ประเมินอื่นๆ จะถือว่าวัตถุประสงค์เป็นเรื่องที่ยอมรับกันแล้ว แต่เกณฑ์ความเหมาะสมจะต้องถามว่าวัตถุประสงค์นั้นเหมาะสมหรือไม่ การที่ตอบคำถามนี้ได้จะต้องพิจารณาเกณฑ์ต่างๆ ในการประเมินร่วมกัน คือใช้เหตุผลหลายด้าน

1.5 ตัวชี้วัดในการประเมินผลโครงการ

ในการประเมินผลนโยบายนั้น จะเริ่มต้นจากการกำหนดตัวชี้วัด การเก็บรวบรวมข้อมูล การเลือกใช้ชนิดของข้อมูล การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือและการกำหนดเกณฑ์ของตัวชี้วัด ดังนั้น ควรที่จะทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับตัวชี้วัดและการกำหนดเกณฑ์เพื่อที่จะนำไปใช้ในการประเมินผลนโยบาย ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเรื่องการกำหนดตัวชี้วัด ประเภทของตัวชี้วัด

1.5.1 การกำหนดตัวชี้วัด

สุวิมล ตีรภานนท์(2543:55-62) เมื่อผู้ประเมินได้ประเมินประเด็นที่ต้อง การประเมินแล้วงานขั้นต่อไปก็คือ การพัฒนาตัวชี้วัดจากประเด็นแต่ละประเด็น ตัวชี้วัดนี้จะทำหน้าที่เป็นสัญญาณบอกคำตอบของประเด็นที่ต้องการทราบในการประเมิน ตัวชี้วัดที่เหมาะสมควรพัฒนามาจากประเด็นที่ต้องประเมิน และเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของโครงการเท่านั้น

ในการพัฒนาตัวชี้วัด(indicator)ของประเด็นที่ต้องการประเมิน เริ่มต้นจากการกำหนดตัวชี้วัดการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งรวมถึงการเลือกใช้ชนิดของข้อมูล การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ และการกำหนดเกณฑ์ของตัวชี้วัด

การประเมินจะมีคุณภาพมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับขั้นตอนของการพัฒนาตัวชี้วัดเป็นสำคัญ ดังกล่าวในรายละเอียดต่อไป

1.5.2. ประเภทของตัวชี้วัด

สุวิมล ตีรกานันท์ (2543: 57-58) ที่ให้เห็นถึงประเภทของตัวชี้วัดว่าสามารถแบ่งได้เป็น4 ประเภทใหญ่ ดังนี้

1.แบ่งตามลักษณะของตัวชี้วัด

1.1 ตัวชี้วัดโดยตรง เป็นตัวชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงสิ่งที่เกิดขึ้นโดยตรงในประเด็นที่ต้องการประเมิน เช่น ปริมาณงานที่ได้จากโครงการ

ประเด็นที่ต้องการประเมิน

ความทั่วถึงของพื้นที่ที่ได้รับโครงการ

ตัวชี้วัด

สัดส่วนของพื้นที่ที่ได้รับโครงการกับพื้นที่เป้าหมายทั้งหมด

1.2 ตัวชี้วัดใกล้เคียง เป็นตัวชี้วัดลักษณะอื่นที่ใกล้เคียงกับประเด็นที่ต้องการประเมิน อาจใช้ตัวชี้วัดเพียงตัวเดียวหรือชุดของตัวชี้วัดในลักษณะเดียวกัน เช่น

ประเด็นที่ต้องการประเมิน

ความรู้ความเข้าใจ

ความเหมาะสม

การลดความเจ็บป่วย

ตัวชี้วัด

ความแตกต่างระหว่างคะแนน pretest และคะแนน posttest

จำนวนครั้งของความขัดแย้งที่เกิดขึ้น

ปริมาณการขยายยา ร่วมกับ สถิติจำนวน

ผู้ป่วยเข้ารับการรักษาที่สถานพยาบาล

1.3 ตัวชี้วัดผสม เป็นชุดของตัวชี้วัดหลายๆสาขาที่นำมาใช้ร่วมกันเพื่อระบุถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในประเด็นที่ต้องการ ประเมิน เช่น

ประเด็นที่ต้องการประเมิน

การอยู่ดีกินดี

ตัวชี้วัด

มีอาชีพ มีรายได้ มีการศึกษา มีสุขภาพ

อนามัยดี

2. แบ่งตามลักษณะของกิจกรรม

2.1 ตัวชี้วัดด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ อัตราเงินเฟ้อ การลงทุน การออม อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นต้น

2.2 ตัวชี้วัดทางสังคม ได้แก่ อัตราการอ่านออกเขียนได้ อัตราการเจ็บป่วย อัตราการเกิด เป็นต้น

2.3 ตัวชี้วัดทางการเมือง ได้แก่ ร้อยละประชาชนที่ใช้สิทธิเลือกตั้ง จำนวนพรรคการเมือง สถิติผู้สมัครเข้ารับการเลือกตั้ง เป็นต้น

3. แบ่งตามลักษณะของข้อมูล

3.1 ตัวชี้วัดทางกายภาพ ได้แก่ จำนวนผู้สัญจรผ่านสะพานที่สร้างขึ้น อัตราการว่างงาน เป็นต้น

3.2 ตัวชี้วัดด้านความรู้สึกและอารมณ์ ได้แก่ ความพึงพอใจ การยอมรับ เป็นต้น

4. แบ่งตามกระบวนการ

4.1 ตัวชี้วัดสิ่งนำเข้า (input) ได้แก่ อัตราส่วนระหว่างทรัพยากรที่ใช้กับผลที่ได้ เป็นต้น

4.2 ตัวชี้วัดกระบวนการ (process) ได้แก่ ปริมาณงานที่เสร็จสิ้นในแต่ละช่วงเวลา เป็นต้น

4.3 ตัวชี้วัดผลสุดท้ายของโครงการ (output) ได้แก่ อัตราส่วนระหว่างครัวเรือนที่ได้รับบริการทางสาธารณสุขกับครัวเรือนทั้งหมดในพื้นที่โครงการ เป็นต้น

1.5.3 ค่าของตัวชี้วัด

ค่าของตัวชี้ แบ่งเป็น 2 ชนิด คือ

1. ค่าในเชิงปริมาณ เป็นค่าของตัวชี้วัดที่เป็นตัวเลขโดยใช้สถิติเบื้องต้นมาช่วยในการคำนวณ ที่นิยมใช้มีดังนี้

- 1) ร้อยละ เช่น ร้อยละของเด็กวัยรุ่นที่มีประวัติอาชญากรรม
- 2) อัตราส่วน เช่น อัตราส่วนของแพทย์ต่อผู้ป่วย
- 3) สัดส่วน เช่น สัดส่วนของสตรีในวัยเจริญพันธุ์ต่อสตรีทั่วประเทศ
- 4) จำนวน เช่น จำนวนโรงพยาบาลที่สร้างขึ้นในปี
- 5) ค่าเฉลี่ย เช่น อายุการใช้งานเฉลี่ยของเครื่องถ่ายเอกสาร

2. ค่าในเชิงคุณลักษณะ เป็นค่าของตัวชี้วัดที่บรรยายเป็นข้อความไม่สามารถกำหนดเป็นตัวเลขได้ เช่น ความสอดคล้อง ความเหมาะสม ซึ่งค่าเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้มาจากความคิดเห็นในการพิจารณาของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล ในบางกรณีค่าเชิงคุณลักษณะสามารถเปลี่ยนเป็นค่าปริมาณได้โดยใช้กลุ่มคนพิจารณา แล้วคิดเป็นร้อยละหรือสัดส่วนของคนที่มีความคิดเห็นสอดคล้องหรือไม่สอดคล้อง ตัวอย่างเช่น การพิจารณาตัวชี้วัดเรื่อง การพิจารณาตัวชี้วัดเรื่องความสอดคล้องของหลักสูตรการฝึกอบรมกับวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านการศึกษา 10 ท่าน มีผู้เชี่ยวชาญที่เห็นว่าสอดคล้อง 8 ท่าน มีท่าน เห็นว่าไม่สอดคล้อง 1 ท่าน ที่เหลืออีก 1 ท่าน ไม่แน่ใจว่าสอดคล้องหรือไม่ ค่าของตัวชี้วัดนี้ 80% หรือ 8/10

1.5.4 ลักษณะตัวชี้วัดที่ดี

เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่า ในแต่ละประเด็นของการประเมินมีตัวชี้วัดที่สามารถบ่งบอกถึงสิ่งที่เกิดขึ้นในประเด็นนั้นได้หลายตัวด้วยกัน สิ่งที่สำคัญของขั้นตอนนี้ คือพิจารณาเลือกตัวชี้วัดที่ดีซึ่งมีลักษณะดังนี้

1. สอดคล้องกับประเด็นที่ต้องการประเมิน โดยสามารถระบุถึงสถานการณ์ในการประเมินที่ต้องการประเมินได้ชัดเจน
2. เป็นรูปธรรมทำให้สามารถวัด หรือสังเกตได้ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประเมินผลการเก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวชี้วัดดังกล่าว
3. ได้รับการยอมรับจากผู้ให้ผลงานประเมิน หากตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินไม่ได้รับการยอมรับ ยิ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพของการประเมิน ทำให้การประเมินนั้นล้มเหลวในที่สุด

2. การประเมินผลแบบชิป (CIPP Model)

D.L.<Stufflebeam และคนอื่นๆ (PDK, 1977,P 261-265) ได้เสนอแบบจำลอง CIPP (Context-Input-Process-Product Model)

ระหว่าง ค.ศ. 1968-1970 แดเนียล สตัฟเฟิลบีม (Daniel Stufflebeam) ได้เป็นประธาน กรรมการศึกษาระดับชาติชุดหนึ่ง ศึกษาเรื่องการประเมินผลในสหรัฐอเมริกาที่เรียกว่า The Phi Kappa National Study Committee on Evaluation เขาได้เสนอรูปแบบการประเมินผลเพื่อประเมินโครงการ จัดสรรงบประมาณให้โรงเรียนปรับปรุงการศึกษา โดยต้องการประเมินโครงการหรือโปรแกรมต่างๆใน โรงเรียนหลังจากที่เข้าได้เสนอ รูปแบบการประเมิน CIPP (Context-Input-Process-Product Model) ต่อคณะกรรมการแล้ว คณะกรรมการชุดนี้ก็ได้พัฒนารูปแบบนี้เพิ่มเติม เพื่อให้มีผลในการประเมิน โครงการที่เป็นวัฒนธรรมได้ด้วยโดยให้ความหมายของการประเมินผลไว้ว่า หมายถึง กระบวนการ จัดหา และจัดเสนอข้อมูลสนเทศที่เป็นประโยชน์เพื่อการตัดสินใจเกี่ยวกับทางเลือกต่างๆ

กลุ่มผู้พัฒนารูปแบบการประเมินแบบชิป (CIPP Model) นี้ยึดหลักการที่ว่าประเมินเป็น กระบวนการจัดกระทำกับข้อมูล 3 อย่างคือ

1. การบรรยายว่าสิ่งที่ต้องการคำตอบคืออะไร (Delineating)
2. การรวบรวมหาข้อมูลด้วยวิธีการต่างๆซึ่งอาจต้องอาศัยเทคนิคทางการวัดผลและสถิติ (Obtaining)
3. การจัดหาข้อมูลให้ผู้ที่จะต้องตัดสินใจดำเนินการต่างๆรูปแบบการประเมินผลหลักสูตร Phi Delta Kappa

รูปแบบของการประเมินโดยใช้หลักของเหตุผลทั่วไปๆ อธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างการ ประเมินกับการตัดสินใจ และแสดงให้เห็นถึงว่ากระบวนการประเมินใดๆ ประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้

1. ขั้นตอนของการวิเคราะห์กิจกรรมและข้อมูลที่จะประเมินเพื่อตอบสนองความต้องการของ ผู้ตัดสินใจ
2. ขั้นตอนการรวบรวมสารสนเทศ(Information) ที่ต้องการ
3. ขั้นตอนของการเสนอสารสนเทศให้แก่ผู้ตัดสินใจ

ด้วยวิธีการดังกล่าวนี้ เชื่อว่าการตัดสินใจนั้นจะเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผลในการบรรลุ เป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพ

2.1 ข้อควรคำนึงในการใช้รูปแบบการประเมิน

1. วัตถุประสงค์ของการประเมิน คือ การให้สารนิเทศเพื่อการตัดสินใจ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีรายละเอียดที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจ
2. ชนิดของการตัดสินใจที่แตกต่างกัน ต้องการออกแบบการประเมินที่แตกต่างกัน และควรใช้รูปแบบการประเมินที่มีประสิทธิผลและเป็นรูปแบบทั่วไป
3. ในกรณีที่รูปแบบการประเมินมีความแตกต่างกันในด้านเนื้อหา (Content) ควรใช้ขั้นตอนของการติดตามผลดังนี้ คือ วิเคราะห์ รวบรวม นำเสนอ (ดังรูปที่ 1)
4. การตัดสินใจประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังนี้ คือ ขั้นตอนการวิเคราะห์ ออกแบบ เลือกและปฏิบัติ จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยข้อมูลจากการประเมิน ดังนั้น จึงต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างนักประเมินและผู้ตัดสินใจ
5. เพื่อให้จะได้มาซึ่งคำตอบในการตัดสินใจ การออกแบบการประเมินจึงควรคำนึงถึงเกณฑ์ที่มีความตรงภายใน ความตรงภายนอก ความเที่ยง และมีความเป็นปรนัย
6. กระบวนการที่เป็นกระบวนการต่อเนื่องเป็นวัฏจักร(Cycle) ต้องใช้กับโครงการที่เป็นระบบ

2.2 ความหมายของการประเมินในทัศนะของสตีฟเฟลปป์

สตีฟเฟลปป์ ได้ให้ความหมายของการประเมินว่า “ เป็นกระบวนการของการวิเคราะห์เพื่อให้ได้มาที่เป็นประโยชน์ในการตัดสินใจในทางเลือกต่างๆที่มีอยู่(Evaluation is Process of delineating obtaining and using information for judging alternative decision)

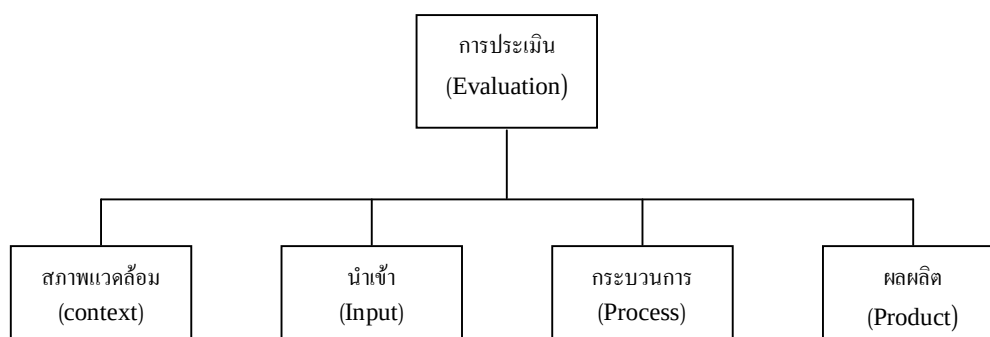
2.3 รูปแบบของการประเมินแบบ CIPP Model

การประเมินแบบ CIPP ประเภนี้ไม่เพียงแต่ประเมินว่า บรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่เท่านั้นแต่ยังเป็นการประเมินเพื่อให้รายละเอียดต่างๆ เพื่อช่วยในการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการอีกด้วย โดยเฉพาะการประเมินผลโครงการประชุม ซึ่งมีลักษณะเป็นการประเมินความก้าวหน้าเพื่อป้องกันข้อบกพร่องของการประชุม เพื่อนำผลไปปรับปรุงกิจกรรมแผนการประชุมได้ทันที่ และมีการประเมินรวมสรุปโครงการประชุมสิ้นสุดแล้วเพื่อป้องกันข้อบกพร่องของโครงการประชุมแบบจำลองที่เหมาะสม ที่จะใช้เป็นกรอบความคิดในการประเมินแบบซีบีพี จึงเป็นที่นิยมใช้ ทั้งนี้ เพราะนักประเมินจะได้ข้อดี ข้อบกพร่อง และประสิทธิภาพของโครงการที่จะประเมินได้เป็นอย่างดี ซึ่งนับได้ว่าเป็นการรับข่าวสารแบบเหมาะสม ช่วยในการตัดสินใจของผู้บริหารเป็นอย่างมาก ทั้งยังเป็นแบบจำลองที่เข้าใจง่าย สะดวกในการปฏิบัติ จึงเป็นที่นิยมกว้างขวาง

กลุ่มผู้พัฒนารูปแบบการประเมินแบบซิป(CIPP Model) นี้ยึดหลักการที่ว่า การประเมินเป็นกระบวนการจัดกระทำกับกระทำข้อมูล 3 อย่างคือ

1. การบรรยายว่าสิ่งที่ต้องการคำตอบคืออะไร (Delineating)
 2. การรวบรวมหาข้อมูลด้วยวิธีการต่างๆ ซึ่งอาจต้องอาศัยเทคนิคทางการวัดผลและสถิติ(Obtaining)
 3. การจัดหาข้อมูลให้ผู้ที่จะต้องตัดสินใจดำเนินการต่างๆ รูปแบบการประเมินผล
- หลักสูตร Phi Delta Kappa

การประเมินหลักสูตรนี้ เน้นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์และความสอดคล้องของสิ่งที่บวรหลักสูตร ดังแผนภูมิดังต่อไปนี้



ภาพประกอบ 3 การประเมินผลหลักสูตรของ Phi Delta Kappa

ที่มา : (จิรภัทร์ เอกตาแดง.2548:53)

แบบจำลองCIPP จะประเมินในด้านต่างๆ ดังนี้ คือ

1. การประเมินสภาวะแวดล้อม (Context Evaluation) ซึ่งจะช่วยในการตัดสินใจเกี่ยวกับการวางแผนในการกำหนดวัตถุประสงค์ ด้านสภาพทั่วๆ ไปทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เป็นต้น
2. การประเมินปัจจัยเบื้องต้น (Input Evaluation) เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงสร้างเพื่อกำหนดรูปแบบของโครงการ การจัดการบริหารโครงการ องค์ประกอบอื่น เงิน อุปกรณ์ ข้อมูล เป็นต้น
3. การประเมินกระบวนการ (Process Evaluation) เป็นการตัดสินใจในการประยุกต์ใช้เพื่อควบคุมการดำเนินการของโครงการ

4. การประเมินผลผลิต (Product Evaluation) จะช่วยในการตัดสินใจเพื่อตัดสินใจและดูผลสำเร็จของโครงการ

2.4 การประเมินด้านต่างๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การประเมินสภาวะแวดล้อม (Context Evaluation)

การประเมินสภาพแวดล้อมเป็นรูปพื้นฐานของการประเมินโดยทั่วไป เป็นการประเมินเพื่อให้ได้มาซึ่งเหตุผล เพื่อช่วยในการกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยจะเน้นในด้านความสัมพันธ์เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ความต้องการ และเงื่อนไขที่เป็นจริงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม นอกจากนี้ ยังช่วยให้การวินิจฉัยปัญหา เพื่อให้ได้ข้อมูลพื้นฐานที่จะเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจ การประเมินสภาวะแวดล้อมนี้มีลักษณะเด่นๆ ที่สำคัญมากมาย จัดเป็นการวิเคราะห์ห้วงกว้างใหญ่ (Macro Analysis) เป็นตัวกำหนดขอบเขตของการประเมิน การบรรยายและการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม นอกจากนี้ ยังช่วยให้ทราบถึงตัวแปรที่เกี่ยวข้องและมีความสำคัญสำหรับการบรรลุเป้าหมาย การประเมินสภาวะแวดล้อม ทำให้ได้มาซึ่งการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์โดยอาศัยการวินิจฉัย และการจัดเรียงปัญหาให้สอดคล้องกับความต้องการของที่ประชุมและสถานการณ์

วิธีการประเมินสภาวะแวดล้อมมี 2 วิธี คือ

1. Contingency Mode

2. Congruence Mode

Contingency Mode เป็นการประเมินสภาวะแวดล้อม เพื่อหาโอกาสและแรงผลักดันจากภายนอกระบบ (Opportunities and Pressure Outside of the immediate) เพื่อให้ได้ข้อมูลมาใช้พัฒนา ส่งเสริมโครงการให้ดีขึ้น โดยการสำรวจปัญหาภายในขอบเขตที่กำหนดอย่างกว้างๆ เช่น การสำรวจงานวิจัยและวรรณคดีที่เกี่ยวข้อง การประเมินค่านิยมของชุมชน ข้อเสนอแนะต่างๆ แนวโน้มของการพัฒนาเศรษฐกิจสถิติประชากร ฯลฯ การสำรวจปัญหาเหล่านี้ ทำให้สามารถที่จะคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคตซึ่งมีประโยชน์ในการวางแผนโครงการต่อไป คำถามที่ใช้ในการประเมินสภาวะแวดล้อมแบบ (Contingency mode) คือคำถามประเภท “ถ้า.....แล้ว ”

1. ถ้าต้องการให้กำลังแรงงาน (Manpower) สอดคล้องกับความต้องการทางเทคโนโลยีแล้ว ควรจะจัดระบบการศึกษาอย่างไร จึงจะตอบสนองความต้องการนี้ได้

2. ถ้ามีโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นในเขตนี้แล้ว ระบบการจัดการศึกษาของไทยควรจะเป็นไปเช่นไร จึงจะสอดคล้องกับอัตราการเพิ่มของประชากร

Congruence เป็นการประเมินโดยการเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติจริง (Actual Result) กับวัตถุประสงค์ที่วางไว้ การประเมินแบบนี้ทำให้เราทราบว่า วัตถุประสงค์ใดบ้างที่ไม่สามารถจะบรรลุเป้าหมายได้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การประเมินสภาวะแวดล้อม จะได้มาซึ่งข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับระบบ เพื่อประโยชน์สำหรับผู้บริหาร ในทางการปฏิบัติสถาบันการศึกษา ควรจะได้การประเมินสภาวะแวดล้อม การกำหนดเป้าหมายและคุณค่าของระบบ จำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพื่อดูว่าบรรลุเป้าหมายหรือไม่ ต้องใช้วิธีแบบ **Congruence** แต่ในสภาพของสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น จึงควรใช้วิธีประเมินแบบ **Contingency Mode** โดยใช้คำถามแบบ “ถ้า.....แล้ว” เพื่อตัดสินใจว่า เป้าหมายและนโยบายเดิมนี้ควรจะได้มีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ ดังนั้น ในการประเมินสภาวะแวดล้อมโดยทั่วไปควรจะใช้การประเมินทั้ง 2 แบบ เพราะ **Congruence** จะเป็นการตรวจสอบความถูกต้องของวัตถุประสงค์ ในขณะที่ **Contingency Mode** เป็นไปเพื่อปรับปรุง

ในการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อมนั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดทิศทางของหน่วยที่จะประเมิน เพื่อที่จะได้สอดคล้องกับนโยบายและการตัดสินใจในการบริหารของระบบ ดังนั้น จึงต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างนักประเมินกับผู้บริหารนักประเมินจะใช้ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาการตัดสินใจในปัจจุบัน และข้อมูลเกี่ยวกับโครงการที่ต้องใช้เพื่อการตัดสินใจในอนาคตให้แก่ผู้บริหาร

2.การประเมินปัจจัยเบื้องต้น (Input Evaluation)

เป็นการจัดการหาข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจความเหมาะสมของแผนงานต่างๆ ที่จัดขึ้น โดยดูว่า ข้อมูลนั้นจะมีส่วนช่วยให้บรรลุจุดมุ่งหมายของโครงการไม่ ซึ่งไม่ประเมินในด้านต่างๆ

1. ความสามารถของหน่วยงานหรือตัวแทนในการจัดโครงการ
2. ยุทธวิธีที่ใช้ในการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ
3. การได้รับความช่วยเหลือในด้านต่างๆซึ่งจะช่วยให้โครงการดำเนินไปได้ เช่น หน่วยช่วยเหลือ เวลา เงินทุน อาคารสถานที่ อุปกรณ์เครื่องมือ

ผลที่ได้จากการประเมินปัจจัยเบื้องต้น คือ การวิเคราะห์รูปแบบของวิธีการที่ใช้ในการอุปราคาและกำไร (Cost and Benefit) ที่จะได้รับ โดยการประเมินในด้านอัตรากำลัง เวลา งบประมาณ วิธีที่มีศักยภาพ แต่ถ้าเป็นการประเมินด้านการศึกษา ผลกำไรจะไม่อยู่ในรูปตัวเลขก็ได้ การประเมินปัจจัยเบื้องต้นนี้จะช่วยให้ข้อมูลที่จะตัดสินใจได้ว่า ควรตั้งวัตถุประสงค์เชิงปฏิบัติอย่างไร ใช้อัตรากำลังเท่าใดวางแผนงานและดำเนินการอย่างไร ซึ่งจะแตกต่างจากการประเมินสภาวะแวดล้อมในแง่ที่ว่า การประเมินปัจจัยเบื้องต้นเป็นการทำเฉพาะกรณีนั้นๆ และวิเคราะห์ภายในโครงการเท่านั้น

3.การประเมินกระบวนการ (Process Evaluation)

เมื่อแผนการดำเนินการได้รับการอนุมัติและลงมือทำ การประเมินกระบวนการ จำเป็นต้องได้รับการเตรียมการเพื่อให้ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) แก่ผู้รับผิดชอบและผู้ดำเนินการทุกลำดับชั้น การประเมินกระบวนการมีวัตถุประสงค์ใหญ่อยู่ 3 ประการ คือ

1. เพื่อหาและทำนายข้อบกพร่องของกระบวนการ หรือการดำเนินการตามขั้นตอนที่วางไว้

2. เพื่อรวบรวมสารสนเทศสำหรับผู้ตัดสินใจวางแผนงาน

3. เพื่อเป็นรายงานสะสมถึงการปฏิบัติต่างๆ คือ

ยุทธวิธีในการประเมินกระบวนการ มี 3 วิธี คือ

1. แสดงให้เห็นหรือกระตุ้นเตือนถึงศักยภาพของทรัพยากรที่ทำให้เกิดความล้มเหลวในโครงการ ซึ่งอาจจะเป็นสิ่งต่อไปนี้ เช่นความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในกลุ่มบุคลากรและนักศึกษา วิธีการสื่อสาร การให้เหตุผล ความเข้าใจและเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์ของแผนการ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในแผนการนั้น และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากแผนการ ความเพียงพอของแหล่งทรัพยากร อุปกรณ์อำนวยความสะดวก บุคลากรปฏิบัติงาน เป็นต้น

2. เกี่ยวกับการวางแผนโครงการและการตัดสินใจก่อนวางแผนโดยผู้อำนวยความสะดวกโครงการระหว่างดำเนินการดำเนินโครงการนั้น ตัวอย่างการตัดสินใจก่อนวางแผน เช่น ในโครงการพัฒนาแบบสอบถามซึ่งมีความจำเป็นจะต้องเลือกโรงเรียนอย่างเจาะจงสำหรับเข้าร่วมในการทดลอง สร้างข้อกระทงใหม่แบบสอบถาม ผู้ตัดสินใจจัดเตรียมวางแผนโครงการล่วงหน้าได้ดีเมื่อมีโรงเรียนมาให้เลือกแต่ตัวเลือกเหล่านี้จะยังไม่มีความชัดเจนว่ามีรายชื่อของโรงเรียนที่จะสอบถามไป เมื่อโรงเรียนได้รับการติดต่อ จึงจะมีการตัดสินใจเกี่ยวกับโรงเรียนที่มีความเต็มใจเข้าร่วมในการทดลองแบบสอบถาม ดังนั้น ผู้พัฒนาแบบสอบถามจึงต้องเลือกโรงเรียนที่สอดคล้องกับความต้องการตามแบบการสุ่มตัวอย่างที่สุด (แบบการสุ่มจะได้รับการตัดสินใจเลือกวิธีการมาก่อน) และเขาต้องกำหนดตารางเฉพาะในการบริหารแบบสอบถามในการทดลองตามรูปแบบของแบบสอบถามนั้นในโครงการส่วนใหญ่สถานการณ์จึงต้องตัดสินใจจึงมีจำนวนมากและนี่เป็นโครงการแสดงความชัดเจนถึงความต้องการข้อมูลจากการประเมินกระบวนการ

3.ยุทธวิธีในการประเมินกระบวนการ จงบอกลักษณะสำคัญใหญ่ของโครงการโครงการเป็นต้นว่า มโนทัศน์ที่ต้องการสอนในประมาณของการอภิปรายที่จะมีความความหมายนี้เพื่อบรรยายว่าเกิดอะไรขึ้นจริงๆ สารสนเทศจะให้ประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่งโดยการกำหนดว่าทำไมวัตถุประสงค์จึงบรรลุหรือไม่บรรลุผล ส่วนประกอบที่เป็นส่วนสำคัญของการประเมินกระบวนการ มี 4 อย่างคือ

3.1 การกำหนดนักประเมินกระบวนการเดิมเวลา

3.2 เครื่องมือที่เป็นสื่อในการบรรยายกระบวนการ

3.3 การรวมประชุมอย่างสม่ำเสมอระหว่างนักประเมินกระบวนการ บุคคลกร

ในโครงการ หรือในแผนงานเอง

3.4 การปรับปรุงโครงร่างประเมินอยู่เป็นนิจลิน

นักประเมินกระบวนการควรได้ประชุมพบปะกับผู้ตัดสินใจในโครงการเป็นระยะ แต่ในการประชุมนี้ผู้อำนวยการอาจอภิปรายกับบุคลากรในแผนงาน เพื่อชี้ถึงผู้เกี่ยวข้องและผลประโยชน์ของกิจกรรมในอนาคต

โดยที่ผู้ประเมินจะยังคงเจียบและฟังเป็นส่วนใหญ่ ผู้ประเมินจะจัดเตรียมสารสนเทศเกี่ยวกับการดำเนินการที่ผ่านมาให้พร้อมเพื่อช่วยในการจำแนกประเด็นที่จะกระทำต่อไป หลังจากผู้ตัดสินใจแจกแจงประโยชน์และคำถามแล้ว ผู้ประเมินอาจจะให้ข้อมูลอีกครั้งว่า อะไรอยู่ในประเด็นที่เขามองอยู่ ถึงแม้ว่าจะมีข้อมูลอื่นๆที่น่าสนใจ ผู้ประเมินก็จะเก็บเอาไว้ จนกว่าจะถึงเวลาที่เหมาะสมระหว่างการประชุม ผู้ให้ข้อมูลย้อนกลับเกี่ยวกับการประเมินกระบวนการผู้ตัดสินใจอาจจะกำหนดเงื่อนไขของประเด็นที่ต้องการข้อมูลย้อนกลับและผู้ประเมินให้สารนิเทศตามกรอบที่ให้ไว้หรือผู้ประเมินอาจจะอยู่ช่วยผู้วางแผนเองในการกำหนดปัญหาที่ต้องการคำตอบในการประชุมเพื่อให้ข้อมูลย้อนกลับในครั้งต่อไป ซึ่งผู้ประเมินอาจทำได้จากการวางแผนรวบรวมข้อมูลแทรกในขณะนั้นทันที และชี้แจงให้ผู้ตัดสินใจทราบว่าวันจะช่วยให้สารนิเทศที่เขาต้องการหรือไม่เช่นนั้น นักประเมินอาจจะทำได้มากกว่านั้นกับผู้วางแผนงานโดยกำหนดปัญหาที่ต้องการคำตอบและข้อมูลที่ต้องการเลยก็ได้ อาจจะได้มากกว่านั้นกับผู้วางแผนงาน โดยกำหนดปัญหาที่ต้องการคำตอบและข้อมูลที่ต้องการเลยก็ได้

ในการรวบรวมสารนิเทศ นักประเมินต้องใช้วิธีการทั้งมีแบบแผนและไม่มีแบบแผน เช่น การวิเคราะห์ปฏิกิริยา การบันทึกอย่างอิสระภายหลังสิ้นสุดการดำเนินงานในแต่ละวัน การสัมภาษณ์ การจัดอันดับ การบันทึกอย่างอิสระภายหลังโครงการ วิธีการ Semantic Differential บันทึกการประชุม คณะกรรมการ การปรับปรุงข่ายงานของ PERT และ Suggestion Boxes นอกจากตัวแปรที่สำคัญตามทฤษฎีแล้ว ผู้ประเมินกระบวนการยังอาจจะค้นหาเหตุ หรือกรณีอื่นที่ไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมแต่เป็นเหตุการณ์ที่มีความสำคัญต่อกระบวนการ ดังนั้นผู้ประเมินจึงต้องใช้เครื่องมือใดๆ เท่าที่จะหาได้ เพื่อสืบสาวไปถึงสิ่งที่แสดงให้เห็นปัญหาอย่างแท้จริง คุณค่าของการประเมินกระบวนการไม่ได้อยู่ที่ความสัมพันธ์กับการประเมินอื่นๆ เท่านั้น แต่อยู่ที่

1. การประเมินกระบวนการขึ้นอยู่กับผลประโยชน์บริบทหรือสภาวะแวดล้อมและการประเมินปัจจัย คือ ถ้าสามารถประเมินสภาวะแวดล้อมและปัจจัยได้ดีมากผู้จัดโครงการก็มีความมั่นใจ

มากขึ้นในการเลือกการดำเนินการ และถ้าปรากฏความขัดแย้งน้อยก็ต้องการประเมินกระบวนการมากขึ้น นั่นคือ ถ้าการกำหนดวัตถุประสงค์และวางโครงการคลุมเครือ โครงการนั้นอาจจะเป็นหัวข้อปัญหาและบางครั้งก็เป็นเหตุแห่งความล้มเหลว ซึ่งการประเมินสภาวะแวดล้อมและปัจจัยจะช่วยชี้ให้เห็นและแก้ปัญหาแล้วตั้งแต่ต้น พอถึงการทำตามกระบวนการจำเป็นที่จะต้องมีการย้อนกลับโดยเนื่องเกี่ยวกับว่าทำอะไรโครงการนั้นจึงจะทำหน้าที่ได้สมบูรณ์ที่สุด ดังนั้นในกรณีเช่นนี้การประเมินกระบวนการจึงจำเป็นที่สามารถกระทำหน้าที่นี้

2. การประเมินกระบวนการมีความสำคัญมากกว่าการประเมินผลผลิตในระยะแรกของการกำหนดแผนงาน แต่แนวโน้มนี้จะกลับกันถ้าโครงร่างของการพัฒนา แผนงาน อาศัยการสำรวจน้อยลง แต่มีโครงร่างที่แน่นอนมากขึ้น การประเมินกระบวนการจะเข้าไปมีส่วนในการแปลความสิ่งที่เกิดขึ้น และถ้าต้องการเปลี่ยนแปลงกระบวนการ จะไม่สามารถตกลงใจได้โดยไม่ทราบว่ากระบวนการนั้นให้ผลอย่างไรบ้าง การตัดสินใจออกสารนิเทศจากการประเมินผลผลิตเข้ามาร่วมด้วย

โดยสรุป ภายใต้ประเมินกระบวนการ สารนิเทศจะถูกวิเคราะห์รวบรวมและนำเสนอเท่าที่ผู้ดำเนินโครงการโครงการต้องการสารนิเทศนั้น อาจจะบ่อยทุกวันถ้าจำเป็น เฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะแรกของโครงการ ทั้งนี้ การประเมินนี้ไม่เพียงแต่ให้สารนิเทศที่ต้องการแก่ผู้ตัดสินใจคาดการณ์ล่วงหน้า และการปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหาเท่านั้น แต่ยังต้องบันทึกสารนิเทศของกระบวนการสำหรับแปลความหมายของความสำเร็จของโครงการ

4.การประเมินผลผลิต (Product Evaluation)

มีจุดหมายเพื่อวัดและแปลความความสำเร็จ ไม่เฉพาะเมื่อสิ้นสุดวัฏจักรของโครงการเท่านั้น แต่ยังมีความจำเป็นยิ่งในระหว่างการปฏิบัติตามโครงการด้วย

ระเบียบวิธีทั่วไปของการประเมินผลผลิต จะรวมสิ่งต่อไปนี้เข้าไว้ด้วยกัน คือ การดูว่าการกำหนดวัตถุประสงค์นั้นนำไปใช้ได้หรือไม่ เกณฑ์ในการวัดที่สัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ของการทำกิจกรรมคืออะไร เปรียบเทียบผลที่วัดมาได้ด้วยมาตรฐานสมบูรณ์(Relative Criteria) ที่กำหนดไว้ก่อน และทำการแปลความหมายถึงเหตุของสิ่งที่เกิดขึ้น โดยอาศัยรายงานจากการประเมินสภาวะแวดล้อมปัจจัย และกระบวนการร่วมด้วย

เกณฑ์นั้นอาจเป็นไปได้ทั้ง Instrumental Criteria หรือ Congruence Criteria ซึ่ง Scriven ได้ชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างของเกณฑ์ทั้งสอง ดังนี้

ก. Instrumental Criteria จะสัมพันธ์กับความสำเร็จที่อยู่ในระดับปานกลาง และมีส่วนช่วยให้เกิดสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ในที่สุด เช่น ก่อนที่แบบสอบถามจะถูกสร้างขึ้น รูปแบบของแบบสอบถามและคำถามจำนวนมากในแบบสอบถามนั้นจะต้องได้รับการจัดทำขึ้นก่อนหรือก่อนที่นักเรียน

จะสามารถคำว่า **Cake** ได้อย่างเข้าใจ เขาจะต้องมีประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งที่เป็นความหมายของคำมาก่อน

ข. **Congruence Criteria** จะเป็นเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขเบื้องต้นที่ถูกกำหนดไว้ ซึ่งอาจเป็นอัตราการตกโรงเรียนฯ หนึ่งที่เป็นอยู่ถูกลดลงให้ได้ระดับที่กำหนดไว้ โดยกลุ่มนักเรียนจะต้องได้รับคะแนนจากแบบสอบถามที่ระบุมากกว่า หรือเท่ากับจำนวนที่กำหนด หรือจะต้องนำแผนการสอนใหม่เข้าไปใช้ในโรงเรียนนั้น การระบุเกณฑ์แบบนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้ตัดสินใจโดยเฉพาะ เท่าที่ผ่านมา การประเมินมีความหมายเพียงส่วนที่เป็นการประเมินผลผลิตเท่านั้น ถึงแม้ว่า จะมีการประเมินแบบอื่นที่ต่างจากการประเมินผลผลิต แต่การประเมินเหล่านี้ก็ยังคงมีความสัมพันธ์คล้ายคลึงกันมาก

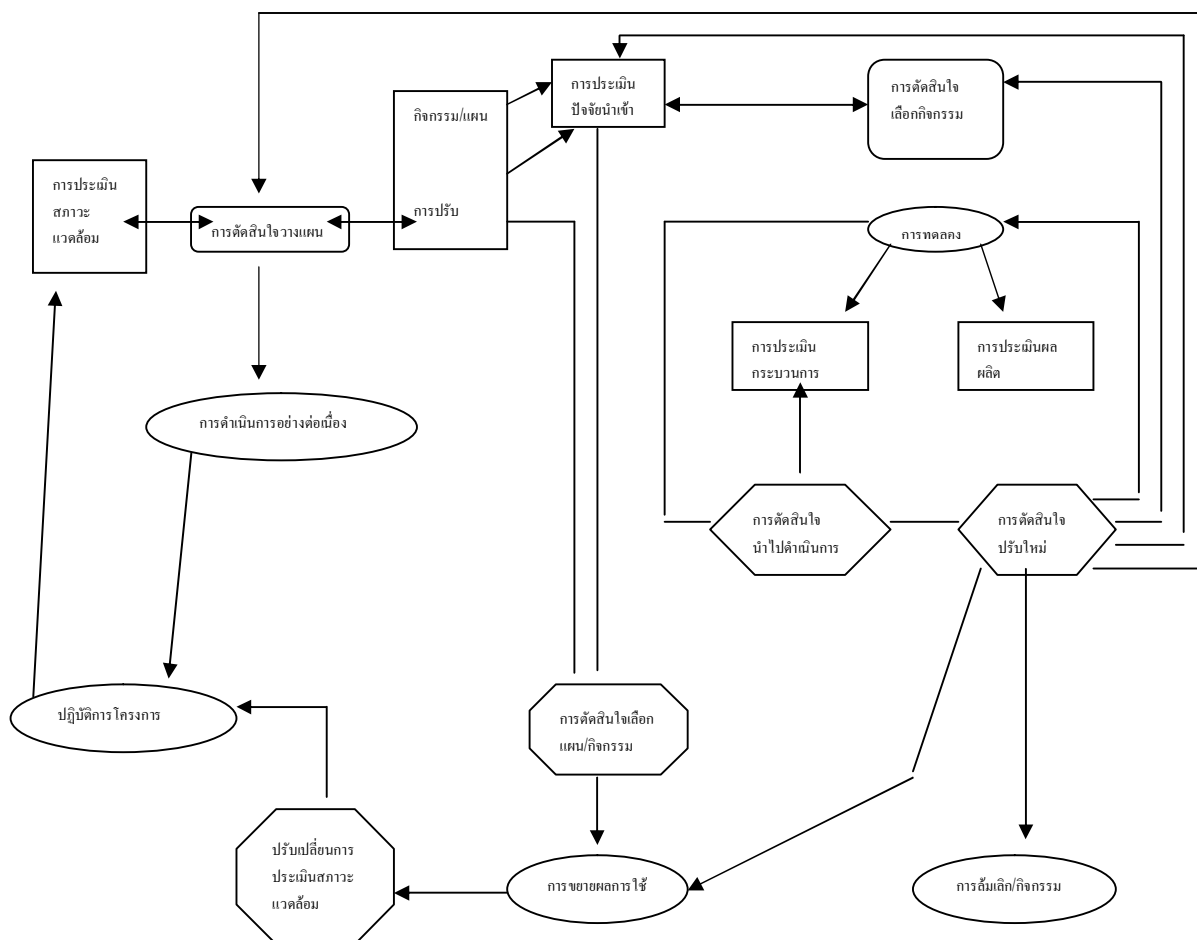
ทั้งการประเมินสภาวะแวดล้อมและการประเมินผลผลิต จะประเมินสิ่งที่มีอยู่ว่าบรรลุเป้าหมายโดยมีระบบ โดยที่การประเมินสภาวะแวดล้อมจะพิจารณาระบบโดยส่วนรวม และการประเมินผลผลิต พิจารณาความพยายามเปลี่ยนแปลงในระบบ ดังนั้น การประเมินสภาวะแวดล้อมจึงแสดงที่สิ่งจำเพาะในรูปที่การประเมินผลผลิตจะนำไปใช้ในภายหลัง(สิ่งที่แสดงอย่างเจาะจงนั้นจะเป็นเกณฑ์สำหรับตัดสินความสำเร็จขั้นสุดท้ายของผลผลิต)

การประเมินปัจจัยและการประเมินผลผลิตสามารถที่จะแยกให้เห็นได้ง่ายสำหรับการประเมินปัจจัยจะเกิดขึ้นก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงโครงการ และการประเมินผลผลิตจะเกิดขึ้นในระหว่างและหลังโครงการ ในขณะที่การประเมินสภาวะแวดล้อมกำหนดสิ่งจำเป็นการประเมินผลผลิต การประเมินปัจจัยก็แสดงสิ่งจำเพาะสำหรับการประเมินกระบวนการ

การตัดสินใจโดยใช้การประเมินปัจจัยเป็นพื้นฐาน โดยเฉพาะสำหรับการวางแผนการประเมินผลผลิต ขั้นตอนที่สำคัญที่สุดในการประเมินปัจจัย คือ การประเมินความเหมาะสมของกระบวนการที่เลือก และแผนการประเมินผลผลิตซึ่งสามารถประยุกต์เข้าเป็นส่วนหนึ่งของระเบียบปฏิบัติได้

การประเมินผลผลิตจะสืบสาวที่มีอยู่ว่า ได้บรรลุวัตถุประสงค์ไปแล้วหรือกำลังจะบรรลุ แต่การประเมินกระบวนการจะประเมินสิ่งที่มีอยู่ว่า ระเบียบการนั้นได้รับการกระทำไปตามที่ตั้งใจไว้หรือไม่ การประเมินทั้ง 2 ชนิด จะให้ข้อมูลย้อนกลับสำหรับการควบคุมและพัฒนาการเปลี่ยนแปลง ระเบียบปฏิบัติในกระบวนการ การประเมินการทำให้สามารถที่จะลงความเห็นได้ว่า การนำระเบียบปฏิบัติไปทำจริงนั้นตรงหรือไม่กับแบบที่วางไว้ และการประเมินผลผลิตช่วยให้ตกใจได้ว่า วัตถุประสงค์นั้นบรรลุหรือไม่ สารนิเทศทั้งสองชนิดร่วมกันจะแสดงให้เห็นอย่างหนักแน่นถึงสาเหตุได้มากกว่าอันใดอันหนึ่งโดยลำพัง ในการตัดสินใจว่าระเบียบปฏิบัตินั้นควรดำเนินต่อไป โดยมีการแก้ไขหรือว่าจะต้องกลับไปเริ่มต้นใหม่ ทั้งหมดถึงแม้จะเพิ่มหน้าที่ในการควบคุมโครงการเข้ามาด้วย การประเมินทั้งสองก็ยังตองอำนวยความสะดวกและช่วยอธิบายถึงผลผลิตที่ได้จากโครงการอยู่

การที่การประเมินผลผลิตรายงาน วัตถุประสงค์นั้นมีผลสัมฤทธิ์หรือไม่นั้น การประเมินกระบวนการจะแสดงให้เห็นถึงรากฐานสำหรับหาเหตุผลสำหรับสิ่งที่ได้มานั้น คือ ถ้าไม่ปรากฏผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ก็จำเป็นจะต้องรู้ว่าระเบียบปฏิบัติที่ตั้งใจไว้นั้นได้ถูกนำไปปฏิบัติจริงหรือไม่ การประเมินกระบวนการจะให้สารสนเทศสำหรับทำความเข้าใจในข้อนี้ และถ้าปรากฏผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ก็มีความจำเป็นที่จะต้องมีความบรรยายถึงระเบียบปฏิบัติที่ทำให้เกิดผลเช่นนั้นออกมาเป็นการแสดงถึงแบบจำลองโดยตลอดโดยสำหรับแผนการประเมินรวมทั้งหมด ที่เสนอไว้ในที่นี้ แบบจำลองที่ให้เห็นการประเมินสภาวะแวดล้อมอย่างมีระบบและการประเมินปัจจัย กระบวนการและผลผลิตในภายหลัง แผนตามภาพนี้ยังคงแสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมการประเมิน และการตัดสินใจไว้ จากแนวคิดการประเมินที่สต๊อฟเฟิลบีมและคณะได้นำเสนอไว้นี้ เขาได้สร้างสรุปแบบการประเมิน CIPP ทั้งระบบเป็นดังแผนภูมิในภาพ ที่มาจาก สมหวัง พิธิยานุวัฒน์. 2550 : 231



ภาพประกอบ 4 สรุปแบบการประเมิน CIPP ทั้งระบบ

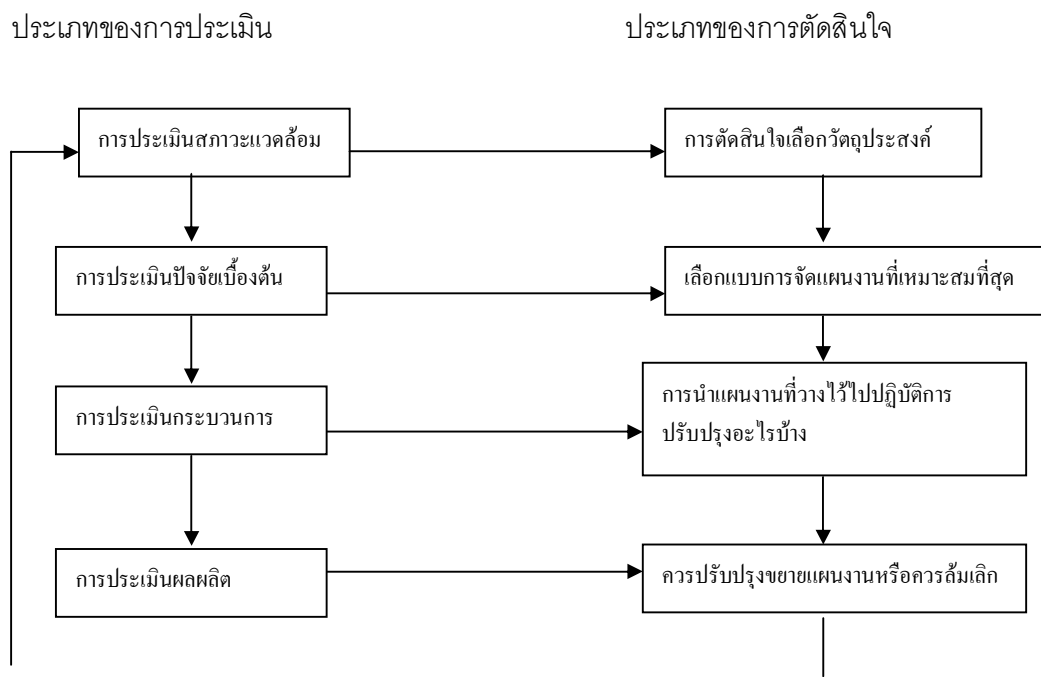
วัฏจักรรอบนอกแทนกลไกกระเมีนสภาพแวดล้อมอย่างมีระบบ ที่จัดเตรียมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทั้ง **Congruence** และ **Contingency** กลไกนี้จะวิเคราะห์รวบรวมและการนำเสนอניתดสำหรับระบบ เพื่อการตัดสินใจครั้งสุดท้ายว่าจะเปลี่ยนแปลงระบบนั้น หรือจะดำเนินการต่อไปตามกระบวนการเดิม เพราะมันจะช่วยกำหนดวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ ถ้าการประเมินสภาพแวดล้อมชี้ให้เห็นว่า ไม่มีความแตกต่างระหว่างสิ่งที่ต้องการและสิ่งที่เกิดขึ้น หรือระหว่างสิ่งที่

เป็นไปแล้วและสิ่งที่ควรจะเป็น เราก็มองใจที่จะดำเนินการไปตามกระบวนการที่วางเอาไว้ตั้งแต่ถ้าการประเมินสถานะแวดล้อมชี้ให้เห็นถึงข้อบกพร่องหรือความไม่เหมาะสมของบางช่วงที่ต้องได้รับการแก้ไข ก็จะเป็นสาเหตุให้การตัดสินใจที่จะเลือกการเปลี่ยนแปลงที่เหมาะสมต่อไป

1. **Homeostatic Change** จะเกิดอยู่กับการตัดสินใจที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในส่วนที่บุคคลกรในแผนงานเองมีความเข้าใจในสารนิเทศที่ตรงประเด็นในระดับสูง
2. **Incremental Change** จะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย โดยมีความเข้าใจในสารนิเทศที่ตรงประเด็นในตอนแรกในระดับต่ำ
3. **Neomobilistic Change** จะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก โดยมีความเข้าใจในสารนิเทศที่ตรงประเด็นในตอนแรกในระดับต่ำ

การเลือกใช้การประเมินใดๆ ต่อจากนั้น จะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลจากการตัดสินใจวางโครงการ ถ้าเป็นการเปลี่ยนแปลงแบบ **Homeostatic** ก็อาศัยเพียงสารนิเทศ การวิจัยหรือจากวรรณคดีที่เกี่ยวข้อง การประเมินสถานะแวดล้อมเท่านั้น ก็เพียงพอที่จะทำการตัดสินใจเกี่ยวกับโครงสร้างและการนำการเปลี่ยนแปลงนั้นเข้าไปในแผนงาน แต่ถ้าเป็นการเปลี่ยนแปลงแบบ **Neomobilistic** หรือ **Incremental** กลไกการประเมินภายหลังจำเป็นต้องนำมาใช้ อย่างแรกก็คือ การประเมินปัจจัยเพื่อแสดงและการประเมินยุทธวิธีและระเบียบการที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ต้องการ ซึ่งทั้งนี้ต้องผ่านการทดลองก่อน เพราะยุทธวิธีพวกนี้เป็นนวัตกรรมและยังต้องการ และยังไม่มีการตรวจสอบที่เพียงพอ ก่อนที่จะนำเข้ามาในแผนงาน ต่อจากนั้นการประเมินกระบวนการและการประเมินผลผลิตจะถูกนำเข้ามาเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจในการทดลองนั้น โดยการประเมินกระบวนการจะชี้ให้เห็นถึงประสิทธิภาพของวิธีการทดลอง การประเมินผลผลิตจะเข้ามามีบทบาทร่วมในการที่จะปรับปรุงยุทธวิธีหรือระเบียบการนั้นสรุปความสัมพันธ์ของประเภทการประเมินและประเภทของการตัดสินใจ

ความสัมพันธ์ระหว่างการประเมินกับการตัดสินใจในแบบจำลองชิป
 ที่มา (สุพาดา สิริกุตตา. 2545:30)



ภาพประกอบ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างการประเมินกับการตัดสินใจในแบบจำลองชิป

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้รูปแบบการประเมินแบบชิป (CIPP Model) มาใช้เพราะเป็นแบบที่มีการประเมินครอบคลุมครบทั้งระบบ ซึ่งมีข้อดีหลายประการ ดังนี้

1. จะเน้นการทำงานอย่างมีระบบเกี่ยวกับการรวบรวมข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูล และการเสนอผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลนั้น
2. สามารถนำข้อมูลจากการประเมินมาใช้ประโยชน์ในการตัดสินใจตามขั้นตอนต่างๆ ซึ่งดำเนินการติดต่อกันมาในช่วงเวลาที่กำหนด เป็นการประเมินผลที่มีทั้งแบบประเมินระหว่างการดำเนินการและแบบประเมินรวบยอดอยู่ด้วยอย่างสมบูรณ์
3. เป็นรูปแบบที่มีลักษณะการใช้ข้อมูลย้อนกลับในกระบวนการต่างๆ ต่อเนื่องกัน และเป็นวัฏจักรครบวงจร ผลจากการประเมินมีประโยชน์สำหรับผู้มีหน้าที่ตัดสินใจ
4. จากข้อมูลรูปแบบการประเมินแบบ (CIPP Model) จะเห็นได้ว่าเหมาะสมที่จะใช้ประเมินผลหลักสูตรได้ดี เพราะเป็นการประเมินทั้งระบบและครอบคลุมทุกด้าน จะช่วยให้มีการทำงานอย่าง

เป็นระบบ และช่วยในการตัดสินใจตามขั้นตอนต่างๆ ระหว่างดำเนินการและหลังดำเนินการ นอกจากนั้นแล้วข้อมูลจะย้อนกลับอย่างวงจร ซึ่งผลของการประเมินจะมีประโยชน์แก่ผู้มีอำนาจการตัดสินใจว่าจะดำเนินการต่อหรือล้มเลิกหรือยุติโครงการ นับรูปแบบที่สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการให้แก่องค์กรได้เป็นอย่างดี

ประเภทของการประเมินโครงการ

เยาวดี ราชชัยกุล. (2548:96) ได้รวบรวมประเภทการประเมินโครงการเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1. การประเมินความต้องการที่จำเป็น เป็นการประเมินเบื้องต้น ที่นำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อมุ่งสู่การใช้ประโยชน์จากผลการประเมินให้กว้างขวางขึ้น ก่อนการดำเนินการโครงการใดๆ ก็จะต้องมีการวางแผนการนั้นๆ ไว้ล่วงหน้า อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด เพื่อให้สามารถตอบคำถามได้อย่างเหมาะสม ตรงตามความต้องการที่แท้จริง ในปัจจุบันการประเมินได้ให้ความสนใจเกี่ยวกับการวางแผนเพื่อการประเมินและเชื่อว่าการวางแผนโครงการเป็นขั้นตอนหนึ่งของการประเมินโครงการนั้นๆ ก่อนนำโครงการไปสู่ขั้นตอนการปฏิบัติ ทำให้การวางแผนที่ดีต้องมีข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับความต้องการที่จำเป็นอย่างถูกต้อง โดยอาศัยเทคนิคซึ่งสามารถวัดและประเมินความต้องการที่เหมาะสมได้เชิงประมาณรวมทั้งอาจใช้เทคนิคอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องการที่ประเมินความต้องการ
2. การประเมินกระบวนการที่แนวคิดหลักดังนี้ คือ เมื่อโครงการได้รับการพัฒนาและเริ่มดำเนินการแล้ว นักประเมินต้องย้อนกลับไปทบทวนเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับโครงการอีกครั้งเพื่อตรวจสอบว่าโครงการนั้นๆ ได้ปฏิบัติถูกต้อง ไปตามขั้นที่ได้ออกแบบไว้หรือไม่ และได้จัดกิจกรรมเพื่อให้บริการต่อกลุ่มเป้าหมายตรงตามที่กำหนดไว้ในโครงการหรือไม่ซึ่งถือเป็นการตรวจสอบความพยายามของโครงการว่าได้ดำเนินการไปอย่างครบถ้วนและตรงตามแผนที่วางไว้หรือไม่ ซึ่งถือเป็นการตรวจสอบความพยายามของโครงการว่าได้ดำเนินการไปอย่างครบถ้วนและตรงตามแผนที่วางไว้ทุกขั้นตอนหรือไม่
3. การประเมินผลผลิต นักประเมินที่ดี มักจะเน้นการประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการจากการประเมินผลผลิตโดยตรงของโครงการนั้นๆ แต่การประเมินผลผลิตของโครงการที่สำคัญ คือ นักประเมินจะต้องแสดงแนวทางในการวัดความสำเร็จของโครงการที่น่าเชื่อถือมีการวัดที่แม่นยำมีผลการวัดที่ตรงตามความเป็นจริง และมีความคงที่ด้วย ตลอดจนต้องมีการวิเคราะห์ และมีสภาพแวดล้อมที่จะสนับสนุนการประเมินให้ตรงตามความเป็นจริง อย่างสมเหตุสมผลและมีหลักฐานเชิงประจักษ์ ซึ่งต้องสรุปผลการประเมินให้ได้ในประเด็นที่สำคัญ ครอบคลุมประเด็นอื่น

3.1 โครงการบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ และประสบความสำเร็จมากน้อยเพียงใดรวมทั้งมีผลข้างเคียงอะไรบ้างที่สามารถจะบอกถึงผลกระทบของโครงการดังกล่าว

3.2 มีหลักฐานด้านข้อมูลข่าวสารสนเทศ และสภาพแวดล้อมที่เสริมสร้างสนับสนุนผลการประเมินโครงการ สามารถนำมาอธิบาย หรืออธิบายได้ ทั้งเชิงประจักษ์และเชิงเหตุผลมากน้อยเพียงใด

4.การประเมินประสิทธิภาพโครงการเป็นการประเมินความคุ้มค่าในเชิงประสิทธิภาพของโครงการที่สำคัญ เพราะช่วยส่งเสริมให้โครงการนั้นๆ สามารถดำเนินการอย่างสอดคล้องกับสภาพจริงของสังคม เป็นการประเมิน ความสำเร็จของโครงการเทียบกับค่าใช้จ่าย

3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

3.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นความบังเอิญ(พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน. 2546 : 1385)

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์อุบัติเหตุทุกชนิด ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีการคาดคิดมาก่อน ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชีวิต ทรัพยากรต่างๆ (วิทยา อยู่สุข. 2544 : 127)

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิด หรือตั้งใจให้เกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนี้อาจจะส่งผลให้เกิดความเสียหาย ความสูญเสียทรัพย์สิน หรือชีวิตและเวลา (กองสุขศึกษา. 2540 : 65)

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิด มิได้มีการจงใจ และเหตุการณ์ดังกล่าวนี้เมื่อเกิดขึ้นแล้ว ทำความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน (ปิยะ เหลี่ยมสมบัติ .2534 : 769) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยฉับพลันทันทีทันใด ไม่ได้มีการวางแผนหรือคาดการณ์ไว้ล่วงหน้า (วิฑูรย์ สิมะโชติ. 2532 : 65)

จากความหมายดังกล่าวเกี่ยวกับ อุบัติเหตุ สามารถสรุปได้ดังนี้คือ อุบัติเหตุหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยที่มิได้คาดคิดมาก่อน และไม่ต้องการที่จะทำให้เกิดขึ้น การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถที่จะป้องกันได้ถ้าหากบุคคลมีความระมัดระวัง และรู้จักการป้องกันอย่างถูกวิธี

3.2 สาเหตุของอุบัติเหตุ

พรสุข หุ่นนิรันดร์ (2534 : 51-55) กล่าวว่า สาเหตุของอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น 2 ประการคือ

3.2.1 พฤติกรรมของคน เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85-90 ซึ่งสามารถแบ่งเป็นองค์ประกอบย่อยได้ ดังนี้

1. มีพฤติกรรมไม่ปลอดภัย ซึ่งลักษณะของพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยมีได้หลายประเภทด้วยกัน เช่น

1.1 ความประมาท สะเพร่า เผอเรอ ไม่รอบคอบ คนประเภทนี้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยและกฎแห่งความปลอดภัยแต่ไม่ปฏิบัติตาม ไม่ยอมเชื่อฟังกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัย ขาดความระมัดระวังในการกระทำสิ่งต่างๆ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น

1.2 ความบ้ำระห่ำ ใจอวด มีความคึกคะนองสนุกสนาน ชอบการเสี่ยงภัยและฝ่าฝืนกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัย

1.3 ความไม่ยอมรับรู้ มีลักษณะของการต่อต้าน ไม่สนใจต่อกฎข้อบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัย ไม่ใส่ใจในการกระทำของตนเองว่าจะเสี่ยงภัยและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขนาดไหน เป็นบุคคลที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยมากและไม่สามารถจะหลบเลี่ยงจากอุบัติเหตุได้ทันเวลา เพราะความไม่ยอมรับรู้ในเหตุการณ์และการกระทำที่เสี่ยงภัยของตนเองนั้น

1.4 ชอบผลัดวันประกันพรุ่ง และมีนิสัยไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น รวบรวมได้ ขำขุดก็ไม่ยอมซ่อมแซมในเวลาอันรวดเร็ว ชอบเลื่อนวันไปเรื่อยๆ เรียกว่า ชอบผลัดวันประกันพรุ่ง และการวางสิ่งของเครื่องใช้เกะกะทางเดินเป็นนิสัยไม่มีระเบียบ

พฤติกรรมไม่ปลอดภัยทั้ง 4 ประเภท การที่บุคคลหนึ่งอาจจะมีพฤติกรรมเพียงประเภทเดียวหรือหลายประเภทรวมกันก็ได้ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไม่ปลอดภัยของคนเป็นงานที่ยากลำบาก และต้องใช้เวลานานมาก ต้องใช้การศึกษาเพื่อเปลี่ยนแปลงคนให้มีพฤติกรรมที่ปลอดภัย

1. ความบกพร่องทางร่างกาย

1.1 เป็นโรคหัวใจ โรคลมบ้าหมู โรคเบาหวาน โรคความดันโลหิตสูงหรือต่ำ เนื่องอกในสมอง เป็นตะคริว

1.2 ความบกพร่องของอวัยวะต่างๆ เช่น แขนขาพิการ หูตึง หูหนวก สายตาเอียงมาก ตาบอดสี

2. ความบกพร่องทางจิตใจ บุคคลประเภทนี้มีการเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบุคคลที่มีความบกพร่องทางร่างกาย เพราะผู้ที่เป็นโรคจิต โรคประสาท ยังสามารถอยู่ในสังคมได้และบางรายจะไม่รู้ตัวตนเองว่าเป็นโรค มองภายนอกโดยทั่วไป บุคคลเหล่านี้จะคล้ายกับคนปกติ

2.1 เป็นโรคจิต โรคประสาท

2.2 อารมณ์เครียดมาก

2.3 ความตื่นเต้น วิตกกังวลใจสูง

3. ขาดความรู้ความเข้าใจ มีความรู้ไม่ทันต่อเหตุการณ์ในปัจจุบันและความก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ทำให้บุคคลเหล่านี้ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีใหม่ๆ โดยเฉพาะการทำงานบางชนิดต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางที่มีความรู้ ความสามารถเป็นอย่างดี และขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือที่ทันสมัย เช่น ช่างชนบทไม่มีความรู้ในการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าต่างๆ อย่างถูกต้อง

4. ขาดทักษะ ไม่มีความชำนาญในการใช้เครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรมและการทำงานก่อสร้าง เช่น คนทำงานที่เพิ่งเข้าทำงานใหม่ขาดทักษะในการใช้เครื่องจักร

5. มีเจตคติที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น

5.1 ไม่กล้าทำอะไรหรือเดินทางไปไหนเพราะกลัวอุบัติเหตุ

5.2 เชื่อว่าอุบัติเหตุป้องกันไม่ได้

6. มีการใช้สิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด พวกแอมเฟตตามีน ยาม้า ในขณะที่ปฏิบัติงานในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีผลกระทบทำให้บุคคลที่ใช้สิ่งเสพติดเหล่านี้มีบุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย และมีความบกพร่องทางร่างกาย และทางจิตใจเป็นผลตามมา เป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องจักรกลในการทำงานโรงงานอุตสาหกรรมได้ง่าย

7. มีการดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุเครื่องจักรกล ตัดแขน ตัดนิ้วมือ ฯลฯ เป็นต้น

สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

ความบกพร่องชำรุด หรือเสื่อมสภาพของวัสดุอุปกรณ์ เนื่องจากไม่ได้รับการบำรุงรักษา เช่น เครื่องจักรกลชำรุด เครื่องจักรกลเสื่อมสภาพการใช้งาน หรืออุปกรณ์ที่ใช้งานในโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ บกพร่อง เป็นต้น

การก่อสร้างไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ไม่มีความปลอดภัย เช่น สร้างอาคารที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ การสร้างถนนคดเคี้ยวเป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ และการก่อสร้างอาคารตึกสูงหลายสิบชั้นโดยไม่มีทางหนีไฟ

สภาพดินฟ้าอากาศมีทัศนวิสัยไม่ดี เช่น ฝนตกหนัก พื้นถนนในโรงงานอุตสาหกรรมลื่น มีหมอกควัน

สิ่งแวดล้อมทางสังคม

ความบกพร่องของกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น มีกฎหมายที่ล้าสมัย หรือมีกฎหมายแต่ไม่สามารถบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายได้

1. ขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรม ความเชื่อและค่านิยมทางสังคมที่สนับสนุนให้บุคคลมีความประมาทหรือชอบโอ้อวด อายากลอง และชอบการเสี่ยงภัยด้วยความตื่นเต้น เพราะสังคมให้ความชื่นชมและนิยม นับถือว่าเป็นความกล้าหาญ น่ายกย่องนับถือในการกระทำนั้นๆ

สาเหตุของอุบัติเหตุจากการทำงาน (Accident causes) อุบัติเหตุจากการทำงานที่เกิดขึ้นทุกครั้ง จะต้องมีส่วนเหตุเสมอ ไม่ได้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเอง สาเหตุของอุบัติเหตุจากการทำงาน แบ่งได้เป็น 2 สาเหตุใหญ่คือ (กองอาชีวอนามัย. ม.ป.ป. : 67-68)

สาเหตุโดยตรงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งยังแบ่งออกได้เป็น 2 สาเหตุสำคัญ คือ

1.การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act หรือ human factors) หมายถึง การกระทำที่เกิดจากมนุษย์เอง เป็นผู้ทำให้เกิดสภาวะไม่ปลอดภัย ตัวอย่างเช่น

1. อิริยาบถในการทำงานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การหยอกล้อเล่นกันในขณะทำงาน การกระโดด การวิ่ง

2. การปฏิบัติงานโดยไม่มีหน้าที่ หรือขาดความรับผิดชอบ

3. การแต่งกายไม่เหมาะสมกับงาน เช่น ใส่เสื้อผ้าไม่รัดกุม ใ้ผมยาว เป็นต้น

4. ไม่ใช้ หรือถอดเครื่องป้องกันอันตราย (Safe guard) ของเครื่องจักรที่จัดไว้ไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย หรือคำเตือน

2.สภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition หรือ environmental factors) หมายถึง สภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่ปลอดภัย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น

1. เครื่องมือ อุปกรณ์อยู่ในสภาพชำรุด เครื่องจักรไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย

2. สภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เหมาะสม เช่น แสงสว่างน้อยเกินไป การระบายอากาศไม่เพียงพอ เสียงดัง บรรยากาศมีสารเคมีหรือสิ่งเจือปนที่เป็นอันตราย

3. การจัดเก็บสิ่งของไม่เป็นระเบียบ สภาพสถานที่ทำงานไม่ปลอดภัย เช่น พื้นขรุขระ พื้นลื่น

สาเหตุสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ประกอบด้วย 2 ปัจจัยคือ

ปัจจัยที่เกี่ยวกับตน

1. สภาวะร่างกายของบุคคลไม่เหมาะสมกับงาน เช่น เติบโตเกินไป สูงเกินไป หรือสภาวะร่างกายไม่พร้อมจะทำงาน เช่น ง่วงนอน เมื่อยล้า

2. สภาวะจิตใจของบุคคลไม่เหมาะสมกับงาน เช่น คนที่ตื่นเต้น ตกใจง่าย คนที่ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ได้

ปัจจัยที่เกี่ยวกับการจัดการ

1. ฝ่ายจัดการมิได้มีการวางแผนงานความปลอดภัยไว้ล่วงหน้า

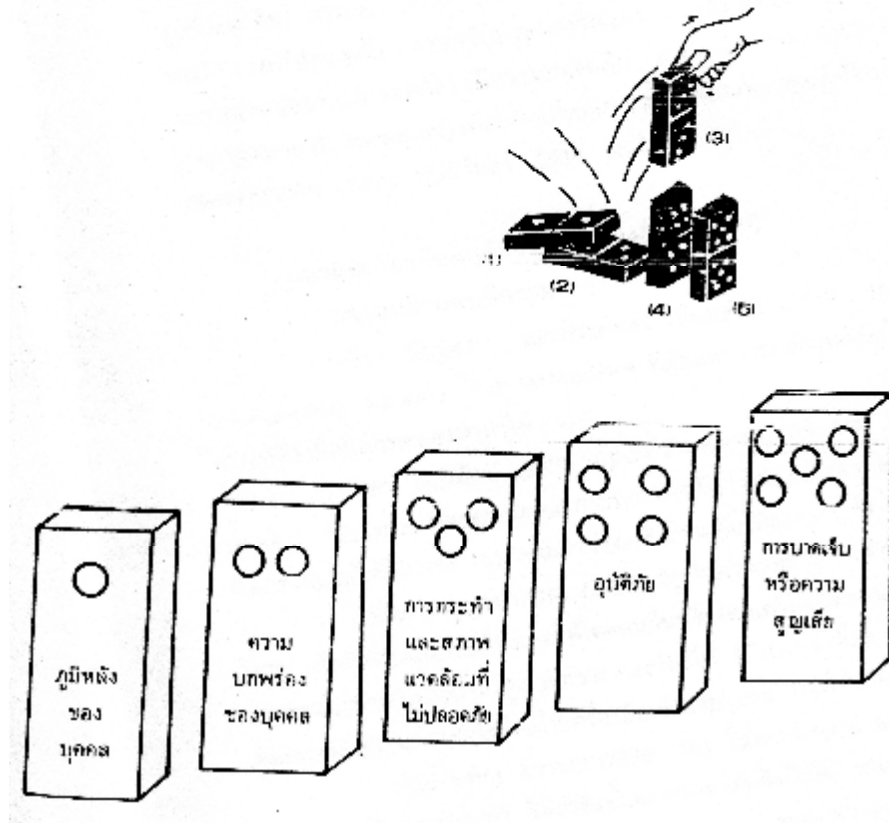
2. ขาดการสอนอบรม นิเทศงานด้านความปลอดภัย
3. ฝ่ายจัดการมิได้จัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล

3.3 แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

ทฤษฎีโดมิโน เป็นทฤษฎีที่กล่าวเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุที่สามารถป้องกันได้ เฮนริก (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534. 62 ; อ้างอิงจาก H.W. Heinrich. 1959. *Industrial Accident Prevention*. unpaged) ได้กล่าวว่า เฮนริก เป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน ได้มีแนวความคิดปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น สิ่งหนึ่งจะเกิดขึ้นเมื่อมีสิ่งหนึ่งได้เกิดขึ้นแล้ว การเกิดจะเป็นไปในลักษณะต่อเนื่องเป็นลูกโซ่ เหมือนกับการตั้งตัวโดมิโนไว้ในแถวเรียงกัน 5 ตัว เมื่อตัวแรกล้มลง จะทำให้ตัวถัดมาล้มลงต่อกันไปเรื่อยๆ จนหมดแถว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นโดมิโนตัวหนึ่งในระบบลูกโซ่ ถ้าขบวนการเหล่านี้ถูกขัดขวาง โดยวิธีการใดวิธีการหนึ่ง ตัวโดมิโนอาจไม่ล้มเหลวทั้งแถว อุบัติเหตุและการบาดเจ็บหรือเสียหายอาจไม่เกิดขึ้น ดังนั้น เฮนริก จึงได้กล่าวว่าการบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ (เหตุการณ์ที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัว โดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามไปด้วย ดังภาพประกอบ 11 ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่ (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 63)

1. สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background) ได้แก่ สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษา
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล ได้แก่ การปฏิบัติงานโดยขาดความยั้งคิด อารมณ์รุนแรง ประสาทอ่อนไหวง่าย ความตื่นเต้น ขาดความรอบคอบ เพิกเฉยละเลยต่อการกระทำที่ปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งความผิดปกติดังกล่าวจะส่งผลกระทบทำให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย
3. การกระทำ หรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/unsafe conditions) ได้แก่ ยืนทำงานภายใต้น้ำหนักที่แขวนอยู่ การติดเครื่องยนต์โดยไม่แจ้งหรือเตือน ชอบเล่นหยอกล้อ ถอดเซฟการ์ดของเครื่องจักรออก ขาดเครื่องป้องกันจุดอันตรายหรือจุดที่มีการเคลื่อนที่ ไม่มีรั้วกันเสียงดังเกินไป แสงสว่างไม่เพียงพอ การระบายอากาศไม่ดี เป็นต้น

4. อุบัติเหตุ (Accident) ได้แก่ การตกจากที่สูง ลื่นหกล้ม เดินสะดุด สิ่งของหล่นจากที่สูง วัตถุกระเด็นใส่ ถู



ภาพประกอบ 6 การป้องกันอุบัติเหตุโดยดิงโดมิโนตัวที่สามออก
ที่มา(พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534.)

จากภาพประกอบดังกล่าวข้างต้น สามารถอธิบายขั้นตอนของการเกิดอุบัติเหตุได้ 5 ลำดับขั้น การเกิดดังกล่าวจะเป็นลักษณะเหมือนกับระบบลูกโซ่ ดังนั้น การป้องกันอุบัติเหตุจึงต้องมีการวิเคราะห์ถึง “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident chain) คือ เมื่อตัวโดมิโนตัวแรกล้มตัวถัดไปจะล้มตาม ต้องทำการวิเคราะห์ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง และการป้องกันอุบัติเหตุให้ได้ผลควรจะมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุวิธีใด ถ้าหากไม่ต้องการให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) จะต้องทำอะไร เราต้องดิงโดมิโนตัวที่ 3 ออกมา คือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย อุบัติเหตุก็จะไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขหรือป้องกันโดมิโนตัวที่ 1 และ 2 (ภูมิหลังของบุคคล และความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) ทำได้ยากมาก เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนตัวแล้ว ทฤษฎีโดมิโนของเฮนรีมีแนวความคิดในการป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้หลัก 3'E เป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ คือ การให้การศึกษา (Education) เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนให้มีพฤติกรรมที่ปลอดภัยการปรับปรุงทางวิศวกรรม(Engineering)

เพื่อปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยให้มีความปลอดภัย ส่วนมาตรการสุดท้ายคือการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้คนมีพฤติกรรมที่ปลอดภัยและปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัยต่างๆ (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 63-64)

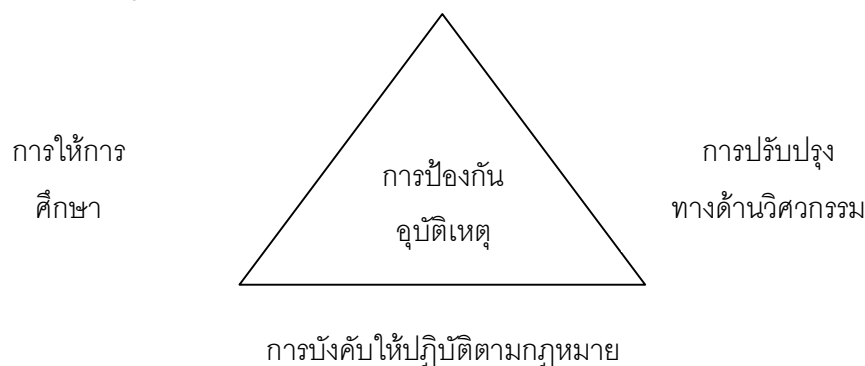
3.4 การป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุเกิดจากการขาดความสมดุลระหว่างความสัมพันธ์ของคนและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากคนไม่มีความสามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมของคนจึงเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุร้อยละ 90 ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้เป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัย ควรเน้นการเปลี่ยนแปลงแนวความคิดและเจตคติและปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัยด้วยในขณะเดียวกัน สิ่งสำคัญที่สุดของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุคือ แนวความคิดที่ถูกต้องของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในการจัดหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุเป็นอันดับแรก แนวความคิดที่ถูกต้องคือ อุบัติเหตุป้องกันได้ (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 80)

การวิเคราะห์ความปลอดภัย (Safety analysis) เป็นข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญเพื่อศึกษาหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีหลักการวิเคราะห์ความปลอดภัย 3 ประการดังนี้

1. การแยกแยะ เป็นการแยกแยะและสำรวจอันตรายที่เกิดขึ้น อธิบายถึงสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
2. การควบคุม (Control) เป็นการหาวิธีการในการควบคุมอันตราย
3. การประเมินผล (Evaluation) เป็นการประเมินผลเครื่องมือและวิธีการต่างๆ ที่ได้ใช้ในการควบคุมอันตรายและการป้องกันอุบัติเหตุ

เฮนริค (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 80-82 ; อ้างอิงจาก Henrich. 1959. *Industrial Accident Prevention*. unpagged) กล่าวว่า เฮนริคได้เสนอแนวปรัชญาการป้องกันอุบัติเหตุไว้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ การนำความรู้ทั้งทางวิทยาศาสตร์ และศิลปะมาใช้ในการควบคุมและส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ ใช้หลัก 3'E ดังนี้ ดังภาพประกอบ 10 (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 81)



ภาพประกอบ 7 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ

จากภาพประกอบ มาตรการป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าว สามารถอธิบายได้ดังนี้คือ

1. การให้การศึกษา (Education) คือ การให้การศึกษาแก่ประชาชนทุกระดับตั้งแต่อนุบาลถึงอุดมศึกษา และประชาชนโดยทั่วไป ให้รู้ว่าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ และจะป้องกันอย่างไรจึงจำเป็นต้องมีการศึกษา ที่เรียกว่า สวัสดิศึกษา (Safety education) เพื่อปลูกฝังให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัย มีความตื่นตัว รู้จักระวังภัย รู้ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่ไหน เกิดขึ้นได้อย่างไรและทำไมจึงเกิดขึ้น

2. การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรม (Engineering) คือ การปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความปลอดภัย โดยการปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมความปลอดภัย (Safety engineering) วิศวกรรมจราจร (Traffic engineer) วิศวกรรมอุตสาหกรรม (Industrial engineering) ได้แก่ การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร และแก้ไขป้ายจราจร การสร้างถนนและรถยนต์ให้ได้มาตรฐาน มีเข็มขัดนิรภัยและหมวกกันน็อค เครื่องจักรกลมีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย เป็นต้น

3. การบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) คือ การบังคับทางกฎหมายระเบียบ กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ เพื่อให้ปรับปรุงแก้ไขความผิดทันทีทันใดเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายความปลอดภัย กฎหมายแรงงาน เป็นต้น

ปิยะ เหลี่ยมสมบัติ (2534 : 799-800) กล่าวว่า การลดอุบัติเหตุเป็นมาตรการที่สำคัญโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดการบาดเจ็บน้อยลง และมีพฤติกรรมความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การป้องกันอุบัติเหตุเป็นเรื่องจำเป็นที่ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการแก้ไขปัญหเกี่ยวกับอุบัติเหตุอย่างจริงจัง ได้แก่

1. การจัดการด้านความปลอดภัย ผู้เป็นหัวหน้า หรือเจ้าขององค์การจะต้องเห็นความสำคัญของการป้องกันความปลอดภัย และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในระดับสูงสุดแล้วด้านนี้ เช่นในโรงงานควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย รับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของโรงงาน ทั้งในการวางแผนและออกระเบียบในการรักษาความปลอดภัย

2. การฝึกด้านความปลอดภัย การฝึกให้เจ้าหน้าที่ พนักงานที่เข้าใหม่ให้รู้จักวิธีใช้ที่ถูกต้อง สถานที่ เครื่องมือ เครื่องจักร ที่ใช้ประกอบการ และสิ่งให้ความปลอดภัย ทดสอบก่อนให้ทำงานจริงๆ

3. การเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยเพื่อให้ทุกคนที่สนใจได้มีโอกาสในการออกความเห็นและให้คำแนะนำซึ่งจะทำให้การป้องกันอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

4. การตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยในระดับต่างๆ เพื่อทำหน้าที่บริหารงานความปลอดภัยให้การศึกษาและเสนอแนะข้อปฏิบัติต่างๆ และอาศัยคณะกรรมการนี้ช่วยดำเนินการในเรื่องงานความปลอดภัยโดยเฉพาะ เช่น คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ เป็นต้น

5. การรายงานอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุหากได้มีการรายงานชนิดและขนาดการบาดเจ็บ เช่น บริเวณใดของร่างกาย สิ่งที่ทำให้เกิดบาดเจ็บ ประเภทของอุบัติเหตุ สภาพการปฏิบัติงานที่ผิดหลักการจะทำให้เราสามารถหามาตรการป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นซ้ำอีก

6. การจัดการประชุมเรื่องความปลอดภัย การจัดประชุมเรื่องความปลอดภัยนอกจากนั้นให้ทุกคนเห็นความสำคัญแล้ว จะทำให้ได้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุ ระหว่างผู้ชำนาญการต่างๆ ยังผลให้เกิดความรู้ ความคิดใหม่ๆ ที่จะเกิดประสิทธิภาพต่อการป้องกันอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น

7. การเขียนคำเตือน หรือภาพเตือนไว้ในที่ที่ซึ่งสภาวะแวดล้อมอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ให้ภาพหรือสัญญาณเตือนพบเห็นให้ระวังอุบัติเหตุ เป็นการให้สติและเป็นทางหนึ่งที่ลดอุบัติเหตุได้

8. การรับบุคคลเข้าเป็นพนักงาน หรือลูกจ้างมาทำงานในสถานประกอบการมีข้อควรพิจารณาและควรปฏิบัติคือ

8.1 ดูความเหมาะสมของคนกับลักษณะของงาน

8.2 หน้าที่ใดซึ่งมีโอกาสเสี่ยงอันตรายจากการทำงานสูง ควรได้มีการหมุนเวียนคนงานด้วย

8.3 ต้องมีการอบรมคนงานอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา เช่น ก่อนเข้าทำงาน ขณะทำงาน และหลังทำงาน

8.4 พยายามกระตุ้นคนงานให้ความสนใจเกี่ยวกับความสำคัญของงานอย่างปลอดภัย เป็นต้น

จากความหมายดังกล่าว พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถสรุปได้ดังนี้คือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง พฤติกรรมของบุคคลที่มีความระมัดระวังในการที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อไม่ต้องการให้ตนเองเกิดอุบัติเหตุในระหว่างปฏิบัติงาน เช่น การแต่งกายเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน การไม่ดื่มสุราในขณะที่ปฏิบัติงาน การสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน ฯลฯ เป็นต้น และที่สำคัญมีสมาธิ ไม่ปฏิบัติงานด้วยความประมาทเฉื่อย

4. เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ มาตรการด้านการนำกฎหมายไปใช้ปฏิบัติ

พินิจ ลือป้อ ทำการศึกษาเรื่อง “กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างต่างประเทศและประเทศไทย” พบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของประเทศไทยอยู่ในลำดับสูงโดยรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติประจำปี พ.ศ.2542 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 67,786 ราย มีผู้เสียชีวิต 10,240 ราย มีผู้บาดเจ็บสาหัส 12,054 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 35,709 ราย มูลค่าความเสียหาย 1,345,965,811 บาท จากการศึกษาค้นคว้าพบว่าสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ยังไม่เหมาะสม และครอบคลุมถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้ทางคนอื่นๆ เช่น ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายห้ามผู้ขับขี่รถยนต์ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถยนต์ เครื่องหมายจราจรยังไม่เป็นบรรทัดฐานเดียวกันทั่วทั้งประเทศ การกำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ยังไม่เหมาะสม ไม่มีกฎหมายกำหนดมาตรฐานของยางรถยนต์ในส่วนของการคุ้มครองผู้โดยสารรถยนต์ไม่มีการแยกผู้โดยสารที่เป็นเด็กออกจากผู้ใหญ่เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็กเล็กไว้โดยเฉพาะ ไม่มีบทกฎหมายห้ามผู้ขับขี่ดื่มสุราในขณะที่ขับขี่รถยนต์ อีกทั้งไม่มีกฎหมายกำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ครอบครองและดื่มสุราได้ตลอดจนยังไม่มีมาตรการลงโทษกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ไว้ในความครอบครองขณะที่ขับขี่รถยนต์ (พินิจ, 2534)

สำหรับประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ในลักษณะดังกล่าวจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้จำนวนสถิติอุบัติเหตุจราจรอยู่ในลำดับสูง สร้างความเสียหายให้กับประเทศชาติโดยส่วนรวม เป็นการบั่นทอนความเจริญของประเทศชาติ หากมีการบัญญัติกฎหมายเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถยนต์ดังกล่าว จะทำให้อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกลดลงได้ (พินิจ, 2534)

ชมภารี ชมภูรัตน์ ทำการศึกษาเรื่อง “ผลของการนำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ไปปฏิบัติ: กรณีศึกษาอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่” เป็นการศึกษาที่มุ่งศึกษาความเป็นมาและเหตุผลของการกำหนด พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยที่เกี่ยวกับ พ.ร.บ.ฯ ที่มีความสัมพันธ์ต่อผลของการนำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ไปปฏิบัติ นอกจากนั้นยังศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการนำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ไปปฏิบัติ โดยเลือกศึกษาเฉพาะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผู้ให้ข้อมูลจำนวน 231 คน ในการศึกษาครั้งนี้ถูกสุ่มจากผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย

จากอุบัติเหตุรถและญาติของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้ (ชมภาริ, 2535)

1. ปัจจัยส่วนบุคคล อันได้แก่ ระดับการศึกษา, รายได้, อาชีพ, ประเภทรถ ไม่มีความสัมพันธ์กับความสำเร็จของการนำ พ.ร.บ.ฯ ไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้แก่ งบประมาณ, ปริมาณบุคลากรที่ให้บริการ, สภาวะทางเศรษฐกิจ และสภาวะทางสังคม มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความสำเร็จของการนำ พ.ร.บ.ฯ ไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

3. ปัญหาส่วนมากที่เกิดขึ้นจากการใช้ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 คือ ปัญหาที่เกิดจากบริษัทประกันภัย ได้แก่

3.1 การชดเชยค่าเสียหายไม่ครบตามจำนวนภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด

3.2 ความไม่สนใจในการให้บริการ ขั้นตอนในการติดต่อเรียกร้องค่าเสียหายและเตรียมเอกสารมีความยุ่งยาก

3.3 ความรู้ ความเข้าใจของผู้ประสบภัยจากรถและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้ ยังไม่ดีพอ

3.4 ค่าชดเชยไม่เพียงพอกับค่าเสียหายที่ได้จ่ายจริงเป็นปัญหาในการนำพ.ร.บ.ฯ ไปปฏิบัติ

4. สำนักงานรัฐมนตรี กำหนดให้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ดังนี้ (สำนักงานรัฐมนตรี, 2536 : 4)

4.1 เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี

4.2 พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้งพิจารณา กำหนดโครงการที่จะให้กู้ ของหน่วยงานที่อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับจราจร เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก

4.3 กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

4.4 กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับ ดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

4.5 พิจารณาเรื่องใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

4.6 ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

4.7 เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

4.8 ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการอาจมอบอำนาจให้สำนักงานคณะกรรมการในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการอาจมอบอำนาจให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเป็นผู้ปฏิบัติหรือเตรียมข้อเสนอมายังคณะกรรมการเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

เดชา ฤทธิ์เนติธรรม ทำการศึกษา เรื่อง “ปัญหาการให้สินบนนำจับในคดีอาญา” ซึ่งการศึกษาค้นคว้าปัญหาสินบนนำจับของไทยภายใต้กฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันพบว่า เจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมายแต่ละฉบับมีเหตุผลและหลักการที่ดี เพื่อป้องกันปราบปรามอาชญากรรมเป็นหลัก ส่วนรางวัล หรือสินบนนำจับนั้นเป็นเพียงมูลเหตุจูงใจเพื่อให้เจ้าหน้าที่ หรือประชาชนมีสิ่งจูงใจในการช่วยกันปราบปรามอาชญากรรม เพื่อให้ทันต่อสภาพการณ์ในปัจจุบัน สินบนนำจับไม่เพียงเป็นมาตรการทางกฎหมายที่มีความจำเป็นและเป็นสิ่งสำคัญ แต่ยังเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สินบนนำจับในการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่ได้กลายเป็นปัญหาระดับชาติ และเป็นสิ่งที่รัฐบาลได้พยายามทุ่มเททั้งกำลังเงิน กำลังคน ตลอดจนการกำหนดนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ตลอดจนการกำหนดกลไกทางกฎหมายเพื่อนำมาใช้แก้ไขปรับปรุงปัญหาวิกฤตจราจร ปัญหาเกี่ยวกับการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรนั้น เป็นสาเหตุประการหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร โดยทั่วไป ดังนั้นการที่กฎหมายเกี่ยวกับจราจรได้กำหนดการให้สินบนนำจับในคดีจราจรนั้น จึงเห็นว่าเป็นนโยบายที่ถูกต้อง และกฎหมายมีเจตนารมณ์ที่จะเข้าไปมีบทบาทในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วย แต่อย่างไรก็ตามจากการที่ได้ศึกษาค้นคว้ามาแล้วได้ปรากฏว่า บทกฎหมายบางส่วนไม่สามารถนำไปบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพตามเจตนารมณ์ เช่น สินบนนำจับในคดีจราจร ทั้งนี้เพราะมีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับตัวบุคคลบ้าง เกี่ยวกับระบบ การกำกับดูแลบ้าง เกี่ยวกับการบริหารจัดการของหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลบ้าง ในบางครั้งทำให้เกิดมีข้อสังเกต หรือความเข้าใจของประชาชนว่ากฎหมายออกมาใช้บังคับเพื่อส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องใช้อำนาจในทางมิชอบ หรือใช้อำนาจเกินขอบเขต เป็นการรังแกประชาชนผู้ซบเซียวดยาน เป้าหมายต้องการจับกุมเพื่อได้รับรางวัล ปัญหาเหล่านั้น จำเป็นต้องหาวิธีการแก้ไขปรับปรุงทั้งระเบียบ กฎเกณฑ์ วิธีการปกครองการดูแลสอดคล้องเจ้าหน้าที่ ตลอดจนการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนให้ทุกฝ่ายมีโอกาสหันหน้าเข้าหากัน ช่วยกันแก้ไขมิฉะนั้นแล้วแทนที่จะเกิดผลดีกลับเป็นผลร้าย แทนที่จะช่วยกันลดการกระทำความผิดแต่กลับเป็นการส่งเสริมให้มีการกระทำ

ความผิดอีกทางหนึ่ง แนวทางการแก้ไขปัญหาก็เกี่ยวกับการให้สินบนนำจับในคดีอาญา มีสาระสำคัญที่จะกล่าวถึง ดังนี้คือ (เดชา ฤทธิเนติธรรม, 2537)

1. บางกรณีกฎหมายบัญญัติไว้ไม่ชัดเจน จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ชัดเจนขึ้น

2. นโยบายการบริหารกฎหมาย และการจัดการเกี่ยวกับเรื่องนี้ฝ่ายบริหารควรจะมีมาตรการควบคุม สอดส่องดูแล เท่าที่จำเป็น การควบคุมรายละเอียดจนเกินสมควรแก่เหตุอาจจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ตามนโยบายการป้องกันปราบปรามการกระทำความผิด

3. ฝ่ายบริหารจะต้องสอดส่องดูแล การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐมิให้ใช้อำนาจตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ในทางไม่ชอบหรือใช้อำนาจเกินส่วนหรือปฏิบัติหน้าที่โดยการเลือกปฏิบัติ

4. ฝ่ายบริหารจะต้องให้ข้อมูลข่าวสาร เพื่อให้ประชาชนทราบเข้าใจ และขอความร่วมมือจากประชาชน

5. การให้สินบนนำจับในรูปแบบที่เกิดจากนิติกรรมสัญญา (Contractual nature) จะต้องนำมาศึกษาค้นคว้า และให้นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในอนาคตต่อไป

กนกวรรณ ศรีจินไธย ทำการศึกษาเรื่อง “มาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ศึกษาเฉพาะกรณีความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง” ซึ่งจากปัจจุบันอุบัติเหตุจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นทุกปี สร้างความเสียหายแก่บุคคลและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก และมักจะเป็นความเสียหายที่ร้ายแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งวัตถุอันตรายหรือการขนส่งคนโดยสาร แม้จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องควบคุมอยู่หลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น แต่กฎหมายดังกล่าวก็ไม่สามารถลดอุบัติเหตุหรือเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งให้เป็นผลได้อย่างแท้จริง การวิจัยครั้งนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายและปัญหาในทางปฏิบัติที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งศึกษาหามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย โดยศึกษาในแง่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งในทางแพ่งและทางอาญา ในลักษณะที่จะสามารถทำให้ผู้ประสบภัยได้รับประโยชน์หรือได้รับการคุ้มครองอย่างเป็นผลอย่างแท้จริง (กนกวรรณ ศรีจินไธย, 2538)

ผลจากการวิจัย พบว่ากฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการขนส่งนั้นขาดมาตรการบางประการในการควบคุมการประกอบการขนส่งให้เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายประกอบกับมิได้มีการควบคุมอย่างเคร่งครัด จนเกิดความเสียหายหรืออุบัติเหตุจากการขนส่งขึ้นอย่างมากมาย นอกจากนี้แล้วในการดำเนินคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้นก็ไม้อื้ออานวยประโยชน์แก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากผู้ประสบภัยตกเป็นผู้มีภาระการพิสูจน์ในคดี อันเป็นภาระหรือเป็นอุปสรรคที่สำคัญ อีกทั้ง

การดำเนินทางศาลมีความยุ่งยาก เสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากยังผลให้ผู้ประสบภัยเป็นจำนวนมาก ไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงได้เสนอแนะมาตรการแก้ไข ปัญหาต่างๆ กล่าวโดยสรุป คือ ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการควบคุมการขนส่ง ให้สามารถควบคุมการ ประกอบการขนส่งได้อย่างเคร่งครัดขึ้นหรือสามารถคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างเป็นผล โดย อาศัยมาตรการทางกฎหมาย ทั้งนี้ยังมีผลเสียอันมากและประโยชน์แก่ผู้ประสบภัยในการดำเนินคดี เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ก่อความเสียหายหรือผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นอีกด้วย (กนกวรรณ ศรีจินไต่ย, 2538)

วิฑูรย์ เวทยาวงศ์ ทำการศึกษาเรื่อง “มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์ รับจ้าง” ซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ปรากฏในเขตกรุงเทพมหานครได้เริ่มมีขึ้นประมาณ พ.ศ. 2524 โดยกลุ่มบุคคลหนึ่งได้นำรถจักรยานยนต์มาให้บริการแก่ประชาชนในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะ จนทำให้การประกอบอาชีพนี้ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว อนึ่งการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ ขยายกิจการให้บริการอย่างไม่จำกัดในหลายรูปแบบ การดำเนินการดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดปัญหา มากมาย เช่น 1) การให้บริการที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ของ ผู้ใช้บริการ 2) การฝ่าฝืนกฎจราจรที่ส่งผลต่อการขาดระเบียบวินัยในการใช้รถ ใช้ถนน 3) การแสวงหา ผลประโยชน์อันมิชอบของบุคคลบางคนจากผู้ขับขี่ เป็นต้น กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานของรัฐ ที่มีหน้าที่ และความรับผิดชอบในการควบคุมดูแลสอดส่องรถรับจ้างสาธารณะทั่วไป ตามเจตนารมณ์ ของกฎหมาย คือการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัยของชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการและ ประชาชน แต่มีปัญหากฎหมายในการควบคุมกำกับดูแลเพราะ การตีความของคณะกรรมการ กฤษฎีกา ได้ตีความว่าการนำรถจักรยานยนต์มาลงโทษแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะได้ จึงทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการควบคุมดูแลกำกับภายใต้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งความจริงแล้ว เจตนารมณ์ของกฎหมาย หากพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของผู้สร้าง, โรงงานผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ซึ่ง ความจริงแล้วเจตนารมณ์ของกฎหมาย หากพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของผู้สร้าง, โรงงานผู้ผลิต รถจักรยานยนต์ สภาพการใช้รถจักรยานยนต์จะเห็นได้ว่า ไม่มีวัตถุประสงค์ให้นำเอารถจักรยานยนต์ มาใช้เป็นรถรับจ้างสาธารณะ กฎหมายจึงไม่มีข้อกำหนดในเรื่องนี้ กล่าวคือโดยสภาพและความเป็น จริงแล้วกฎหมายไม่ได้อนุญาตให้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นรถรับจ้างเลย ด้วยการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์จะมีความรับผิดชอบทางอาญา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงตีความในลักษณะเพื่อ คุ้มครองผู้ขับขี่ไม่ให้ต้องรับโทษทางอาญา ที่จะนำมาลงโทษบุคคลได้ต่อเมื่อกฎหมายได้บัญญัติไว้ อย่างชัดเจนแน่นอน กรณีดังกล่าวจึงทำให้เกิดช่องว่างของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งหน่วยงานที่ รับผิดชอบจะต้องหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป (วิฑูรย์ เวทยาวงศ์, 2540)

ปัญหานี้ได้เกิดขึ้นมาหลายปี และเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม จึงเป็นปัญหาที่ยากต่อการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างรวดเร็ว และมีความเห็นหลากหลาย การที่จะแก้ปัญหาดังกล่าวโดยไม่รอบคอบแล้วอาจจะกลายเป็นปัญหาทางการเมือง ดังนั้น จึงจะต้องศึกษารวบรวมข้อมูลต่างๆ และวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ไขปัญหานี้อย่างรอบคอบ จึงจำเป็นต้องใช้ระยะเวลายาวกว่าการแก้ไขปัญหานั้นๆ จากการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ปัญหาจึงมีความเห็นว่าควรมีแนวทางในการแก้ไขปัญหานี้เป็น 2 ขั้นตอน คือ (วิวัฒน์ เวทยาวงศ์, 2540)

1.มาตรการระยะสั้น เมื่อยังไม่มีกฎหมายเฉพาะมาควบคุมกำกับดูแลจรัญยานยนต์รับจ้าง จึงต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้ความร่วมมือเพื่อสอดส่องดูแลผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างภายใต้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเท่าที่จะเอื้ออำนวยให้

2.มาตรการระยะยาว การแก้ปัญหาดังกล่าว มีความยุ่งยากลำบากจึงต้องมีข้อมูลครบถ้วนชัดเจน และแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยความละเอียดรอบคอบเพื่อไม่ให้กลับกลายเป็นปัญหาทางการเมือง ดังนั้นจึงต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 3 ปี เพื่อรวบรวมข้อมูลและศึกษาวิเคราะห์ปัญหา หากมีความจำเป็นต้องมีการเสนอออกกฎหมายมาควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็จะต้องมีบทบัญญัติกฎหมายให้เหมาะสมครบถ้วนเพื่อใช้แก้ปัญหาดังกล่าวให้ลุล่วงไปด้วยดี

เดชา พรหมสุวรรณ ทำการศึกษา เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร” การวิจัยในเรื่องนี้เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้าง เพื่อเสนอแนวทางในการแก้ไขพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยศึกษาจากผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างในบริษัท เอส เอ ที ทวานสปอร์ต ณ ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการศึกษา คือใช้แบบสอบถาม จำนวน 200 ชุด การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้าง จำนวน 20 คน และการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมในบริเวณแยกคลองเตย แยกพระราม 4 และแยกสุนทรภะ ผลการทดสอบสมมติฐานเป็นดังนี้ (เดชา พรหมสุวรรณ, 2541)

1. ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก
2. ผู้ที่มีอายุของใบขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มาก
3. ระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวัน ไม่มีผลต่อพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุก
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุก

5. ผู้ที่มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมการฝึนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่
มีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย

6. ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝึนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการ
ฝึนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝึนกฎจราจรมาก

7. ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝึนกฎจราจรมากกว่า
ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรมาก

8. ผู้ที่มีประสบการณ์การขับซึ่รถในกรุงเทพฯ น้อยจะมีพฤติกรรมการฝึนกฎจราจร
มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับซึ่รถในกรุงเทพฯ มาก

9. ผู้ที่เป็นโสดจะมีพฤติกรรมการฝึนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

รุ่งรัตน์ ลือล่า (2546 : บทคัดย่อ) ทำการศึกษาเรื่อง การประเมินผลโครงการพัฒนาระบบ
สารสนเทศ ของตำรวจภูธรภาค 2 การศึกษามีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ เพื่อประเมินโครงการพัฒนา
ระบบสารสนเทศของตำรวจภูธรภาค 2 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อเสนอปัญหา และเสนอแนะ
ความเห็นเกี่ยวกับผลการดำเนินงานโครงการฯ โดยใช้แบบจำลอง (CIPP) ซึ่งทำการประเมินใน 4 ด้าน
คือ 1) ด้านบริบทหรือสภาพแวดล้อม 2) ด้านปัจจัยนำเข้า 3) ด้านกระบวนการ และ 4) ด้านผลผลิต
มาเป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัย ในการศึกษาผู้วิจัยได้ใช้ทั้งแบบสอบถาม การสัมภาษณ์ และการ
สังเกต เป็นเครื่องมือในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล จากประชากรทั้งหมดที่เป็นผู้บริหารหน่วยงาน
ผู้ควบคุม ผู้ปฏิบัติ ผู้ใช้งาน และผู้ชำนาญการ รวม 144 คน โดยนำข้อมูลที่มาประมวลผล และ
วิเคราะห์เปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่ผู้ทรงคุณวุฒิกำหนด เพื่อใช้วัดผลการประเมินว่าเป็นไปตามเกณฑ์
หรือต่ำกว่าเกณฑ์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากการศึกษาผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ(POLIS) ของตำรวจภูธร
ภาค 2 โดยภาพรวมพบว่าควรดำเนินโครงการต่อไป ส่วนผลของการประเมินทั้ง 4 ด้าน พบว่าการ
ดำเนินงานด้านบริบท และด้านผลผลิต ประสบความสำเร็จ ส่วนในด้านปัจจัยนำเข้าพบว่ายังไม่
ประสบความสำเร็จ เนื่องจากบุคคลกรยังขาดความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานขาดความพร้อม
ของวัสดุ อุปกรณ์ สถานที่ งบประมาณ และข้อมูลนำยังไม่ครบถ้วน ทันสมัยและจากการประเมินด้าน
กระบวนการ พบว่ายังไม่ประสบความสำเร็จเช่นกัน เนื่องจากยังมีความบกพร่องในการใช้ทรัพยากร
ความสามารถในการบริหารโครงการ ความเหมาะสมของกระบวนการ และการตรวจสอบควบคุมการ
ดำเนินงาน

สำหรับปัญหาที่พบจากการดำเนินโครงการที่สำคัญ และควรได้รับการแก้ไข คือ ปัญหาที่เกิด
จากอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์สื่อสาร ปัญหาจากระบบซอฟต์แวร์ และปัญหา ด้านบุคลากร

4.2 วรรณกรรมต่างประเทศด้านการบังคับใช้กฎหมาย

1. จากการศึกษาเรื่อง “ประสิทธิภาพของมาตรการเอดี อาร์ 69: กรณีศึกษาการที่ประสบอุบัติเหตุที่มีถุงลมนิรภัย” (Effectiveness of ADR 69: A Case-Control Study of Crashed Vehicles Equipped with Airbags) โดย แอนดรูว์ มอริส (Andrew Morris), โจ บาร์นส์ (Jo Barnes), ไบรอัน ฟิลด์ส (Brian Fildes), ฟุลวิโอ เบนติเวกนา (Fulvio Bentivegna) และ คีธ เซเยอร์ (Keith Seyer) ในปี พ.ศ. 2532 สำนักงานด้านความปลอดภัยทางถนนของออสเตรเลีย (Australian Federal Office of Road Safety หรือ FORS) ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี 2529-2531 เพื่อทดสอบและสร้างโครงการที่จะนำไปสู่การพัฒนามาตรฐาน โดยจุดประสงค์ของโครงการก็เพื่อทดสอบการได้รับบาดเจ็บของคนขับและผู้โดยสารจากอุบัติเหตุรถชนบริเวณด้านหน้าของรถ (frontal crashes) และนำไปสู่การพัฒนาการประเมินที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดการลดระดับ (level) และประเภท (type) ของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้น (Morris, Barnes, Fildes, Bentivegna and Seyer, 2001)

ผลลัพธ์สุดท้ายของโครงการจะนำไปสู่การเรียกร้องให้รถที่จำหน่ายในประเทศออสเตรเลียสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถชนบริเวณด้านหน้าของรถ และกำหนดมาตรการที่นำไปสู่การสร้างมาตรฐาน ที่เรียกว่า “กฎการออกแบบของออสเตรเลีย 69” (Australian Design Rule 69 หรือ ADR 69) มาตรฐานดังกล่าวต้องการให้ผู้ผลิตรถยนต์ออกแบบตัวแบบสำหรับผู้โดยสารชาวออสเตรเลีย อันสอดคล้องกับมาตรฐานของระดับการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ซึ่งรูปแบบของการออกดังกล่าวจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงภายใต้มาตรฐานใหม่ที่เรียกว่า เอดีอาร์ (ADR)

ระเบียบกฎหมายดังกล่าวมีที่มาจาก “มาตรฐานความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ของสหรัฐอเมริกา” (US Federal Motor Vehicle Safety Standard หรือ FMVSS208) แต่เฉพาะเจาะจงไปที่ Hybrid III ที่เกี่ยวข้องกับการใช้หุ่นทดสอบนำ โดยนำหุ่นไปนั่งในรถและคาดเข็มขัดนิรภัยให้ ซึ่งการทดลองดังกล่าวนำไปสู่การปรับปรุงระบบการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ในประเทศออสเตรเลีย แต่กฎหมายของออสเตรเลียพยายามควบคุมให้มีความเข้มข้นและก้าวร้าวน้อยกว่าของสหรัฐอเมริกา

มาตรการ ADR 69 จะมีผลบังคับใช้จากวันที่ 1 มิถุนายน 2538 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะนำเอา ADR ไปปฏิบัติ โดยมาตรการดังกล่าวกำหนดให้เพิ่มปริมาณถุงลมนิรภัย แม้ว่าถุงลมนิรภัยจะไม่ได้เป็นเพียงข้อเรียกร้องเดียวที่มาตรการ ADR 69 ที่มีต่อผู้ผลิตรถยนต์ อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตส่วนใหญ่เห็นด้วยกับมาตรการและข้อเรียกร้องดังกล่าว

ในการประเมินผลกระทบของ ADR 69 ที่มีต่อสถิติการบาดเจ็บของผู้โดยสาร สำนักงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมมือกับศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช (Monash

University Accident Research center) ศึกษาประเมินประสิทธิภาพของการนำมาตรการ ADR 69 ในการเกิดอุบัติเหตุขึ้นจริง (real-world crashes) โดยการประเมินโครงการจะเปรียบเทียบสถิติของกลุ่มตัวอย่างในช่วงก่อนและหลังการนำเอามาตรการ ADR 69 ไปปฏิบัติ

สำหรับระเบียบวิธีในการศึกษาวิจัย (Methodology) จะแปรเปลี่ยนให้เข้ากับการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ที่มีและไม่มีเทคโนโลยีถุงลมนิรภัย (airbag technology) วิธีการตรวจสอบรถ และการสัมภาษณ์เจ้าของรถจะเป็นไปตามระบบการสุ่มตัวอย่างอุบัติเหตุระดับชาติ (National Accident Sampling System หรือ NASS) ซึ่งข้อมูลทั้งหมดได้มาจากผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถชนบริเวณด้านหน้าของรถ จำนวนทั้งสิ้น 476 คน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ที่คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด 383 คน จัดอยู่ในกลุ่มตัวอย่างของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุรถชนด้านหน้าของรถ และ 253 คน สำหรับผู้ขับขี่ที่มีถุงลมนิรภัย และ 130 คน สำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่มีถุงลมนิรภัย ผลการวิเคราะห์เผยให้เห็นการลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติของจำนวนผู้บาดเจ็บบริเวณคอ ($p < 0.0007$) ที่ขับรถที่มีถุงลมนิรภัย แม้ว่าจำนวนของการบาดเจ็บอย่างรุนแรงจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะ ($p < 0.001$) การบาดเจ็บชนิดอื่นที่ลดปริมาณลงถือว่าไม่มีความสำคัญในการศึกษาครั้งนี้ โดยการบาดเจ็บที่การศึกษาครั้งนี้ให้ความสำคัญคือ การบาดเจ็บบริเวณหัว ($p < 0.02$) บริเวณคอ ($p < 0.05$) และบริเวณหน้าอก ($p < 0.01$) นอกจากนั้นพบว่าโอกาสที่ผู้ขับขี่ที่ปราศจากถุงลมนิรภัยมีโอกาสที่จะได้รับบาดเจ็บมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีถุงลมนิรภัยมากถึง 60% ฉะนั้นถุงลมนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยลดความสูญเสียแก่สังคม ได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะเมื่อนำไปใช้ร่วมกับเข็มขัดนิรภัย

สรุปได้ว่ามาตรการ ADR 69 เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญที่จะนำไปสู่การลดการบาดเจ็บของผู้ที่นั่งด้านหน้าในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุชนด้านหน้า โดยเฉพาะการปรับปรุงระบบป้องกันผู้โดยสาร (occupant protection system) ซึ่งรวมถึงการมีถุงลมนิรภัยด้านข้างคนขับ (driver's side airbag) และระบบเข็มขัดนิรภัยที่ได้รับการพัฒนา (seat belt system)

ในปัจจุบันผู้ผลิตกำลังอยู่ในระหว่างการสร้างถุงลมนิรภัยรุ่นที่สอง (Second generation airbags) ซึ่งการประเมินผลการศึกษาครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการนำระบบถุงลมนิรภัยไปใช้ในชีวิตจริง และผลการศึกษาในห้องทดลองจะช่วยพัฒนาเทคโนโลยีทางด้านรถยนต์ พร้อมทั้งยกระดับกฎหมาย ที่ยังขาดมิติทางด้านเทคโนโลยี

2. จากการศึกษาเรื่อง“การเดินทางด้วยความเร็วและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ” (Traveling Speed and the Risk of Crash Involvement) โดย ไคลเอเดน ซี. เอ็น. (Kloeden C.N.) แมคคไลน์ เอ. เจ. (McLean A.J.) มัวร์ วี. เอ็ม. (Moore V.M.) และ พอนเต จี. (Ponte G.) พบว่าในพื้นที่ที่จำกัดความเร็ว ไม่เกิน 60 กม./ชั่วโมง อัตราของการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มขึ้นเท่าตัว เพียงแค่ใช้

ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดไว้ 5 กม./ชั่วโมง ฉะนั้นการขับรถด้วยความเร็วสูงในเขตเมืองจึงเป็นอันตรายเทียบเท่ากับการขับขึ้นในขณะที่มีแอลกอฮอล์อยู่ในกระแสโลหิตเกินกว่ากฎหมายกำหนด (illegal blood alcohol concentration) การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กำหนดไว้ 5 กม./ชั่วโมง จะอันตรายเทียบเท่ากับการมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด 0.05 (Kloeden, McLean, Moore and Ponte, 1997)

จากการศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนถนนหลัก (main road) มีผลมาจากการขาดมาตรการจำกัดความเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการจำกัดความเร็วในเขตเมือง (urban area) รวมทั้งทางหลวง (arterial road) การจำกัดความเร็วเป็นมาตรการสำคัญ ที่ทุกประเทศ (ที่มีอัตราการใช้รถสูง) ต่างมีมาตรการควบคุมความเร็วที่ 50 กม./ชั่วโมง เช่นที่เกิดขึ้นในรัฐวิกตอเรีย (Victoria) และนิว เซาท์ เวลส์ (New South Wales) มาตั้งแต่ช่วงต้นของ ทศวรรษ 1960 แล้ว

สำหรับข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษามีดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วในระดับ 60 กม./ชั่วโมง ควรจะเปลี่ยนแปลงโดยลดความเร็วขั้นต่ำลง
2. ควรเพิ่มอำนาจการบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วในระดับ 60 กม./ชั่วโมงให้เข้มข้น
3. การลงโทษผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วและดื่มแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ควรนำไปสู่การแจ้งให้ผู้ขับขี่ที่ทราบถึงอันตรายที่เกิดจากการกระทำดังกล่าว
4. การเพิ่มความตระหนักของสาธารณะ (public awareness) ว่าความเร็วมีอิทธิพลอย่างสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อจะนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมที่ผู้ขับขี่ยอมรับและปฏิบัติตามมาตรการจำกัดความเร็ว (culture of compliance with speed limit) เช่นเดียวกับในช่วง 15 ปีที่ผ่านมาที่สังคมยอมรับว่าการดื่มแอลกอฮอล์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ
5. เพื่อให้เกิดผลตามที่กล่าวมา ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการศึกษารุ่นนี้แก่สาธารณะ เพื่อเน้นย้ำให้เห็นอันตรายของอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ความเร็วและการดื่มสุราเกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด
6. ภายหลังการบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วที่ 60 กม./ชั่วโมง อย่างเคร่งครัด ควรขยายผลไปสู่การเปลี่ยนแปลงการจำกัดความเร็วขั้นต่ำที่ระดับ 50 กม./ชั่วโมง ทั้งในเขตเมืองและในทุกเส้นทาง เชน เช่น ประเทศอื่นๆ ที่มีปริมาณผู้ใช้รถสูง
3. จากการศึกษาเรื่อง “การเดินทางด้วยความเร็ว และความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนชนบท” (Traveling Speed and the Risk of Crash Involvement on Rural Roads) โดย โคล เอเดน ซี. เอ็น. (Kloeden C.N.) พอนเต จี. (Ponte G.) และ แมคคลิน เอ. เจ. (McLean A.J.) พบว่า ในเขตพื้นที่ชนบท (Rural area) ความเสี่ยงที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นอย่างน่าตกใจ หาก

เพียงเพิ่มความเร็วขึ้น 10 กม./ชั่วโมง จากความเร็วเฉลี่ยที่กำหนดไว้จะนำไปสู่การเพิ่มความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุถึง 2 เท่า ฉะนั้นการลดความเร็วเพียงเล็กน้อยสามารถลดปริมาณและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมาก เนื่องจากการขับรถเกินความเร็วที่กำหนดตามกฎหมายเป็นสาเหตุสำคัญที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ชนบท การลดระดับความเร็วขั้นสูงสุด (maximum speed limit) ที่ระดับ 80 กม./ชั่วโมง อาจนำไปสู่การลดปริมาณอุบัติเหตุลงได้ (Kloeden, McLean, Moore and Ponte, 1997)

ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วในการขับรถกับความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันมาก และอุบัติเหตุจะลดลงหากมีการจำกัดความเร็วในเขตชนบทให้เหลือต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อย่างไรก็ตามการจำกัดความเร็วไม่ได้ช่วยลดอุบัติเหตุได้ 100% การศึกษาของกระทรวงคมนาคมในรัฐวอชิงตัน (WSDOT2003) ตราบดีที่ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับรถ การจำกัดความเร็วก็ไม่สามารถช่วยให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลงได้

เครื่องมือและอุปกรณ์อื่นที่ใช้ในการตรวจจับความเร็ว ได้แก่ กล้องตรวจจับความเร็ว ในปัจจุบันหลายๆ ประเทศได้นำมาใช้และช่วยในการลดพฤติกรรมการขับรถเร็วได้มาก กล้องตรวจจับความเร็วจะใช้ได้ผลเป็นอย่างดีถ้านำไปติดตั้งบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ ซึ่งอาจดำเนินการติดตั้งบริเวณนั้นอย่างถาวร หรือจะติดตั้งเป็นการชั่วคราวแล้วย้ายไปติดตั้งบริเวณอื่นต่อไปก็ได้ เช่น ควรติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วแบบชั่วคราวในบริเวณย่านชุมชนเมืองที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น รวมทั้งมีการติดป้ายบอกเตือนล่วงหน้าถึงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วข้างหน้าเพื่อให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังและลดความเร็วในเขตที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อย เป็นต้น ผลการศึกษาส่วนใหญ่ (ETSC report) สนับสนุนมาตรการนี้ว่าเป็นวิธีการที่ประหยัดและคุ้มค่ามาตรการหนึ่งเมื่อเทียบกับวิธีการอื่น คิดเป็นร้อยละ 28 ในการช่วยลดอุบัติเหตุในเขตชุมชนเมืองของประเทศในยุโรป

มาตรการอีกประการหนึ่งในการช่วยลดพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่าที่กำหนดคือ การจัดแบ่งเขตการจราจรด้วยการนำระบบผู้เชี่ยวชาญ (Expert System) เข้ามาช่วยในการกำหนดเขตการจราจรว่าเขตใดควรกำหนดหรือจำกัดความเร็วไว้เท่าไร ทั้งนี้ต้องจำกัดความเร็วไว้ทุกเส้นทาง

นอกจากมาตรการต่างๆ ที่เน้นการควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถและถนนที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ควรใช้กลไกอื่นมาช่วยเสริมด้วย เช่น การตรวจสอบสภาพของรถที่ใช้ในการขับขี่ว่ามีความพร้อม ติดตั้งอุปกรณ์ครบ สามารถใช้งานได้ดีและปลอดภัยในการขับขี่หรือไม่ รวมถึงสภาพของท้องถนนที่จะเอื้ออำนวยให้การจราจร ไปมาสะดวกสบาย เป็นต้น กลไกเหล่านี้จะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้จากการศึกษาวิจัยยังพบอีกว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมไม่ใส่ใจเข็มขัดนิรภัย นอกจากจะเป็นบุคคลที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยมากจะมีพฤติกรรมขับรถเร็วกว่าที่กำหนดอีกด้วย

ในด้านการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพ มาตรการหนึ่งในการลดอุบัติเหตุบนถนน จากสถิติที่ผ่านมาพบว่า ผู้ขับขี่ประมาณ 40-50% ที่ใส่เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับขี่ มีอัตราความเสี่ยงในการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ใส่เข็มขัดนิรภัย จึงควรมีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด อย่างไรก็ตาม ควรมีการบังคับใช้ควบคู่กับมาตรการอื่นที่กล่าวมา เช่น การให้การศึกษา การปรับปรุงสภาพผิวถนน เป็นต้น

สิ่งที่ต้องพิจารณาก็คือ ในบางประเทศการบังคับให้ใส่เข็มขัดนิรภัยได้มีการบรรจุไว้ในกฎหมายแต่ก็ไม่มี การบังคับใช้อย่างจริงจัง และไม่มีกฎหมายบังคับให้ใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับเด็กอายุระหว่าง 0-5 ปี

มาตรการส่งเสริมให้ใส่เข็มขัดนิรภัย นอกเหนือจากการตรวจจับ ยังต้องใช้โครงการให้ความรู้แก่ประชาชน เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจถึงประโยชน์และความปลอดภัย ให้เกิดความตระหนักและปฏิบัติตามเป็นนิสัย ขณะเดียวกันต้องสร้างความเข้าใจ เสนอแนะมาตรการและยุทธวิธีให้แก่ตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายด้วย

มาตรการเสริมอีกมาตรการหนึ่งคือ การประสานกับทางผู้ประกอบการให้มีระบบสัญญาณเตือนผู้ขับขี่รถโดยอัตโนมัติทุกครั้งที่ขับเคลื่อนเครื่องยนต์ ในกรณีที่ใช้กล้องตรวจจับความเร็วตามจุดต่างๆ อาจใช้ประโยชน์เพิ่มเติมตรงนี้ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ไม่สวมเข็มขัดนิรภัยไปพร้อมๆ กันได้

ในด้านการบังคับใช้สัญญาณไฟจราจร ตามสภาพของท้องถนน จุดที่อาจก่อให้เกิดปัญหามากที่สุดจุดหนึ่งคือ ตรงทางแยกไฟแดงที่อาจก่อให้เกิดความสับสนในการใช้ถนน เนื่องมาจากระบบสัญญาณไฟแดง ชัดข้อซึ่งที่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงทางวิศวกรรมอย่างเร่งด่วน และอาจเนื่องมาจากพฤติกรรมขับขี่รถฝ่าสัญญาณไฟแดง มาตรการที่มักใช้แก้ปัญหา คือ การติดตั้งกล้องสัญญาณไฟแดงในจุดที่มีความเสี่ยงแก่การเกิดอุบัติเหตุสูง

นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพยายามหามาตรการอื่นที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้ถนนอย่างเหมาะสม เช่น มาตรการในการอบรมให้ความรู้ การแก้ปัญหาความบกพร่องของท้องถนน และมาตรการในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสังคม เป็นต้น

ข้อเสนอแนะจากการศึกษามีดังนี้

1. ควรเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วในเขตชนบท
2. มาตรการจำกัดความเร็วในเขตชนบทควรเปลี่ยนแปลง โดยการลดอัตราความเร็วขั้นต่ำลง
3. ทุกเขตควบคุมที่กำหนดความเร็วไม่เกิน 110 กม./ชั่วโมง ควรเปลี่ยนแปลงให้เป็นเขตควบคุมความเร็วไม่เกิน 100 กม./ชั่วโมง

4. ควบคุมความเร็วขั้นต่ำลงในพื้นที่ ที่ใช้การจำกัดความเร็วทั่วไป (Current limit) สูงกว่าความเร็วโดยเฉลี่ย (average traveling speed) และควรเพิ่มปริมาณป้ายสัญญาณควบคุมความเร็ว (advisory speed sign)

5. ภายหลังการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นในเขตชนบท ควรนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงการจำกัดความเร็วสูงสุดที่ระดับไม่เกิน 80 กม./ชั่วโมง ทั้งสองช่องทางของถนนในเขตชนบท (all two lane rural roads) เช่นเดียวกับที่ปฏิบัติในประเทศสหรัฐอเมริกา

6. การเพิ่มความตระหนักของสาธารณะ (Public awareness) ว่าความเร็วมีอิทธิพลอย่างสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมที่ผู้ขับขี่ยอมรับและปฏิบัติตามมาตรการจำกัดความเร็ว (culture of compliance with speed limit) เช่นเดียวกับในช่วง 15 ปีที่ผ่านมาที่สังคมยอมรับว่าการดื่มแอลกอฮอล์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

7. เพื่อให้เกิดผลตามที่กล่าวมา ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการศึกษารังนี้แก่สาธารณะ เพื่อเน้นย้ำให้เห็นอันตรายของอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์กับการใช้ความเร็วและการดื่มสุราเกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด

4. ในช่วงปีพ.ศ. 2530-2540 สำนักงานบริหารความปลอดภัยทางจราจรของทางหลวงระดับชาติ (National Highway Traffic Safety Administration หรือ NHTSA) แห่งประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำการรวบรวมงานวิจัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการความปลอดภัยบนท้องถนน (Traffic Safety Program) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายมีประเด็นศึกษาที่สำคัญดังนี้ (Traffic Safety Program, NHTSA, 1987-1997: 6)

กรณีการขับรถในขณะเมาสุรา จากการศึกษพบว่าที่ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Concentrations or BAC) 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่านั้น จะมีผลต่อระยะเวลาการตอบสนองของผู้ขับขี่ ความมีสติในการขับรถ กระบวนการคิด การลำดับข้อมูลต่างๆ วิสัยทัศน์ และการแสดงออกในลักษณะต่างๆ แต่ก็พบผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20-30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในอุบัติเหตุทางรถด้วย ดังนั้นทางที่ดีที่สุดก็คือการไม่ขับขี่ในขณะมีเมาหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์นั่นเอง

ในการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ มีการศึกษาผลของค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรม การขับขี่ จำนวนอุบัติเหตุ และกฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่ เช่น จำกัดค่าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ 80, 50 หรือ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็นต้น ผลปรากฏว่า ควรมีการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดใน 2 ลักษณะ ได้แก่ ผู้ขับขี่ที่อายุ 21 ปีหรือมากกว่านั้นควรจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เนื่องจากในการทดลองลดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตามที่กฎหมายจำกัดไว้จากที่ไม่เกิน 100 มาเป็น 80

มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ปรากฏว่าสามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการดื่มสุรา ได้ถึง 12 เปอร์เซ็นต์ และผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ให้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ในส่วนของผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 21 ปีนั้นนอกจากจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่แล้ว ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลและจัดการรณรงค์ไม่ขับรถในขณะเมาสุรด้วย

การทดสอบผู้ขับขี่ที่เมาสุราพบว่า ผู้ขับขี่อัตราเฉลี่ย 1 ใน 5 หรือ 19 เปอร์เซ็นต์ไม่ยอมให้เจ้าหน้าที่ทำการทดสอบร่างกาย ดังนั้นจึงเสนอให้มีการบังคับอย่างเข้มงวดต่อผู้ที่ปฏิเสธการทดสอบร่างกายโดยให้มีบทลงโทษทางอาญา (Sanction) สำหรับผู้ที่ขัดขืนไม่ยอมให้ตรวจร่างกาย

จากการศึกษาพบว่าที่รัฐนิวเม็กซิโก (New Mexico) มีการบังคับใช้กฎหมายในกรณีขับรถขณะที่หย่อนความสามารถหรือเมาสุรา ซึ่งมีสาระสำคัญ ได้แก่ การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับกรณีทั่วไปไว้ที่ 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และผู้เยาว์จำกัดไว้ที่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มาตรการลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจัง การบังคับผู้ขายไม่ให้ขายสุราแก่ผู้เยาว์ ตรวจตราดูแลการกระทำผิดอย่างจริงจัง มีโครงการบำบัดผู้ติดสุรา เป็นต้น ซึ่งสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้อย่างมาก

จากการศึกษามาตรการการลงโทษผู้ขับขี่ที่ขับรถในขณะเมาแล้วพบว่า มาตรการพักใช้ใบขับขี่เป็นระยะเวลา 3-6 เดือนสำหรับความผิดครั้งแรกได้ผลดีมากในช่วงแรก เพราะผู้กระทำความผิดจะไม่กล้าทำความผิดซ้ำอีก ทำให้จำนวนอุบัติเหตุโดยรวมลดลง แต่ในระยะยาวจำนวนอุบัติเหตุโดยรวมก็ไม่ได้ลดลง

สำหรับมาตรการลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนโดยให้ไปทำงานบริการสาธารณะ ปรากฏว่ามีหลักฐานเพียงเล็กน้อยเท่านั้นที่แสดงว่ามาตรการนี้มีผลให้ผู้ขับขี่ไม่กล้ากระทำความผิดหรือสามารถลดปริมาณผู้กระทำความผิดลงได้ จึงไม่ควรนำมาใช้แทนที่บทลงโทษที่มีประสิทธิภาพมากกว่า เช่น การพักใช้ใบขับขี่ เป็นต้น แต่อาจนำมาใช้เสริมกันได้

ในรัฐเทนเนสซี (Tennessee) มีการใช้มาตรการลงโทษพิเศษ ได้แก่ ผู้ที่ขับรถขณะเมาแล้วจะได้รับโทษจำคุกเป็นเวลา 2 วันสำหรับความผิดครั้งแรก มาตรการนี้มีผลอย่างมากสำหรับผู้ขับขี่ที่มักจะกระทำความผิดในข้อหาเดิมหลายครั้ง ทำให้ไม่กล้าฝ่าฝืนอีก แต่ไม่สามารถตรวจวัดความสัมพันธ์ของมาตรการนี้ต่อจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

5. ใน พ.ศ.ปี 2539 มีงานวิจัยเรื่อง “บทบาทของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในระบบความปลอดภัยทางถนนของประเทศสโลวีเนีย” (The Role of Traffic Law Enforcement in the Slovene Road Safety system) โดย ลูโบ ซาจ (Ljubo Zajc) ซึ่งอยู่ในสถาบันศึกษาความปลอดภัยและตำรวจแห่งประเทศสโลวีเนีย (College of Police and Security Studies, Slovenia) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายได้กล่าวถึงบทบาทของตำรวจจราจร (Traffic Police) ต่อการบังคับใช้กฎหมายดังนี้ (Ljubo Zajc, 1996)

จากการวิจัยได้แบ่งการบังคับใช้กฎหมายและเป็นมาตรการระยะยาว เช่น นโยบายเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย การให้การศึกษาเรื่องการจราจร วิศวกรรมทางถนน ซึ่งต้องใช้เวลานานในการบรรลุตามนโยบายดังกล่าว และมาตรการระยะสั้น เช่น การเตือน การจับกุม ซึ่งส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรและให้ผลรวดเร็วกว่า ทำให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าปฏิบัติฝ่าฝืนกฎจราจรอีก ดังนั้นมาตรการระยะสั้น จึงมีความสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างมาก

นอกจากนั้นยังพบว่ายุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายสามารถแบ่งออกได้ใน 2 ลักษณะ ได้แก่การบังคับใช้กฎหมายจากส่วนกลางก็คือหัวหน้าของหน่วยงานจะเป็นผู้ออกกฎหมายและมาตรการต่างๆ เช่น การจำกัดความเร็วของรถ การบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย การเมาไม่ขับ ซึ่งมาตรการเหล่านี้ต้องออกมาจากส่วนกลางเท่านั้นและให้ตำรวจจราจรทุกคนมีหน้าที่ปฏิบัติตามมาตรการที่ออกมาโดยมีอิสระในการบังคับใช้กฎหมายในแต่ละกรณี แต่ไม่มีอำนาจออกมาตรการต่างๆ ได้

ส่วนอีกยุทธศาสตร์ได้แก่ การให้อำนาจหน่วยระดับท้องถิ่นสามารถออกมาตรการหรือกฎต่างๆ ได้เองยกเว้นมาตรการที่เฉพาะส่วนกลางเท่านั้นที่มีอำนาจออกได้ เช่น การจำกัดความเร็ว ในขณะที่ขณะนี้เนื่องจากจะได้เป็นการแก้ปัญหาของแต่ละท้องถิ่นให้ตรงตามความต้องการและให้เจ้าหน้าที่มีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการเพื่อจะได้มีความกระตือรือร้นในการทำงาน ยุทธศาสตร์นี้จะเน้นไปที่การบังคับใช้กฎหมายในระดับท้องถิ่น

จากการศึกษาทั้งสองยุทธศาสตร์พบว่า ยุทธศาสตร์แรกได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายจากส่วนกลางทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเกิดความเบื่อหน่าย ทำงานเหมือนเครื่องจักร ไม่มีความรู้สึกท้าทายในอาชีพ ดังนั้น การที่จะให้การบังคับใช้กฎหมายได้ผลต้องใช้ยุทธศาสตร์หรือแผนการทั้งสองอย่างควบคู่ไปด้วยกัน เพื่อให้ตำรวจจราจรมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายต่างๆ ด้วย

สรุปว่าหากมีมาตรการควบคุมต่างๆ เพิ่มขึ้นก็必将มีความปลอดภัยบนถนนเพิ่มขึ้นด้วย เห็นได้ว่าเมื่อมีการจับกุมปรับกันอย่างจริงจัง ปริมาณอุบัติเหตุก็ลดลงอย่างเห็นได้ชัด ดังนั้นควรมีการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัย มีการนำเทคโนโลยีมาช่วยตรวจตราดูแล การให้การศึกษาเรื่องกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการอบรมตำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดด้วย

6. งานศึกษาวิจัยที่ครอบคลุมผลงานวิจัยไว้อย่างสมบูรณ์มากขึ้นหนึ่งคือ งานศึกษาวิจัยของ ดี ซาล (D.Zaal) ในปีพ.ศ. 2540 ศูนย์การศึกษาวិชาภัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช (Monash University Accident Research Centre-MUARC) ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในเรื่องของความพยายามและความสามารถในการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากในโลก ได้รับการติดต่อจากกระทรวงคมนาคมของประเทศเนเธอร์แลนด์ให้ทำการศึกษารวบรวมผลงานการศึกษาวิชาภัยที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีอยู่ในประเทศออสเตรเลีย

และในต่างประเทศ โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาและประเทศยุโรป เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาสร้างเป็นฐานข้อมูลและนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาระบบและมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศเนเธอร์แลนด์ (Zaal, 1996)

ผลจากการรวบรวมวรรณกรรม งานเขียน การศึกษาวิจัยที่มีอยู่ทั้งหมดตั้งแต่ปี 1985 เป็นต้นมาครอบคลุมมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเรื่องของความเร็ว แอลกอฮอล์ สัญญาณไฟจราจร และการใช้เข็มขัดนิรภัย Zaal พบว่ามีมากกว่า 800 รายการ แต่ที่นำมาศึกษาในงานวิจัยมีเพียง 550 ชิ้น ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

ในการตรวจจับแอลกอฮอล์ จากการศึกษพบว่า สาเหตุใหญ่ของการเสียชีวิตบนท้องถนนเนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมาจาก ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมเมาได้สติ มาตรการที่ใช้ได้ผลมากที่สุดคือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกวดขัน ประการสำคัญคือต้องออกกฎหมายให้อำนาจแก่ตำรวจจราจรในการเรียกผู้ขับขี่ให้หยุดเพื่อทำการทดสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายและใช้เครื่องตรวจลมหายใจอย่างเข้มงวด หากพบว่าปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กำหนด ควรมีการลงโทษอย่างจริงจัง

การลงโทษทางกฎหมายเป็นทางแก้พฤติกรรมได้ทางหนึ่ง ซึ่งควรมีการใช้อย่างรอบคอบมากที่สุด การลงโทษทางกฎหมายควรใช้หลายๆ อย่างพร้อมๆ กัน เช่น การเสียค่าปรับควบคู่ไปกับการยึดใบอนุญาตขับขี่ ส่วนมาตรการลงโทษขั้นรุนแรง เช่น จำคุก ไม่แนะนำให้ใช้ หากจะใช้ควรเป็นกรณีที่เกิดการผิดกฎหมายอย่างรุนแรงที่สุดเท่านั้น

ในการตรวจจับความเร็ว การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนท้องถนนเป็นสาเหตุอีกประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนคิดเป็นร้อยละ 30 ของการบาดเจ็บที่เกิดจากอุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน มาตรการที่พบในการลดพฤติกรรมนี้มีหลายประการด้วยกัน ได้แก่ การให้การศึกษากการบังคับใช้กฎหมาย และการแก้ไขข้อบกพร่องของถนนในทางวิศวกรรมและทางสภาพแวดล้อม เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การป้องกันและแก้ปัญหาพฤติกรรมขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นเรื่องที่ยากที่สุด

มาตรการที่ช่วยลดอุบัติเหตุจากความเร็วได้คือการจำกัดความเร็วตามสภาพของถนน และความจำเป็นของชุมชน ซึ่งแม้จะเป็นมาตรการที่เหมาะสมมากที่สุดในการควบคุมพฤติกรรมขับรถเร็ว แต่พบว่าไม่สามารถบังคับใช้ได้ดังก

มาตรการที่ใช้บังคับตั้งแต่เดิมคือการตั้งด่านตรวจจับความเร็วในบริเวณที่มีการขับรถด้วยความเร็วสูงบ่อยๆ และตั้งจับโดยไม่ให้ผู้ขับขี่สามารถคาดการณ์ได้ อาจจะใช้การซุ่มตั้งด่านแอบจับผสมผสานกับการตั้งด่านอย่างให้เห็นได้ชัด หรือการดักจับด้วยการไม่ใช้รถตำรวจในการปฏิบัติการศึกษาในประเทศสโลเวเนีย (Zajc, 1996) สรุปได้ว่า การตั้งด่านตรวจเป็นมาตรการป้องกันที่จะ

ช่วยลดอุบัติเหตุได้ เพราะผู้ขับขี่จะชะลอความเร็วลงเมื่อพบกับการตรวจรถ และการตรวจจับยังให้ผลดี โดยเจ้าหน้าที่สามารถตรวจจับการกระทำผิดอย่างอื่นได้ด้วย เช่น ตรวจระดับแอลกอฮอล์ ใบขับขี่ เป็นต้น บทลงโทษที่ตำรวจใช้อาจเป็นเพียงการตักเตือน การจับเทียบปรับ ขึ้นศาลดังเช่นในหลายๆ ประเทศตะวันตกและยุโรปก็ได้

7. จากการศึกษาแนวทางปฏิบัติของศาลจราจรประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่า ในกรณีที่เจ้าหน้าที่พบการกระทำผิดที่กำหนดไว้ว่าต้องขึ้นศาลจราจร เช่น ขับรถเร็ว รถมอเตอร์ไซด์ไม่ครบใบขับขี่หมดอายุ ขับรถในขณะหย่อนความสามารถ เป็นต้น เจ้าหน้าที่จะออกหมายศาล (Citation) แสดงรายละเอียดต่างๆ ให้ผู้ขับขี่เก็บไว้ และเจ้าหน้าที่จะส่งข้อมูลดังกล่าวไปให้ศาลเพื่อศาลจะได้ออกใบแจ้งความ (Courtesy Notice) ให้แก่ผู้ขับขี่ต่อไป โดยผู้ขับขี่จะได้รับใบแจ้งความหลังจากนั้นประมาณ 2-3 อาทิตย์

หมายศาล (Citation) จะแสดงหมายเลข หน่วยงานที่ออก วันและเวลาที่ออก ความผิดที่ได้กระทำสถานที่กระทำความผิด ชื่อเจ้าพนักงานที่ออก สถานที่และเวลาที่ให้ต้องไปแสดงตัว เป็นต้น ส่วนใบแจ้งความ (Courtesy Notice) ที่ศาลออกจะถูกส่งให้ผู้ขับขี่โดยทางไปรษณีย์หลังจากถูกจับประมาณ 2-3 อาทิตย์ ใบแจ้งความจะแสดงรายละเอียดต่างๆ แก่ผู้ขับขี่ เช่น สิทธิที่ผู้ขับขี่พึงมี จำนวนเงินประกันซึ่งขึ้นอยู่กับการกระทำความผิดและประวัติการขับขี่ของผู้ขับขี่เอง เรื่องที่ต้องพิสูจน์ตามหมายศาล สิ่งที่จะต้องแจ้งต่อศาล วันที่ต้องไปแสดงตัวต่อศาล ความสามารถในการเข้าโรงเรียนสอนขับรถแทนการลงโทษอย่างอื่น เป็นต้น (Superior Court of California, County of Los Angeles)

ในใบแจ้งความที่ศาลส่งมาให้จะมีแบบฟอร์มให้ตอบกลับ เมื่อผู้ขับขี่ได้รับใบแจ้งความแล้วต้องทำการตอบกลับภายใน 10 วัน หากผู้ขับขี่ไม่ได้รับใบแจ้งความต้องติดต่อไปยังศาลเอง ความล้มเหลวในการส่งใบแจ้งความไม่สามารถนำมาอ้างในการต่อสู้คดีได้เพราะถือว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ที่จะต้องติดตามการส่งใบแจ้งความเอง โดยปกติแล้วผู้ขับขี่จะได้รับใบแจ้งความซึ่งแสดงรายละเอียดต่างๆ ก่อนวันที่กำหนดไว้ว่าให้ไปรายงานตัวต่อศาล เพื่อที่ผู้ขับขี่จะได้เตรียมตัวได้ และหากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการตามหมายศาลภายในเวลาที่กำหนด ผู้ขับขี่อาจถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรืออาจถูกออกหมายจับได้ (Superior Court of California, County of San Diego)

การปฏิเสธข้อกล่าวหาสามารถทำได้ 2 ทาง ได้แก่ การปฏิเสธต่อหน้าศาลและการปฏิเสธโดยเขียนในแบบฟอร์มที่กำหนดไว้และวางเงินประกันเต็มอัตราเงินแต่ ว่าเป็นความผิดที่จำเป็นต้องไปแสดงตัวต่อศาล โดยจะระบุไว้ในใบแจ้งความ ศาลอาจมีค่าธรรมเนียมสำหรับการดำเนินการบางอย่างได้ ส่วนการติดต่อดำเนินการต่างๆ ส่วนใหญ่จะผ่านทางไปรษณีย์เพื่อความสะดวกในการติดต่อ (Superior Court of California, County of San Diego)

การจ่ายวงเงินประกันต้องทำก่อนวันที่กำหนดให้ไปรายงานตัวต่อศาล โดยกำหนดให้จ่ายทางไปรษณีย์ได้แก่ จ่ายเป็นเช็คหรือธนาคาติไปพร้อมกับการส่งใบแจ้งความกลับไปยังศาล โดยหากผู้ขับขีไม่ไปรายงานตัวต่อศาลอาจถูกยึดเงินประกันได้ ส่วนการจ่ายเงินค่าปรับอาจใช้วิธีส่งทางไปรษณีย์โดยส่งเป็นเช็คหรือธนาคาติเช่นเดียวกับการวางเงินประกัน หรือจ่ายด้วยตนเองก็ได้ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกและมีทางเลือกหลายทางในการจ่ายเงินให้แก่ผู้ขับขี

ความผิดที่ต้องไปศาลจรรยาจรมีตั้งแต่ความผิดเล็กน้อย เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด ใบขับขีหมดอายุ ซึ่งมีเพียงโทษปรับ โดยปรับอัตราสูงสุดไม่เกิน 250 ดอลลาร์ (ไม่รวมค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นๆ) ไปจนถึงความผิดร้ายแรง เช่น ขับรถในขณะหย่อนความสามารถ ขับรถในขณะมึนเมา หรือใช้ยาเสพติดในขณะขับรถ ขับรถชนคนตาย ซึ่งมีโทษสูงสุด คือ จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ (ไม่รวมค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นๆ) หรือทั้งจำ ทั้งปรับ

ในการดำเนินการในศาล ผู้ขับขีจะถูกสันนิษฐานว่าบริสุทธิ์และเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะทำการพิสูจน์ว่าผู้ขับขีปฏิบัติผิดกฎหมายจรรยาจรอย่างไร โดยศาลจะใช้วิธีการสอบสวนแบบไต่ถามเอาจากคู่กรณี ผู้ขับขีที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดอาจดำเนินการต่อสู้ได้ โดยก่อนวันที่ต้องรายงานตัวต่อศาลอาจทำจดหมายถึงศาลแสดงความจำนงขอสำเนารายงานตำรวจ ค่าให้การของพยาน ผลการทดสอบร่างกาย หรือเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้ ในส่วนของพยาน หากสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุมีอาคารหรือร้านค้าตั้งอยู่ ผู้ขับขีอาจขอให้ศาลออกหมายศาลเรียกตัวผู้ที่อยู่ในที่เกิดเหตุมาเป็นพยานได้

วิธีการลงโทษของศาลจรรยาจรมีลักษณะพิเศษกว่าการลงโทษตามกฎหมายอื่นๆ และมีหลายวิธี เช่น การปรับ จำคุก การให้ไปทำงานสาธารณะเกี่ยวกับการจรรยาจร การให้ไปเข้าโรงเรียนสอนขับรถ การบังคับให้เข้าอบรมเกี่ยวกับการจรรยาจร เป็นต้น นอกจากนี้ศาลจรรยาจรยังมีลักษณะพิเศษอีกประการ ได้แก่ มีการเปิดดำเนินการตอนกลางคืน นอกเวลาราชการปกติด้วย เรียกว่า Night Court ทั้งนี้เพื่อความสะดวกแก่ผู้ขับขีที่ไม่สะดวกในเวลาปกติและทำให้คดีจรรยาจรมีการพิจารณารวดเร็วมมากขึ้น

8. ผลวิจัยการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถเสี่ยงพบว่ามีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 4 เท่า เปิดผลวิจัยพบใช้โทรศัพท์มือถือขณะกำลังขับรถ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 4 เท่าตัว ผลการวิจัยในออสเตรเลียพบว่า การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ มีความเสี่ยงประสบบุติเหตุรถชนถึง 4 เท่า และการใช้อุปกรณ์แฮนด์ฟรี ก็มีอันตรายเกือบพอๆ กัน ผลการวิจัยนี้ได้จากการสัมภาษณ์คนขับรถ 450 คน ในรัฐออสเตรเลียตะวันตก ที่เป็นเจ้าของ หรือเคยใช้โทรศัพท์มือถือ และเคยประสบเหตุรถชนร้ายแรงขนาดต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล โดยคนขับรถส่วนใหญ่ ยังอนุญาตให้นักวิจัยใช้บันทึกการใช้โทรศัพท์จากบริษัทโทรศัพท์มือถือเพื่อดูเวลาการใช้โทรศัพท์จริงและเปรียบเทียบกับเวลาที่เกิดอุบัติเหตุโดยประมาณด้วย (Available: www.thaihealth.or.th)

นักวิจัยพบว่าคนขับรถที่ใช้โทรศัพท์มือถือไม่ว่าจะถือแนบข้างหูหรือใช้อุปกรณ์แฮนด์ฟรีล้วนมีความเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุใน 10 นาทีหลังจากนั้น มากกว่า 4.1 เท่า เมื่อเทียบกับการไม่ใช้โทรศัพท์ และเมื่อเปรียบเทียบความเสี่ยงของการใช้โทรศัพท์ทั้งสองแบบนี้แล้ว พบว่า การถือโทรศัพท์คุย มีความเสี่ยงไม่น้อยกว่า 4.9 เท่า และใช้อุปกรณ์แฮนด์ฟรี มีความเสี่ยง 3.8 เท่า

ผลการศึกษาซึ่งเผยแพร่บนเว็บไซต์ของวารสารการแพทย์อังกฤษเมื่อวันจันทร์ ยังระบุว่าผลวิจัยที่ออกมา ทำให้น่าเป็นห่วงเรื่องการใช้แฮนด์ฟรีขณะขับรถกันมากขึ้นในปัจจุบัน ด้วยยอมรับกันว่ามีความปลอดภัย นักวิจัยกล่าวว่า หากเทคโนโลยีใหม่ๆ ด้านอุปกรณ์แฮนด์ฟรี ทำให้มีการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถกันมากขึ้นแล้ว ก็อาจจะมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นก็เป็นได้ ทั้งนี้ ในหลายๆ ประเทศ การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย แต่มักไม่ห้ามใช้แฮนด์ฟรี

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ประเมินผลการกำหนดนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ซึ่งได้มีวิธีการดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การหาคุณภาพเครื่องมือ
6. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ จำนวน 111 คน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา จำนวน 400 คน รวมกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 511 คน

ขั้นตอนการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจ

1.1 สืบหาข้อมูลเจ้าหน้าที่ตำรวจจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ได้จำนวน 153 คน

1.2 การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ในการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรในการคำนวณของ Taro Yamane (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ : 2539 อ้างอิงจาก Taro Yamane, 1973 : 125) ดังนี้

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

เมื่อ	n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	N	แทน	ขนาดของประชากร
	e	แทน	ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง

ผลการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 111 คน

1.3 สุ่มกลุ่มตัวอย่างตามลำดับขั้นดังนี้

1.3.1 ดำเนินการแบ่งประชากรออกเป็น ประชากรย่อย (Subpopulation) ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยทำการแบ่งชั้นภูมิของประชากรออกเป็น 2 ชั้นภูมิ และใช้เขตพื้นที่ภาคใต้เป็นตัวแปรจำแนกทำให้ได้ชั้นภูมิเขตพื้นที่จังหวัดภาคใต้ตอนบน และเขตพื้นที่จังหวัดภาคใต้ตอนล่าง โดยพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในชั้นภูมิเดียวกันจะมีความคล้ายคลึงกัน (Homogeneity within Strata) และมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างชั้นภูมิจะมีความแตกต่างกัน (Heterogeneity between Strata) จึงช่วยลดความลำเอียงอันเนื่องมาจากการสุ่มได้ และส่งผลให้มีความน่าจะเป็นที่จะได้กลุ่มตัวอย่างที่มีคุณลักษณะของความเป็นตัวแทนที่แท้จริงของประชากร (Truly Representativeness)

1.3.2 ผลจากการแบ่งในข้อ 1.3.1 ทำให้ได้ประชากรย่อย 2 ชั้นภูมิ โดยที่แต่ละชั้นภูมิจะประกอบด้วยหลายจังหวัด ซึ่งภายในแต่ละจังหวัดนั้นจะมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แตกต่างกันภายในกลุ่ม (Heterogeneity within cluster) และระหว่างจังหวัดก็จะมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คล้ายคลึงกัน (Homogeneity between clusters) ด้วยลักษณะดังกล่าว ผู้วิจัยจึงยึดวิธีการสุ่มแบบกลุ่ม (Cluster Random Sampling) เป็นเทคนิคการสุ่มตัวอย่างลำดับที่สอง และดำเนินการสุ่มเขตพื้นที่จังหวัดภาคใต้ตอนบน และภาคใต้ตอนล่างมาอย่างละ 1 จังหวัด

1.3.3 ดำเนินการสุ่มแบบกลุ่ม (Cluster Random Sampling) โดยกำหนดให้เขตพื้นที่จังหวัดภาคใต้เป็นหน่วยการสุ่ม (Sampling unit) ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสุ่มจังหวัดในเขตพื้นที่ภาคใต้ตอนบนมา 1 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และทำการสุ่มจังหวัดในเขตพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างมา 1 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสงขลา รวมจำนวนจังหวัดที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาครั้งนี้รวม 2 จังหวัด คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา

1.3.4 ขั้นต่อไปดำเนินการสุ่มแบบกลุ่ม (Cluster Random Sampling) โดยกำหนดให้อำเภอในจังหวัดเป็นหน่วยในการสุ่ม (Sampling unit) ซึ่งภายในแต่ละอำเภอนั้นจะมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แตกต่างกันภายในกลุ่ม (Heterogeneity within cluster) และระหว่างอำเภอก็จะมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

คล้ายคลึงกัน (Homogeneity between clusters) ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสุ่มจังหวัดสุราษฎร์ธานีมา 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอบ้านนาสาร อำเภอพุนพิน อำเภอบ้านนาเดิม และอำเภอกาญจนดิษฐ์ และทำการสุ่มจังหวัดสงขลา มา 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอหาดใหญ่ อำเภอจะนะ อำเภอสิงหนคร และอำเภอนาหม่อม

1.3.5 สุ่มกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอบ้านนาสาร อำเภอพุนพิน อำเภอบ้านนาเดิม และอำเภอกาญจนดิษฐ์ และจังหวัดสงขลา ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอหาดใหญ่ อำเภอจะนะ อำเภอสิงหนคร และอำเภอนาหม่อม โดยวิธีการสุ่มแบบสัดส่วน (Proportionate Sampling) จะได้จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่แต่ละอำเภอ ดังตาราง 6

ตาราง 5 จำนวนกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่

จังหวัด	อำเภอ	จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ (คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
สุราษฎร์ธานี	เมือง	19	14
	บ้านนาสาร	11	8
	พุนพิน	17	12
	บ้านนาเดิม	10	8
	กาญจนดิษฐ์	12	9
สงขลา	เมือง	18	13
	หาดใหญ่	21	15
	จะนะ	17	12
	สิงหนคร	14	10
	นาหม่อม	14	10
รวม		153	111

2. ประชาชน

การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างในกรณีไม่ทราบขนาดของประชากร จำนวนไม่แน่นอน กำหนดให้ระดับนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.05 และความคลาดเคลื่อนเท่ากับร้อยละ 5 (John Roscoe, 1975 : 183) ดังนี้

$$n = \frac{PQ^2}{e^2}$$

เมื่อ	n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	e	แทน	ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 5
	z	แทน	ความเชื่อมั่นที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05
	PQ	แทน	สัดส่วนความสำเร็จในการล้มเหลวของการสุ่มตัวอย่าง

ผลการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างได้เท่ากับ 400 คน โดยผู้วิจัยขอกำหนดกลุ่มตัวอย่างประชากรทั้งสิ้น 400 คน ซึ่งจะใช้วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่าง แบบเจาะจง (purposive sampling) โดยจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ ได้ดังนี้ จักรยานยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 100 คน รถโดยสาร 4 ล้อ/6 ล้อจำนวน 100 คน รถยนต์/ปิคอัพส่วนบุคคลจำนวน 100 คน และรถบรรทุกสินค้าขนาด 4 ล้อ และมากกว่าจำนวน 100 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามจำนวน 2 ชุด ใช้สอบถามเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

2.1 แบบสอบถามชุดที่ 1 ใช้สอบถามความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ

2.2 แบบสอบถามชุดที่ 2 ใช้ถามความคิดเห็นประชาชน

3. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.1 แบบสอบถามชุดที่ 1 ใช้สอบถามความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

มีขั้นตอนในการสร้าง ดังนี้

1. ศึกษา เอกสาร วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. เขียนนิยามตามประเด็นการประเมิน

3. สร้างแบบสอบถาม ซึ่งแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 การถามความคิดเห็นต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีอยู่ 4 ด้าน ดังนี้

1. ด้านบริบท ประกอบด้วยข้อคำถาม วัตถุประสงค์ของนโยบาย ด้านสภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และด้านวัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

2. ด้านปัจจัยนำเข้า ประกอบด้วยข้อคำถาม ด้านงบประมาณ ด้านกำลังคน ด้านวัสดุอุปกรณ์ ด้านแผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และด้านการบังคับใช้กฎหมาย

3. ด้านกระบวนการ ประกอบด้วยข้อคำถาม ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน ด้านระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ ด้านการบริหารวางแผนงาน

4. ด้านผลผลิต ประกอบด้วยข้อคำถาม ด้านประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ด้านประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมาย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะต่อยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย

4. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้อาจารย์ผู้ควบคุมปริญญาโทตรวจสอบความเหมาะสมของข้อคำถามในด้านภาษาที่ใช้ ความครอบคลุม และความสอดคล้องตามนิยาม ปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ผู้ควบคุมปริญญาโท

5. นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) เพื่อวิเคราะห์หาคุณภาพของแบบสอบถาม โดยหาค่าอำนาจจำแนกของข้อคำถามและหาค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ

6. จัดพิมพ์เป็นฉบับสมบูรณ์เพื่อนำใช้ในการเก็บข้อมูล

3.2 แบบสอบถามชุดที่ 2 ใช้สอบถามความคิดเห็นประชาชนเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย

มีขั้นตอนในการสร้าง ดังนี้

1. ศึกษา เอกสาร วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. เขียนนิยามตามประเด็นการประเมิน

3. สร้างแบบสอบถาม ซึ่งแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 การถามความคิดเห็นต่อยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีอยู่ 4 ด้าน ดังนี้

1. ด้านบริบท ประกอบด้วยข้อคำถาม วัตถุประสงค์ของนโยบาย ด้านสภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และด้านวัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

2. ด้านปัจจัยนำเข้า ประกอบด้วยข้อคำถาม ด้านงบประมาณ ด้านกำลังคน ด้านวัสดุอุปกรณ์ ด้านแผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และด้านการบังคับใช้กฎหมาย

3. ด้านกระบวนการ ประกอบด้วยข้อคำถาม ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน ด้านระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ ด้านการบริหารวางแผนงาน

4. ด้านผลผลิต ประกอบด้วยข้อคำถาม ด้านประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ด้านประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมาย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะต่อยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

4. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้อาจารย์ผู้ควบคุมปริญญาโทตรวจสอบความเหมาะสมของข้อคำถามในด้านภาษาที่ใช้ ครอบคลุม และสอดคล้องตามนิยาม ปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ผู้ควบคุมปริญญาโท

5. นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) เพื่อวิเคราะห์หาคุณภาพของแบบสอบถาม โดยหาค่าอำนาจจำแนกของข้อคำถามและหาค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ

6. จัดพิมพ์เป็นฉบับสมบูรณ์เพื่อนำใช้ในการเก็บข้อมูล

โดยข้อคำถามแต่ละข้อเป็นมาตรวัดแบบ Likert (Rating Scale) 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่อนข้างเห็นด้วย ปานกลาง ค่อนข้างไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

เกณฑ์การให้คะแนน

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	คะแนน
ค่อนข้างเห็นด้วย	4	คะแนน
ปานกลาง	3	คะแนน
ค่อนข้างไม่เห็นด้วย	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	คะแนน

เกณฑ์การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ย

4.21 - 5.00	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3.41 - 4.20	หมายถึง	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.61 - 3.40	หมายถึง	ปานกลาง
1.81 - 2.60	หมายถึง	ค่อนข้างไม่เห็นด้วย
1.00 - 1.80	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้ประเมินทำหนังสือขอเก็บข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ยื่นต่อผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูล นัดหมาย วัน เวลา และวิธีการ จัดเก็บรวบรวมข้อมูล
2. ผู้วิจัยไปเก็บข้อมูลตามวัน เวลา ที่ได้นัดหมาย
3. นำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาตรวจสอบความถูกต้อง สมบูรณ์ และนำไปบันทึก วิเคราะห์และสรุปผลตามประเด็นการวิจัย

5. การหาคุณภาพเครื่องมือ

1. หาค่าอำนาจจำแนกของข้อคำถาม โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของข้อคำถามแต่ละข้อ กับคะแนนรวมจากข้ออื่นๆที่เหลือทั้งหมด (Corrected item – total correlation) ใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson 's Product Moment Correlation Coefficient) (บุญเชิด ภิญโญนนตพงษ์. 2545 : 166)
2. การหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้สัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัค (Cronbach 's Alpha coefficient) (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. 2539 : 218)

6. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้จัดกระทำและวิเคราะห์ข้อมูล ตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ (Percentage)
2. วิเคราะห์ข้อมูลการประเมินของกลุ่มตัวอย่างด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และด้านผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย วิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. วิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อการกำหนดนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยใช้ ANOVA และ t-test

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษา การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ศึกษาเฉพาะกลุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้ถนน จำนวน 400 คน และกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ จำนวน 111 คน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ปี 2551 ในเขตพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีและจังหวัดสงขลา ผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากแบบสอบถามไปประมวลผลด้วยโปรแกรม SPSS (The Statistic Package for the Social Sciences) และนำเสนอผลการศึกษาในรูปตารางและค่าสถิติ พร้อมทั้งคำอธิบายเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ข้อมูลจากสถิติประกอบกัน

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยนำเสนอผลการศึกษาค้นคว้า โดยแยกเป็น 5 ส่วนตามลำดับ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในแต่ละด้าน

2.1 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้แต่ละด้าน (ในภาพรวม)

2.2 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานีในแต่ละด้าน

2.3 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลาในแต่ละด้าน

ส่วนที่ 3 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละด้าน

3.1 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร แต่ละด้าน (ในภาพรวม)

3.2 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานีในแต่ละด้าน

3.3 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลาแต่ละด้าน

ส่วนที่ 4 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ และกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

การวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน

ตาราง 5 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ	111	100
1.1 ชาย	102	91.9
1.2 หญิง	9	8.1
2. อายุ	111	100
2.1 21 – 30 ปี	19	17.1
2.2 31 – 40 ปี	55	49.5
2.3 สูงกว่า 40 ปี	37	33.3
3. ศาสนา	111	100
3.1 พุทธ	94	84.7
3.2 อิสลาม	15	13.5
3.3 คริสต์	2	1.8
4. การศึกษา	111	100
4.1 มัธยมศึกษา	38	34.2
4.2 ปริญญาตรี	69	62.2
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	4	3.6
5. สถานภาพตำแหน่ง	111	100
5.1 สัญญาบัตร	28	25.2
5.2 ประทวน	83	74.8

ตาราง 5 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ	111	100
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	6.3
6.2 5-10 ปี	30	27
6.3 11-15 ปี	38	34.2
6.4 16-20 ปี	14	12.6
6.5 20 ปีขึ้นไป	22	19.8
7. รายได้	111	100
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	4.5
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	31	27.9
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	34	30.6
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	41	36.9
8. สถานภาพ	111	100
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	63	56.8
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	9	8.1
8.3 หย่า	4	3.6
8.4 หม้าย	6	5.4
8.5 โสด	29	26.1

จากตารางข้างต้น พบว่า

1. เพศ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายมีมากถึง ร้อยละ 91.9 และเพศหญิงร้อยละ 8.1

2. อายุ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่าง มีช่วงอายุ 31 – 40 ปี มากที่สุด รองลงมาคือ ช่วงอายุ สูงกว่า 40 ปี และช่วงอายุ 21 -30 ปี

3. ศาสนา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างนับถือศาสนาพุทธ มากที่สุด รองลงมาคือ ศาสนา อิสลาม และคริสต์

4. การศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาในระดับ ปริญญาตรี มากที่สุด รองลงมาคือ มัธยมศึกษา และสูงกว่าปริญญาตรี

5. สถานภาพตำแหน่ง

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีสถานภาพตำแหน่ง ชั้นประทวน มากที่สุด รองลงมาคือ ชั้นสัญญาบัตร

6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมี ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ ช่วงอายุงาน 11 -15 ปี มากที่สุด รองลงมาคือ ช่วงอายุงาน 5 -10 ปี , ช่วงอายุงาน 20 ปีขึ้นไป , ช่วงอายุงาน 16 -20 ปี และช่วงอายุงานน้อยกว่า 5 ปี

7. รายได้ต่อเดือน

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมี รายได้ประจำเดือน มากกว่า 18,000 บาท/เดือน มากที่สุด รองลงมาคือ มากกว่า 13,001- 18,000 บาท/เดือน , มากกว่า 8,000 - 13,000 บาท/เดือน และน้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน

8. สถานภาพ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมี สถานภาพ แต่งงานอยู่ด้วยกัน มากที่สุด รองลงมาคือ สถานภาพโสด สถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่ สถานภาพหม้าย และสถานภาพอย่า

ตาราง 6 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างประชาชน

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ	400	100
1.1 ชาย	184	46.0
1.2 หญิง	216	54.0
2. อายุ	400	100
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	60	15
2.2 21 – 30 ปี	173	43.2
2.3 31 – 40 ปี	84	21
2.4 สูงกว่า 40 ปี	83	20.8
3. สถานภาพการศึกษา	400	100
3.1 ไม่เรียน	1	0.3
3.2 ประถมศึกษา	19	4.8

ตาราง 6 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3.3 มัธยมศึกษา	128	32.0
3.4 ปริญญาตรี	203	50.8
3.4 สูงกว่าปริญญาตรี	49	12.3
4. รายได้ต่อเดือน	400	100
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	142	35.5
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	155	38.8
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	47	11.8
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	56	13.1
5. ศาสนา	400	100
5.1 พุทธ	301	75.3
5.2 อิสลาม	66	16.5
5.3 คริสต์	28	7.0
5.4 อื่น ๆ	5	1.3
6. สถานภาพ	400	100
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	105	26.3
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	29	7.3
6.3 หย่า	17	4.3
6.4 หม้าย	17	6.8
6.5 โสด	222	55.5
7. อาชีพ	400	100
7.1 เกษตรกร	55	13.8
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ	63	15.8
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	101	25.3
7.4 เจ้าชังกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว	33	8.3
7.5 รับจ้างทั่วไป/คนงาน	55	13.8
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	84	21.0
7.7 อื่น ๆ	9	2.3

ตาราง 6 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
8. ยานพาหนะ	400	100
8.1 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	185	46.3
8.2 รถโดยสาร 4 ล้อ/6ล้อ	60	15.0
8.3 รถยนต์/ปิคอัพส่วนบุคคล	122	30.5
8.4 รถบรรทุกสินค้าขนาด 4 ล้อ	33	8.3

จากตารางข้างต้น พบว่า

1. เพศ

ผลจากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มากกว่าเพศชาย โดยเพศหญิงมีมากถึงร้อยละ 54.0 และเพศชายร้อยละ 46.0

2. อายุ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีช่วงอายุ 21 - 30 ปี มากที่สุด รองลงมาคือ ช่วงอายุ 31 - 40 ปี และช่วงอายุ สูงกว่า 40 ปี

3. การศึกษา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนมีการศึกษาในระดับ ปริญญาตรี มากที่สุด รองลงมาคือ มัธยมศึกษา และสูงกว่าปริญญาตรี

4. รายได้

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนมี รายได้ประจำเดือน มากกว่า 8,000 - 13,000 บาท/เดือน มากที่สุด รองลงมาคือ น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน มากกว่า 18,000 บาท/เดือน และน้อยที่สุด 13,001 - 18,000 บาท/เดือน

5. ศาสนา

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาพุทธ มากที่สุด รองลงมาคือ ศาสนาอิสลาม และคริสต์

6. สถานภาพ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนมีสถานภาพโสดมากที่สุด รองลงมาแต่งงาน อยู่ด้วยกัน แต่งงานแยกกันอยู่ หม้าย น้อยที่สุดคืออย่า

7. อาชีพ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน มากที่สุด รองลงมา แม่บ้าน/ข้าราชการบ้านาญ ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ เกษตรกร รับจ้างทั่วไปคนงาน น้อยที่สุดคือเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว

8. ยานพาหนะ

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนมี รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาคือรถยนต์/ปิคอัพส่วนบุคคล รถโดยสาร 4 ล้อ /6ล้อ น้อยที่สุดคือ รถบรรทุกสินค้าขนาด 4 ล้อ

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผล นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในแต่ละด้าน

2.1 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผล นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้แต่ละด้าน(ในภาพรวม)

ตาราง 7 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย	4.67	0.62	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้	4.67	0.71	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	4.67	0.53	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม	4.24	0.70	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม	4.60	0.62	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน	3.88	0.78	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 7 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	4.11	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	3.87	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์	4.34	0.63	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
รวม	4.34	0.35	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านบริบทในภาพรวมอยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ย 4.34 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.35

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย รองลงมา คือ 2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย คือ 3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้ และ 1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ รองลงมา คือ 3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และ 2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม ตามลำดับ และ อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วยมากที่สุด คือ 2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน รองลงมา 3.1 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ตามลำดับ

ตาราง 8 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ
จرائم ในเขตภาคใต้ปัจจุบันนำเข้า (Input)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านงบประมาณ	3.40	0.98	ปานกลาง
1.1 งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสมกับงานที่รับผิดชอบ	3.38	1.00	ปานกลาง
1.2 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้	3.81	0.95	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ด้านกำลังคน	3.69	0.87	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ตำรวจในการปฏิบัติงาน	3.79	0.88	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ	3.59	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.63	0.93	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม	3.66	0.89	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีเพียงพอ	3.57	0.95	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีประสิทธิภาพ	3.67	0.96	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจرائم	4.07	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจرائمมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของตำรวจที่มีการดำเนินการอยู่ในการลดอุบัติเหตุ	4.10	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจرائمที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	4.03	0.61	ค่อนข้างเห็นด้วย
5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.38	1.00	ปานกลาง
5.1 ตำรวจมีสิทธิ์เรียกร้องในคำสั่งการปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับภาระหน้าที่	3.38	1.00	ปานกลาง

ตาราง 8 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
6. การบังคับใช้กฎหมาย	4.07	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย
6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำผิด กฎจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.	4.07	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.78	0.55	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.78 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.55

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร กับ 6. การบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 2. ด้านกำลังคน 3. ด้านวัสดุอุปกรณ์ และ 1. ด้านงบประมาณ และอยู่ในระดับปานกลาง คือ 5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของตำรวจที่มีการดำเนินการอยู่ในการลดอุบัติเหตุ รองลงมา 6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. 4.2 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้ 2.1 มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ตำรวจในการปฏิบัติงาน 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีประสิทธิภาพ 3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม 2.2 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีเพียงพอ และ 1.2 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้ กับ 5.1 ตำรวจมีสิทธิเรียกร้องในคำสั่งการปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ตามลำดับ และอยู่ในระดับ ปานกลาง คือ 1.1 งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสมกับงานที่รับผิดชอบ

ตาราง 9 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ
จราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. การบังคับใช้กฎหมาย	4.05	0.76	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น	4.05	0.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ	4.03	0.69	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.3 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ	4.02	0.83	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.4 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน	4.08	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด	4.09	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน	4.08	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 มีการเปิดโอกาสให้ข้าราชการตำรวจทุกระดับมีส่วนร่วมให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ	4.08	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ	4.15	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนมีสิทธิตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม	4.18	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ	4.12	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. การบริหาร วางแผนงาน	4.04	0.75	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ระบบการสั่งงานในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจมีเอกภาพ	3.90	0.83	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ	4.09	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 9 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
4.3 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ	4.12	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	4.07	0.48	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ รองลงมา คือ 2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน 1. การบังคับใช้กฎหมาย 4. การบริหาร วางแผนงาน ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3.1 ประชาชนมีสิทธิตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม รองลงมา คือ 4.3 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบกับ 3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ 1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2 ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัดกับ 4.2 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ 1.4 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกันกับ 2.1 มีการเปิดโอกาสให้ข้าราชการตำรวจทุกระดับมีส่วนร่วมให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ 1.1 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น 1.2 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ 1.3 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2 ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ และ 4.1 ระบบการสั่งงานในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจมีเอกภาพตามลำดับ

ตาราง 10 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	3.94	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง	4.02	0.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ	3.95	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมาย	4.13	0.65	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง	4.10	0.65	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น	4.07	0.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	4.23	0.64	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
รวม	4.07	0.46	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.46

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2. ประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง คือ 2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการ บังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง รองลงมา คือ 2.2 เมื่อมี มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น 1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วง เทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง และ 1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมี ประสิทธิภาพ ตามลำดับ

ตาราง 11 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน

อุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย	4.04	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้	4.17	0.79	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	3.91	0.81	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม	4.03	0.77	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม	4.18	0.71	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน	3.87	0.82	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	3.89	0.87	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางไกลเสมอ	3.90	0.84	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	3.70	0.83	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.3 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์	4.07	0.95	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.97	0.48	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านบริบท ในภาพรวมอยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ย 3.97 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย รองลงมา คือ 2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และกฎหมาย และ 3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2.1 อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม รองลงมา 1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้ 3.3 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมาย การตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ 3.1 ประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางไกลเสมอ 2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน 3.2 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ตามลำดับ

ตาราง 12 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านงบประมาณ	3.56	0.94	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้	3.54	0.97	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 ประชาชนมีการเรียกร้องต่างๆในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ	3.57	0.91	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ด้านกำลังคน	3.70	0.76	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ	3.70	0.76	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 12 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.62	0.76	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด้านตรวจมีความเหมาะสม	3.67	0.75	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด้านตรวจมีความครบถ้วน	3.57	0.77	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร	3.86	1.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	3.86	1.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.75	0.91	ค่อนข้างเห็นด้วย
5.1 ประชาชนมีการเรียกร้องต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่นเรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ	3.75	0.91	ค่อนข้างเห็นด้วย
6. การบังคับใช้กฎหมาย	3.95	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจร ตามมาตรา 3ม. 2ข. 1ร.	3.95	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.72	0.58	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.72 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.58

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 6. การบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร 5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2. ด้านกำลังคน 3. ด้านวัสดุอุปกรณ์ และ 1. ด้านงบประมาณ ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. รองลงมา 4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้ 5.1 ประชาชนมีการเรียกร้องต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่นเรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ 2.1 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ 3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม 1.2 ประชาชนมีการเรียกร้องต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความครบถ้วน 1.1 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้ ตามลำดับ

ตาราง 13 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. การบังคับใช้กฎหมาย	3.62	1.04	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 ตำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ	3.63	0.96	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น	3.64	1.00	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.3 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ	3.65	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.4 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ	3.53	1.14	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน	3.60	1.12	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.6 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด	3.65	1.13	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 13 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน	3.71	0.99	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	3.71	0.99	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ	3.72	0.96	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม	3.69	1.04	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ	3.74	0.88	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. การบริหาร วางแผนงาน	3.72	0.82	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ	3.70	0.79	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ	3.74	0.85	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.66	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.66 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.67

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบกับ 4. การบริหาร วางแผนงาน รองลงมา 2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน 1. การบังคับใช้กฎหมาย ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ รองลงมา คือ 4.2 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ 2.1 การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 4.1 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ 3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม 1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน 1.6 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2 ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด 1.2 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น 1.1 ตำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ 1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน 1.4 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ ตามลำดับ

ตาราง 14 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	3.65	1.00	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง	3.80	.89	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ	3.49	1.10	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	3.82	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง	3.80	0.84	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น	3.83	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 14) (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	3.84	0.76	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.75	0.60	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้น พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.75 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.60

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด 2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา รองลงมา คือ 2.2 เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้นเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา 1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง 2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง 1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ

2.2 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานีในแต่ละด้าน

ตาราง 15 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย	4.76	0.42	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้	4.78	0.41	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	4.75	0.44	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม	4.40	0.65	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม	4.69	0.58	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน	4.12	0.73	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	4.22	0.59	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3.1 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	4.10	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์	4.35	0.52	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
รวม	4.46	0.55	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านบริบทในภาพรวมอยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ย 4.46 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.55

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย รองลงมา คือ 3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน 2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย คือ ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้ รองลงมา คือ 1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ 2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม และ 3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตามลำดับ และ อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วยมากที่สุด คือ 2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน รองลงมา 3.1 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ตามลำดับ

ตาราง 16 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ
จราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ปัจจุบันนำเข้า (Input)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านงบประมาณ	4.06	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสมกับงานที่รับผิดชอบ	3.86	0.69	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้	4.27	0.60	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. ด้านกำลังคน	4.01	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ตำรวจในการปฏิบัติงาน	4.20	0.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ	3.82	0.68	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.98	0.70	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม	3.76	0.73	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีเพียงพอ	4.02	0.73	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีประสิทธิภาพ	4.16	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 16 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร	4.17	0.54	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของตำรวจที่มีการดำเนินการอยู่ในการลดอุบัติเหตุ	4.20	0.56	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	4.14	0.53	ค่อนข้างเห็นด้วย
5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.24	0.68	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5.1 ตำรวจมีสิทธิ์เรียกร้องในคำสั่งการปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับภาระหน้าที่	4.24	0.68	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
6. การบังคับใช้กฎหมาย	4.27	0.49	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.	4.27	0.49	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
รวม	4.08	0.63	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.08 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.63

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 6. การบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามลำดับ และอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย 4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจรกับ 1. ด้านงบประมาณ รองลงมาคือ 2. ด้านกำลังคน 3. และด้านวัสดุอุปกรณ์ ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. และ 1.2 ในมาตรการ

บังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้ รองลงมา 5.1 ตำรวจมีสิทธิ์เรียกร้องในคำสั่งการปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ตามลำดับ และอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย คือ 4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของตำรวจที่มีการดำเนินการอยู่ในการลดอุบัติเหตุ 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีประสิทธิภาพ 4.2 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้ 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีเพียงพอ 1.1 งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับผิดชอบ 2.2 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ 3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม 2.1 มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ตำรวจในการปฏิบัติงาน ตามลำดับ

ตาราง 17 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ จราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1. การบังคับใช้กฎหมาย	4.23	0.58	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น	4.14	0.56	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ	4.16	0.54	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.3 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ	4.22	0.61	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.4 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน	4.31	0.58	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด	4.35	0.65	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน	4.24	0.68	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2.1 มีการเปิดโอกาสให้ข้าราชการตำรวจทุกระดับมีส่วนร่วมให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ	4.24	0.68	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตาราง 17 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ	4.27	0.68	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม	4.33	0.58	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ	4.22	0.54	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4. การบริหาร วางแผนงาน	4.18	0.56	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4.1 ระบบการสั่งงานในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจมีเอกภาพ	4.12	0.51	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ	4.22	0.54	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4.3 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ	4.22	0.64	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
รวม	4.23	0.58	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่งค่าเฉลี่ย 4.23 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.58

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ รองลงมา คือ 2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน 1. การบังคับใช้กฎหมาย 4. การบริหาร วางแผนงาน ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด รองลงมา คือ 3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม 1.4 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกันกับ 2.1 มีการเปิดโอกาสให้ข้าราชการตำรวจทุกระดับมีส่วนร่วมให้

ข้อเสนอแนะต่าง ๆ 3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ 4.2 ใน การดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ 1.3 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2 ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ 4.3 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบกับตามลำดับ และอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุดคือ 1.2 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ รองลงมาคือ 1.1 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น 4.1 ระบบการสั่งงานในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจมีเอกภาพ ตามลำดับ

ตาราง 18 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	4.03	0.62	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง	4.04	0.63	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ	4.02	0.61	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	4.17	0.55	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง	4.12	0.55	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น	4.10	0.57	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	4.31	0.54	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
รวม	4.11	0.58	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.11 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.58

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง คือ 2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง รองลงมา คือ 2.2 เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น 1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง และ 1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ ตามลำดับ

ตาราง 19 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน

อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย	4.23	0.81	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้	4.37	0.76	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	4.10	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม	4.08	0.84	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม	4.13	0.79	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน	4.03	0.89	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 19 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	4.01	2.06	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางไกลเสมอ	4.04	0.92	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	3.87	4.10	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.3 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์	4.10	1.17	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	4.09	1.78	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านบริบท ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.09 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.78

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย รองลงมา คือ 2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และ 3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้ รองลงมา 2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม 1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ 3.3 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 3.1 ประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางไกลเสมอ 2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน 3.2 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ตามลำดับ

ตาราง 20 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน
อุบัติเหตุจระจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านงบประมาณ	3.74	1.05	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้	3.60	1.05	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 ประชาชนมีการเรียกร้องต่างๆในการป้องกันอุบัติเหตุจระจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ	3.88	1.06	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ด้านกำลังคน	3.61	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ	3.61	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.58	0.85	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม	3.66	0.81	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความครบถ้วน	3.51	0.89	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจระจร	3.84	0.92	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจระจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	3.84	0.92	ค่อนข้างเห็นด้วย
5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.88	1.06	ค่อนข้างเห็นด้วย
5.1 ประชาชนมีการเรียกร้องต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุจระจรเสมอ เช่นเรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ	3.88	1.06	ค่อนข้างเห็นด้วย
6. การบังคับใช้กฎหมาย	4.08	1.03	ค่อนข้างเห็นด้วย
6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดจระจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.	4.08	1.03	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.74	0.94	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อบทบาทการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.74 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.94

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 6. การบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 5. ข้อเรียกร้องขอผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร 2. ด้านกำลังคน 3. ด้านวัสดุอุปกรณ์ และ 1. ด้านงบประมาณ ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจร ตามมาตราการ 3ม. 2ข. 1ร. รองลงมา 1.2 ประชาชนมีการเรียกร้องต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ 5.1 ประชาชนมีการเรียกร้องต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ 4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้ 3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม 2.1 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ 1.1 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้ 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความครบถ้วน ตามลำดับ

ตาราง 21 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. การบังคับใช้กฎหมาย	3.68	1.12	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 ตำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ	3.56	1.03	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น	3.57	1.14	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.3 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ	3.62	0.94	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.4 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ	3.71	1.31	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 21 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1.5 ดำรงดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน	3.80	1.24	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.6 ดำรงดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด	3.85	1.25	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน	3.76	1.07	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	3.76	1.07	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ	3.82	1.01	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม	3.83	1.09	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ	3.81	0.93	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. การบริหาร วางแผนงาน	3.79	0.88	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ	3.79	0.83	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ	3.79	0.94	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.73	1.07	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.73 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.07

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบกับ 4. การบริหาร วางแผนงาน รองลงมา 2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชน 1. การบังคับใช้กฎหมาย ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 1.6 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด รองลงมา 3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม 3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ 1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน 4.1 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ 4.2 ในการแบ่งงานการดำเนินการมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ 2.1 การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 1.4 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ 1.3 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ 1.2 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น 1.1 ตำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ

ตาราง 22 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน

อุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	3.21	1.17	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีจำนวนลดลง	3.85	1.03	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ	3.36	1.32	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 22 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1.3 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง	3.73	0.88	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	3.75	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. เมื่อมีการมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น	3.78	0.85	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ	3.76	0.86	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.69	0.98	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้น พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.69 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.98

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด 2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง รองลงมา 2.2 เมื่อมีการมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้นเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา 2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ 2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง 1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ

2.3 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้

ตาราง 23 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย	4.58	0.72	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้	4.57	0.87	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	4.60	0.58	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม	4.10	0.71	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม	4.53	0.65	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน	3.68	0.77	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	4.00	0.77	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	3.68	0.85	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์	4.33	0.70	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
รวม	4.23	0.73	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้ ด้านบริบทในภาพรวมอยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ย 4.23 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.73

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย อยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย คือ 2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย คือ 3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ 1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุรองลงมา คือ 1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้ 2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม ตามลำดับ และ 3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และ อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วยมากที่สุด คือ 3.1 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และ 2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน

ตาราง 24 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ปัจจุบันนำเข้า (Input)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านงบประมาณ	3.19	1.02	ปานกลาง
1.1 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้	2.97	1.04	ปานกลาง
1.2 ประชาชนมีการเรียกร้องต่างๆในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ	3.42	1.01	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ด้านกำลังคน	3.41	0.91	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ตำรวจในการปฏิบัติงาน	3.45	0.89	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ	3.38	0.94	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.33	0.97	ปานกลาง
3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม	3.57	0.99	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีเพียงพอ	3.18	0.94	ปานกลาง
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีประสิทธิภาพ	3.25	0.98	ปานกลาง

ตาราง 24 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร	3.97	0.70	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	4.02	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	3.93	0.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.75	0.94	ค่อนข้างเห็นด้วย
5.1 ตำรวจมีสิทธิ์เรียกร้องในคำสั่งการปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับภาระหน้าที่	3.60	1.13	ค่อนข้างเห็นด้วย
6. การบังคับใช้กฎหมาย	3.90	0.75	ค่อนข้างเห็นด้วย
6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดจราจร ตามมาตรา 3ม. 2ข. 1ร.	3.90	0.75	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.60	0.91	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.60 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.91

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจรกับ 6. การบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2. ด้านกำลังคน อยู่ในระดับปานกลางได้แก่ 3. ด้านวัสดุอุปกรณ์ และ 1. ด้านงบประมาณตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของตำรวจที่มีการดำเนินการอยู่ในการลดอุบัติเหตุ รองลงมา 4.2 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการ

ป้องกันอุบัติเหตุจากรถที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้ 6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. 5.1 ตำรวจมีสิทธิเรียกครองในคำสั่งการปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับภาระหน้าที่ 3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม 2.1 มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ตำรวจในการปฏิบัติงาน 1.2 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้ตามลำดับ และอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ 2.2 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีประสิทธิภาพ 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีเพียงพอตามลำดับ

ตาราง 25 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. การบังคับใช้กฎหมาย	3.90	0.84	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 ตำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ	3.98	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น	3.92	0.78	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.3 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ	3.85	0.95	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.4 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ	3.88	0.90	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน	3.87	0.85	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน	3.95	0.87	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	3.95	0.87	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 25 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ	4.04	0.62	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม	4.05	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ	4.03	0.71	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. การบริหาร วางแผนงาน	3.91	0.84	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ระบบการสั่งงานในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจมีเอกภาพ	3.72	0.99	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ	3.98	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.3 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ	4.03	0.80	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.92	0.82	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.92 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.82

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ รองลงมา คือ 2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน 4. การบริหารวางแผนงาน และ 1. การบังคับใช้กฎหมาย ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม รองลงมา คือ 3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อ

ป้องกันอุบัติเหตุจากรถไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ 4.3 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการ บังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบกับ 1.1 การให้รางวัลนำจับแก่ ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น 4.2 ใน การดำเนินงานมาตรการบังคับใช้ กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ 2.1 มีการเปิดโอกาสให้ข้าราชการตำรวจทุกระดับมีส่วนร่วมให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ 1.2 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ 1.4 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1 ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกันกัน 1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2 ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด 1.3 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2 ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ 4.1 ระบบการสั่งงานในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจมีเอกภาพ ตามลำดับ

ตาราง 26 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจังหวัดสงขลา ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	3.95	0.69	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง	4.00	0.68	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ	3.90	0.70	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	4.09	0.71	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง	4.08	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น	4.05	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ	4.15	0.70	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	4.03	0.70	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.03 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.70

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย คือ 2.3 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร รองลงมาคือ 2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง รองลงมา คือ 2.2 เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น 1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง และ 1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ ตามลำดับ

ตาราง 27 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน

อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย	3.85	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้	3.97	0.76	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	3.73	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม	3.88	0.65	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม	4.05	0.59	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 การดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจัง ในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน	3.71	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 27 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน			ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางไกลเสมอ	3.75	0.71	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	3.53	0.71	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์	4.04	0.67	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.82	0.69	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านบริบท ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.82 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.69

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2. สภาพแวดล้อมทาง การเมือง เศรษฐกิจ สังคม รองลงมาคือ 1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย และ 3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2.1 อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม รองลงมา 3.3 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 3.2 ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร 1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุ 1.2 ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ 2.2 การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน ได้ 3.1 ประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางไกลเสมอตามลำดับ

ตาราง 28 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน
อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านงบประมาณ	3.49	0.89	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้	3.49	0.89	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.ด้านกำลังคน	3.79	0.65	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ	3.79	0.65	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.66	0.66	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม	3.68	0.70	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีเพียงพอ	3.64	0.63	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	3.87	2.16	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่อยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้	3.87	2.16	ค่อนข้างเห็นด้วย
5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.62	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
5.1 ประชาชนมีการเรียกร้องต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่นเรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ	3.62	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
6. การบังคับใช้กฎหมาย	3.83	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดจากรถจักรยานยนต์ ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.	3.83	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.70	0.91	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.70 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.91

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร รองลงมา 6. การบังคับใช้กฎหมาย 2. ด้านกำลังคน 3. ด้านวัสดุอุปกรณ์ 5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ 1. ด้านงบประมาณ ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 4.1 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้ รองลงมา 6.1 กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. 2.1 ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ 3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความครบถ้วน 5.1 ประชาชนมีการเรียกร้องต่างๆในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ 1.1 ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้ ตามลำดับ

ตาราง 29 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน

อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. การบังคับใช้กฎหมาย	3.54	0.88	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 ตำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ	3.70	0.87	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น	3.70	0.84	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.3 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ	3.69	0.76	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.4 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ	3.36	0.92	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 29 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1.5 ดำรงดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน	3.39	0.95	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.6 ดำรงดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด	3.44	0.97	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน	3.76	0.90	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	3.67	0.90	ค่อนข้างเห็นด้วย
3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ	3.60	0.89	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม	3.54	0.96	ค่อนข้างเห็นด้วย
3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ	3.67	0.82	ค่อนข้างเห็นด้วย
4. การบริหาร วางแผนงาน	3.64	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.1 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ	3.61	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย
4.2 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ	3.68	0.75	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.45	0.83	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้นพบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.83

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน รองลงมา 4. การบริหาร วางแผนงาน 3. ระบบตรวจสอบ ความรับผิดชอบกับ 1. การบังคับใช้กฎหมาย ตามลำดับ

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 1.1 ดำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ รองลงมา คือ 1.2 การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดมากขึ้น 1.3 มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ 4.2 ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ 2.1 การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 3.2 มีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ 4.1 ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ 3.1 ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม 1.6 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัด 1.5 ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน 1.4 ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ ตามลำดับ

ตาราง 30 ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกัน

อุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	3.74	0.77	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง	3.75	0.72	ค่อนข้างเห็นด้วย
1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ	3.62	0.82	ค่อนข้างเห็นด้วย

ตาราง 30 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับความคิดเห็น
1.3 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง	3.86	0.79	ค่อนข้างเห็นด้วย
2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	3.90	0.69	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น	3.88	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย
2.2 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ	3.92	0.64	ค่อนข้างเห็นด้วย
รวม	3.80	0.74	ค่อนข้างเห็นด้วย

จากตารางข้างต้น พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.80 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.74

พิจารณารายตัวแปร อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด 2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา 1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ 2.2 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา รองลงมา คือ 2.1 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้นเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา 1.3 เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง 1.1 อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนลดลง 1.2 อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวนตำรวจมีประสิทธิภาพ

ส่วนที่ 3 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ และกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละด้าน

3.1 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ และกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร แต่ละด้าน (ในภาพรวม)

ตาราง 31 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.048	0.290
1.1 ชาย	102	26.10	2.07		
1.2 หญิง	9	25.33	2.12		
2. อายุ				1.222	0.299
2.1 21 – 30 ปี	19	25.74	1.85		
2.2 31 – 40 ปี	55	26.35	1.92		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	37	25.73	2.37		
3. ศาสนา				0.685	0.506
3.1 พุทธ	94	26.12	2.06		
3.2 อิสลาม	15	25.47	2.26		
3.3 คริสต์	2	26.50	0.71		
4. สถานภาพการศึกษา				0.867	0.423
4.1 มัธยมศึกษา	38	26.18	2.39		
4.2ปริญญาตรี	69	26.03	1.83		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	4	24.75	2.87		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.903	0.344
5.1 สัญญาบัตร	28	25.71	2.02		
5.2 ประทวน	83	26.14	2.09		

ตาราง 31 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				0.796	0.530
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	25.43	2.76		
6.2 5-10 ปี	30	26.07	1.36		
6.3 11-15 ปี	38	26.13	2.13		
6.4 16-20 ปี	14	26.71	2.84		
6.5 20 ปีขึ้นไป	22	25.59	2.02		
7. รายได้ต่อเดือน				2.270	0.085
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	25.80	1.48		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	31	26.81	1.78		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	34	25.94	2.10		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	41	25.56	2.20		
8. สถานภาพ				1.008	0.407
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	63	26.13	2.29		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	9	26.11	1.62		
8.3 หย่า	4	24.00	1.83		
8.4 หม้าย	6	26.00	1.55		
8.5 โสด	29	26.10	1.76		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

ตาราง 32 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ
เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า
(Input)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.163	0.332
1.1 ชาย	102	41.72	6.10		
1.2 หญิง	9	39.67	5.39		
2. อายุ				0.9	0.409
2.1 21 – 30 ปี	19	40.47	6.59		
2.2 31 – 40 ปี	55	42.31	5.90		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	37	40.97	6.01		
3. ศาสนา				0.311	0.734
3.1 พุทธ	94	41.73	6.23		
3.2 อิสลาม	15	40.40	5.28		
3.3 คริสต์	2	41.50	2.12		
4. การศึกษา				0.183	0.833
4.1 มัธยมศึกษา	38	41.26	6.86		
4.2 ปริญญาตรี	69	41.78	5.63		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	4	40.25	6.13		
5. สถานภาพตำแหน่ง				1.069	0.303
5.1 สัญญาบัตร	28	42.57	5.79		
5.2 ประทวน	83	41.20	6.13		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				0.851	0.496
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	39.71	8.38		
6.2 5-10 ปี	30	43.00	4.27		
6.3 11-15 ปี	38	41.53	6.47		
6.4 16-20 ปี	14	41.50	8.14		
6.5 20 ปีขึ้นไป	22	40.23	5.07		

ตาราง 32 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
7. รายได้				1.937	0.128
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	40.40	5.86		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	31	43.74	3.95		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	34	40.76	6.57		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	41	40.68	6.69		
8. สถานภาพ				1.793	0.136
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	63	41.54	6.32		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	9	44.78	4.52		
8.3 หย่า	4	36.50	5.20		
8.4 หม้าย	6	38.50	5.89		
8.5 โสด	29	41.90	5.59		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจ ได้แก่ อำเภอก เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพ ตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัย

ตาราง 33 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ
เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ
(Process)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				1.502	0.003*
1.1 ชาย	102	45.20	5.02		
1.2 หญิง	9	39.78	6.12		
2. อายุ				2.782	0.066
2.1 21 – 30 ปี	19	43.16	5.29		
2.2 31 – 40 ปี	55	45.91	4.87		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	37	43.86	5.64		
3. ศาสนา				0.683	0.507
3.1 พุทธ	94	44.88	5.29		
3.2 อิสลาม	15	44.53	5.33		
3.3 คริสต์	2	40.50	6.36		
4. การศึกษา				0.301	0.741
4.1 มัธยมศึกษา	38	44.55	4.76		
4.2 ปริญญาตรี	69	44.97	5.70		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	4	43.00	2.45		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.736	0.393
5.1 สัญญาบัตร	28	45.50	5.02		
5.2 ประทวน	83	44.51	5.39		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				1.599	0.180
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	40.86	5.18		
6.2 5-10 ปี	30	45.23	4.04		
6.3 11-15 ปี	38	45.79	5.64		
6.4 16-20 ปี	14	44.36	5.75		
6.5 20 ปีขึ้นไป	22	43.82	5.64		

ตาราง 33 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
7. รายได้				1.257	0.293
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	41.80	5.93		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	31	44.58	3.25		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	34	44.09	6.54		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	41	45.80	5.26		
8. สถานภาพ				1.397	0.240
810.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	63	45.33	5.39		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	9	45.22	5.02		
8.3 หย่า	4	39.25	4.50		
8.4 หม้าย	6	44.00	5.93		
8.5 โสด	29	44.28	4.96		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

ตาราง 34 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ
เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต
(Product/Output)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.544	0.115
1.1 ชาย	101	20.50	2.32		
1.2 หญิง	9	19.22	2.05		
2. อายุ				0.798	0.453
2.1 21 – 30 ปี	19	20.26	1.66		
2.2 31 – 40 ปี	54	20.67	2.18		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	37	20.05	2.77		
3. ศาสนา				2.692	0.072
3.1 พุทธ	93	20.60	2.24		
3.2 อิสลาม	15	19.33	2.29		
3.3 คริสต์	2	18.50	4.95		
4. การศึกษา				0.591	0.556
4.1 มัธยมศึกษา	37	20.73	2.57		
4.2 ปริญญาตรี	69	20.22	2.24		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	4	20.25	0.96		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.145	0.704
5.1 สัญญาบัตร	28	20.54	2.08		
5.2 ประทวน	82	20.34	2.41		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				1.345	0.258
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	19.86	1.68		
6.2 5-10 ปี	30	21.00	1.72		
6.3 11-15 ปี	37	20.46	2.31		
6.4 16-20 ปี	14	19.36	3.03		
6.5 20 ปีขึ้นไป	22	20.27	2.62		

ตาราง 34 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
7. รายได้				1.652	0.182
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	19.60	1.52		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	30	20.87	1.22		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	34	19.76	2.65		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	41	20.66	2.62		
8. สถานภาพ				0.036	0.997
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	62	20.40	2.68		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	9	20.22	2.68		
8.3 หย่า	4	20.25	3.30		
8.4 หม้าย	6	20.67	2.07		
8.5 โสด	29	20.38	1.15		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการสำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

ตาราง 35 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ
เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ทั้ง 4 ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.256	0.020
1.1 ชาย	101	133.48	11.42		
1.2 หญิง	9	124.00	13.23		
2. อายุ				2.499	0.087
2.1 21 – 30 ปี	19	129.63	13.49		
2.2 31 – 40 ปี	54	135.20	10.66		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	37	130.62	12.03		
3. ศาสนา				0.825	0.441
3.1 พุทธ	93	133.30	12.15		
3.2 อิสลาม	15	129.73	9.17		
3.3 คริสต์	2	127.00	14.14		
4. การศึกษา				0.304	0.739
4.1 มัธยมศึกษา	37	132.62	12.57		
4.2 ปริญญาตรี	69	133.00	11.61		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	4	128.25	8.85		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.707	0.402
5.1 สัญญาบัตร	28	134.32	10.85		
5.2 ประทวน	82	132.15	12.12		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				1.380	0.246
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	125.86	16.51		
6.2 5-10 ปี	30	135.30	8.54		
6.3 11-15 ปี	37	133.84	11.82		
6.4 16-20 ปี	14	131.93	14.53		
6.5 20 ปีขึ้นไป	22	129.91	11.76		

ตาราง 35 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
7. รายได้				1.470	0.227
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	127.60	12.42		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	30	135.97	8.23		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	34	130.56	13.81		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	41	132.71	11.93		
8. สถานภาพ				1.588	0.183
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	62	133.35	11.83		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	9	136.33	10.52		
8.3 หย่า	4	120.00	11.63		
8.4 หม้าย	6	129.17	13.41		
8.5 โสด	29	132.66	11.32		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

ตาราง 36 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้าน
บริบท (Context)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.285	0.775
1.1 ชาย	184	27.76	3.347		
1.2 หญิง	216	27.85	3.385		
2. อายุ				0.740	0.529
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	60	28.30	2.970		
2.2 21 – 30 ปี	173	27.58	3.479		
2.3 31 – 40 ปี	84	27.91	3.455		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	83	27.80	3.305		
3. สถานภาพการศึกษา				1.805	0.127
3.1 ไม่เรียน	1	25.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	19	28.74	4.56		
3.3 มัธยมศึกษา	128	28.29	4.01		
3.4 ปริญญาตรี	203	27.44	2.86		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	49	27.76	2.72		
4. รายได้ต่อเดือน				1.983	0.116
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	142	28.29	3.80		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	155	27.71	2.94		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	47	27.53	3.75		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	56	27.09	2.77		
5. ศาสนา				4.073	0.007*
5.1 พุทธ	301	28.10	3.244		
5.2 อิสลาม	66	26.97	3.807		
5.3 คริสต์	28	27.18	2.855		
5.4 อื่นๆ	5	24.60	3.847		

ตาราง 36 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. สถานภาพ				3.138	0.015*
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	105	28.17	3.751		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	29	26.66	3.199		
6.3 หย่า	17	25.65	2.060		
6.4 ม่าย	17	28.26	2.823		
6.5 โสด	222	27.90	3.261		
7. อาชีพ				1.810	0.096
7.1 เกษตรกร	55	27.02	4.08		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	63	27.13	2.33		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	101	28.12	3.31		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	33	28.58	3.05		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	55	28.24	2.79		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	84	27.73	3.64		
7.7 อื่น ๆ	9	29.22	5.38		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน และ อาชีพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ จราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท ส่วนประชาชนที่มี ศาสนาและสถานภาพต่างกัน มีความคิดเห็น แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

ศาสนา โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาพุทธ มีค่าเฉลี่ย 28.10 มีส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน เท่ากับ 3.24 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาอิสลาม มีค่าเฉลี่ย 26.97 มี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.80 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาคริสต์ มีค่าเฉลี่ย 27.18 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.85 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาอื่น ๆ มี ค่าเฉลี่ย 24.60 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.84

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกัน มีค่าเฉลี่ย 28.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.75 กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่ มีค่าเฉลี่ย 26.66 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.19 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพอย่ามีค่าเฉลี่ย 25.65 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.06 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 28.26 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.82 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพโสด มีค่าเฉลี่ย 27.90 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.26

ศาสนา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	อื่น ๆ
พุทธ		*		*
อิสลาม				
คริสต์				
อื่น ๆ				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาพุทธกับศาสนาอิสลาม และกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาพุทธและศาสนาอื่น ๆ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบทต่างกัน

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	แต่งงานอยู่ด้วยกัน	แต่งงานแยกกันอยู่	หย่า	หม้าย	โสด
แต่งงานอยู่ด้วยกัน		*	*		
แต่งงานแยกกันอยู่					
อย่า				*	*
หม้าย					
โสด					

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกันมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่กลุ่มตัวอย่าง ประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกันมีความคิดเห็นแตกต่างหย่า กลุ่มตัวอย่าง

ประชาชนจากสถานภาพหย่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพหย่ามีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพหม้าย และกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพหย่ามีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพโสด

ตาราง 37 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้านปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				1.732	0.084
1.1 ชาย	184	26.54	4.168		
1.2 หญิง	216	25.62	4.043		
2. อายุ				1.332	0.264
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	60	26.43	4.855		
2.2 21 – 30 ปี	173	25.58	4.068		
2.3 31 – 40 ปี	84	26.49	3.331		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	83	26.28	4.354		
3. สถานภาพการศึกษา					
3.1 ไม่เรียน	1	27.00	-	0.791	0.532
3.2 ประถมศึกษา	19	25.32	6.63		
3.3 มัธยมศึกษา	128	26.43	4.08		
3.4 ปริญญาตรี	203	26.03	3.87		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	49	25.35	4.04		
4. รายได้ต่อเดือน				0.180	0.910
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	142	25.85	4.83		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	155	26.14	3.57		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	47	26.26	4.30		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	56	26.11	3.44		

ตาราง 37 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
5. ศาสนา				1.264	.286
5.1 พุทธ	301	26.19	4.03		
5.2 อิสลาม	66	25.64	4.04		
5.3 คริสต์	28	25.93	3.44		
5.4 อื่น ๆ	5	23.00	10.55		
6. สถานภาพ				1.482	0.207
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	105	26.34	3.741		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	29	27.38	4.271		
6.3 หย่า	17	26.47	2.601		
6.4 หม้าย	17	25.11	4.710		
6.5 โสด	222	25.81	4.270		
7. อาชีพ				4.443	0.000*
7.1 เกษตรกร	55	25.78	4.22		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ	63	25.02	3.41		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	101	27.20	3.71		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว	33	25.79	3.29		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	55	26.80	3.59		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	84	24.88	5.10		
9.7 อื่น ๆ	9	29.00	3.12		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า ส่วนกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มี อาชีพ มี

ความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ในด้านปัจจัยนำเข้า

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 25.78 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.22 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 25.02 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.41 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 27.20 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.71 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 25.79 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.29 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คนงานมีค่าเฉลี่ย 26.80 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.59 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 24.88 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 5.10 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 29.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.12

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ	อื่น ๆ
เกษตรกร							
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ			*				
พนักงาน/ ลูกจ้าง บริษัทเอกชน						*	
เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน และกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ

ตาราง 38 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				1.710	0.088
1.1 ชาย	184	40.95	6.73		
1.2 หญิง	216	39.68	7.85		
2. อายุ				2.775	.041*
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	60	40.37	7.978		
2.2 21 – 30 ปี	173	39.13	7.767		
2.3 31 – 40 ปี	84	41.63	5.963		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	83	41.16	7.166		
3. สถานภาพการศึกษา				1.800	.128
3.1 ไม่เรียน	1	33.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	19	40.26	8.25		
3.3 มัธยมศึกษา	128	41.51	6.61		
3.4 ปริญญาตรี	203	39.45	7.58		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	49	40.51	7.81		
4. รายได้ต่อเดือน				1.421	.236
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	142	39.40	8.27		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	155	40.78	6.67		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	47	41.55	5.91		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	56	39.89	7.84		

ตาราง 38 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
5. ศาสนา				0.309	0.819
5.1 พุทธ	301	40.28	7.66		
5.2 อิสลาม	66	40.71	5.78		
5.3 คริสต์	28	39.29	7.11		
5.4 อื่น ๆ	5	38.80	11.45		
6. สถานภาพ				1.917	0.107
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	105	40.96	6.820		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	29	42.86	6.973		
6.3 หย่า	17	40.06	2.968		
6.4 หม้าย	17	41.30	5.830		
6.5 โสด	222	39.48	7.988		
7. อาชีพ				4.835	0.000*
7.1 เกษตรกร	55	41.38	6.49		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ	63	37.89	7.20		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	101	41.92	5.93		
7.4 เจ้าพนักงานการค้า/ธุรกิจส่วนตัว	33	40.52	7.20		
7.5 รับจ้างทั่วไป/คนงาน	55	41.09	6.98		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	84	38.02	8.87		
7.7 อื่น ๆ	9	46.33	6.83		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการส่วนประชาชนที่มี อายุ และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

อายุ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีค่าเฉลี่ย 40.37 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 7.97 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีที่มีอายุ 21 – 30 ปี มีค่าเฉลี่ย 39.13 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 7.76 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีที่มีอายุ 31 – 40 ปี มีค่าเฉลี่ย 41.63 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 5.96 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีที่มีอายุ สูงกว่า 40 ปีมีค่าเฉลี่ย 41.16 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 7.16

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 41.38 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.49 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 37.89 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 7.20 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 41.92 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 5.93 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 40.52 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 7.20 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คนงานมีค่าเฉลี่ย 41.09 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.98 กลุ่มตัวอย่าง ประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 38.02 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 8.87 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 46.33 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.83

อายุ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอายุแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันจากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	ต่ำกว่า 20 ปี	21 – 30 ปี	31 – 40 ปี	สูงกว่า 40 ปี
ต่ำกว่า 20 ปี				
21 – 30 ปี				
31 – 40 ปี		*		
สูงกว่า 40 ปี				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอายุ 21 – 30 ปี มีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอายุ 31 – 40 ปี

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตร กร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านานาญ	อื่น ๆ
เกษตรกร							
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ			*				
พนักงาน/ ลูกจ้าง						*	
บริษัทเอกชน							
เจ้าของกิจการ							
ร้านค้า/ธุรกิจ							
ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป							
คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ							
บ้านานาญ							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน และกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบ้านานาญ

ตาราง 39 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ด้าน
ผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.719	0.472
1.1 ชาย	184	18.88	3.06		
1.2 หญิง	216	18.66	2.97		
2. อายุ				1.041	0.374
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	60	18.65	2.767		
2.2 21 – 30 ปี	173	18.50	3.354		
2.3 31 – 40 ปี	84	19.05	2.503		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	83	19.08	2.897		
3. สถานภาพการศึกษา				2.488	0.051
3.1 ไม่เรียน	1	17.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	19	17.00	4.04		
3.3 มัธยมศึกษา	128	18.51	2.77		
3.4 ปริญญาตรี	203	19.00	2.91		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	49	19.10	3.38		
4. รายได้ต่อเดือน				5.086	0.002*
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	142	18.00	3.34		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	155	19.32	2.65		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	47	19.02	3.26		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	56	18.76	2.46		
5. ศาสนา				0.864	0.460
5.1 พุทธ	301	18.79	2.91		
5.2 อิสลาม	66	18.88	3.24		
5.3 คริสต์	28	18.43	2.64		
5.4 อื่น ๆ	5	16.80	6.64		

ตาราง 39 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
6. สถานภาพ				0.760	0.552
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	105	18.39	2.705		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	29	19.31	3.424		
6.3 หย่า	17	18.47	2.672		
6.4 หม้าย	17	18.78	2.359		
6.5 โสด	222	18.88	3.189		
7. อาชีพ				4.085	0.001*
7.1 เกษตรกร	55	17.84	3.01		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ	63	19.21	2.85		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	101	19.39	2.62		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว	33	18.70	3.31		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	55	19.25	2.81		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	84	17.80	3.25		
7.7 อื่น ๆ	9	20.33	2.91		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา ศาสนา และ สถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกัน อุบัติเหตุจลาจล ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิตส่วนประชาชนที่มี รายได้ต่อเดือน และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจลาจล ในเขต ภาคใต้ในด้านผลผลิต

รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 8,000 บาท มีค่าเฉลี่ย 18.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.34 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน 8,000 – 13,000 บาทต่อเดือน มีค่าเฉลี่ย 19.32 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.65 กลุ่มตัวอย่าง ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน 13,001 – 18,000 บาทต่อเดือน มีค่าเฉลี่ย 19.02 มีส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน เท่ากับ 3.26 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 18,000 บาท มีค่าเฉลี่ย 18.76 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.46

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 17.84 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.01 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 19.21 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.85 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 19.39 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.62 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 18.70 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.31 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คนงานมีค่าเฉลี่ย 19.25 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.81 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 17.80 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.25 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 20.33 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.91

รายได้ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันจาก การวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	น้อยกว่า 8,000 บาท/ เดือน	8,000 – 13,000 บาท/ เดือน	13,001 – 18,000 บาท/เดือน	มากกว่า 18,000 บาท/ เดือน
น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน		*		
8,000 – 13,000 บาท/เดือน				
13,001 – 18,000 บาท/ เดือน				
มากกว่า 18,000 บาท/เดือน				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ 8,000 บาท/เดือน มีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ 8,000 – 13,000 บาท/เดือน

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันจากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านาน	อื่น ๆ
เกษตรกร	*	*			*	*	*
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ						*	
พนักงาน/ ลูกจ้าง บริษัทเอกชน						*	
เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป						*	
คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านาน							*
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน รับจ้างทั่วไปคนงาน แม่บ้าน/ข้าราชการบ้านาน และอื่น ๆ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีความคิดเห็นแตกต่างจากประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบ้านาน กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบ้านาน กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปคนงานมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบ้านาน และกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบ้านานมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ

ตาราง 40 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ทั้ง 4
ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				1.568	0.118
1.1 ชาย	184	114.08	14.128		
1.2 หญิง	216	111.81	14.720		
2. อายุ				2.221	0.085
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	60	113.64	13.958		
2.2 21 – 30 ปี	173	110.78	15.892		
2.3 31 – 40 ปี	84	115.11	11.427		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	83	114.31	14.168		
3. สถานภาพการศึกษา				0.960	0.429
3.1 ไม่เรียน	1	102.00	-		
3.3 มัธยมศึกษา	128	114.73	14.46		
3.4 ปริญญาตรี	203	111.89	13.82		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	49	112.71	14.81		
4. รายได้ต่อเดือน				0.948	0.417
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	142	111.48	16.77		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	155	113.94	12.72		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	47	114.36	14.89		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	56	112.00	12.256		
5. ศาสนา				1.085	0.355
5.1 พุทธ	301	113.34	14.43		
5.2 อิสลาม	66	112.20	13.77		
5.3 คริสต์	28	110.82	12.52		
5.4 อื่น ๆ	5	103.20	31.15		

ตาราง 40 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. สถานภาพ	400	112.85	14.478	0.808	0.521
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	105	113.87	14.142		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	29	116.21	14.519		
6.3 หย่า	17	110.65	6.928		
6.4 หม้าย	17	113.44	12.439		
6.5 โสด	222	112.02	15.263		
7. อาชีพ				4.684	0.000*
7.1 เกษตรกร	55	112.02	14.48		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	63	109.24	13.11		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	101	116.62	11.74		
7.4 เจ้าชังกิจการร้านค้า/ธุรกิจ	33	113.58	14.81		
ส่วนตัว					
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	55	115.28	13.65		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	84	108.43	16.89		
7.7 อื่น ๆ	9	124.89	13.51		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิตส่วนประชาชนที่มี อาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 112.02 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.48 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 109.24 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.11 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 116.62 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

เท่ากับ 11.74 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 113.58 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.81 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปคนงานมีค่าเฉลี่ย 115.52 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.65 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 1108.43 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 16.89 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 124.89 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.51

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันจากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ	อื่น ๆ
เกษตรกร							
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ			*				
พนักงาน/ ลูกจ้าง บริษัทเอกชน						*	
เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ มีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน และกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน มีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ

3.2 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ และกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานีในแต่ละด้าน

ตาราง 41 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				2.074	0.04*
1.1 ชาย	49	26.88	1.52		
1.2 หญิง	2	24.50	3.53		
2. อายุ				0.62	0.54
2.1 21 – 30 ปี	4	26.75	.50		
2.2 31 – 40 ปี	36	26.64	1.65		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	11	27.27	1.84		
3. ศาสนา				0.05	0.95
3.1 พุทธ	43	26.81	1.76		
3.2 อิสลาม	6	26.67	0.81		
3.3 คริสต์	2	26.50	0.70		
4. สถานภาพการศึกษา				0.42	0.65
4.1 มัธยมศึกษา	11	27.18	1.60		
4.2 ปริญญาตรี	39	26.67	1.67		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	1	27.00	-		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.00	0.99
5.1 สัญญาบัตร	14	26.79	1.57		
5.2 ประทวน	37	26.78	1.68		

ตาราง 41 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				0.58	0.62
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	0	0	0		
6.2 5-10 ปี	19	26.58	1.01		
6.3 11-15 ปี	23	26.91	2.04		
6.4 16-20 ปี	6	27.33	0.51		
6.5 20 ปีขึ้นไป	3	26.00	3.00		
7. รายได้ต่อเดือน				1.02	0.39
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	0	0	0		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	23	27.22	1.47		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	16	26.38	1.66		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	12	26.45	1.91		
8. สถานภาพ				0.42	0.79
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	29	26.86	1.97		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	6	26.50	1.87		
8.3 หย่า	1	25.00	-		
8.4 หม้าย	1	26.00	-		
8.5 โสด	14	26.93	0.47		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่าง ๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท ส่วนกลุ่มตัวอย่างตำรวจที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในด้านบริบท

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายมีค่าเฉลี่ย 26.88 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.52 และ เพศหญิงมีค่าเฉลี่ย 24.50 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.53

ตาราง 42 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ
เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในด้าน
ปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.956	0.344
1.1 ชาย	49	45.02	2.93		
1.2 หญิง	2	43.00	2.82		
2. อายุ				0.271	0.764
2.1 21 – 30 ปี	4	44.50	1.29		
2.2 31 – 40 ปี	36	45.14	2.80		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	11	44.45	3.80		
3. ศาสนา				1.707	0.192
3.1 พุทธ	43	45.19	3.04		
3.2 อิสลาม	6	44.33	1.03		
3.3 คริสต์	2	41.50	2.12		
4. การศึกษา				1.639	0.205
4.1 มัธยมศึกษา	11	45.73	3.49		
4.2ปริญญาตรี	39	44.62	2.71		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	1	49.00	-		
5. สถานภาพตำแหน่ง				1.923	0.172
5.1 สัญญาบัตร	14	45.86	2.87		
5.2 ประทวน	37	44.59	2.91		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				6.488	0.001*
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	0	0	0		
6.2 5-10 ปี	19	45.00	2.28		
6.3 11-15 ปี	23	45.22	2.57		
6.4 16-20 ปี	6	46.67	3.50		
6.5 20 ปีขึ้นไป	3	39.00	1.00		

ตาราง 42 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
7. รายได้				0.021	0.996
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	0	0	0		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	23	44.83	1.64		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	16	45.06	3.02		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	12	45.00	4.64		
8. สถานภาพ				0.555	0.696
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	29	44.76	3.37		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	6	46.17	3.12		
8.3 หย่า	1	44.00	-		
8.4 หม้าย	1	42.00	-		
8.5 โสด	14	45.07	1.63		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจจังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่อง การดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัย ส่วนกลุ่มตัวอย่าง ตำรวจจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่มีระยะเวลาที่รับราชการตำรวจต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ใน เรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ในด้านปัจจัย นำเข้า

ระยะเวลาที่ตำรวจรับราชการ 16 – 20 ปี มีค่าเฉลี่ย 46.67 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.50 รองลงมา ระยะเวลาที่ตำรวจรับราชการ 11-15 ปี มีค่าเฉลี่ย 45.22 และส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน 2.57 ระยะเวลาที่ตำรวจรับราชการ 5-10 ปี มีค่าเฉลี่ย 45.00 และส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน 2.28 ระยะเวลาที่ตำรวจรับราชการ 20 ปีขึ้นไป มีค่าเฉลี่ย 45.06 และส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน 1.00

ระยะเวลาที่รับราชการ กลุ่มตัวอย่างระยะเวลาที่รับราชการ แตกต่างกันมีระดับความ คิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	น้อยกว่า 5 ปี	5-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	20ปีขึ้นไป
น้อยกว่า 5 ปี					
5-10 ปี					*
11-15 ปี					*
16-20 ปี					*
20ปีขึ้นไป					

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างตำรวจที่มีอายุรับราชการ 20 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากตำรวจที่มีอายุรับราชการ 5-10 ปี 11-15 ปี 16-10 ปี

ตาราง 43 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ
เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในด้าน
กระบวนการ (Process)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.807	0.423
1.1 ชาย	14	46.86	3.08		
1.2 หญิง	37	46.38	3.78		
2. อายุ				2.222	0.119
2.1 21 – 30 ปี	4	42.25	1.89		
2.2 31 – 40 ปี	36	47.03	3.39		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	11	44.55	4.15		
3. ศาสนา				3.193	0.050*
3.1 พุทธ	43	46.77	3.35		
3.2 อิสลาม	6	46.67	3.20		
3.3 คริสต์	2	40.50	6.36		
4. การศึกษา				0.125	0.882
4.1 มัธยมศึกษา	11	46.27	2.97		
4.2ปริญญาตรี	39	46.62	3.80		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	1	45.00	-		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.905	0.346
5.1 สัญญาบัตร	14	47.29	3.66		
5.2 ประทวน	37	46.22	3.55		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				1.232	0.309
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	0	0	-		
6.2 5-10 ปี	19	46.32	2.98		
6.3 11-15 ปี	23	47.26	3.50		
6.4 16-20 ปี	6	45.83	1.47		
6.5 20 ปีขึ้นไป	3	43.33	8.73		

ตาราง 43 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
7. รายได้				1.857	0.150
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	0	0	-		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	23	45.35	1.61		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	16	48.00	3.67		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	12	46.82	5.60		
8. สถานภาพ				0.637	0.639
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	29	46.21	4.07		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	6	47.50	2.58		
8.3 หย่า	1	43.00	-		
8.4 หม้าย	1	50.00	-		
8.5 โสด	14	46.71	2.89		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ ส่วนกลุ่มตัวอย่างตำรวจที่นับถือศาสนาต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

ศาสนา โดยที่กลุ่มตัวอย่างตำรวจนับถือศาสนาพุทธ มีค่าเฉลี่ย 46.77 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.35 โดยที่กลุ่มตัวอย่างตำรวจนับถือศาสนาอิสลาม มีค่าเฉลี่ย 46.67 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.20 โดยที่กลุ่มตัวอย่างตำรวจนับถือศาสนาคริสต์ มีค่าเฉลี่ย 40.50 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.36

ศาสนา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	อื่น ๆ
พุทธ			*	
อิสลาม			*	
คริสต์				
อื่น ๆ				

*แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ที่ 0.05

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างตำรวจที่นับถือศาสนาคริสต์ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบทต่างจากตำรวจที่นับถือศาสนา พุทธ และอิสลาม

ตาราง 44 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานีในด้าน ผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.107	0.915
1.1 ชาย	49	20.65	1.88		
1.2 หญิง	2	20.50	2.12		
2. อายุ				1.125	0.333
2.1 21 – 30 ปี	4	21.50	1.29		
2.2 31 – 40 ปี	36	20.74	1.78		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	11	20.00	2.23		
3. ศาสนา				1.587	0.215
3.1 พุทธ	43	20.67	1.72		
3.2 อิสลาม	6	21.17	1.72		
3.3 คริสต์	2	18.50	4.95		

ตาราง 44 (ต่อ)

ตาราง 44 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
4. การศึกษา				1.359	0.267
4.1 มัธยมศึกษา	11	21.40	1.17		
4.2 ปริญญาตรี	39	20.49	1.98		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	1	19.00	-		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.258	0.614
5.1 สัญญาบัตร	14	20.86	2.24		
5.2 ประทวน	37	20.56	1.73		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				1.118	0.325
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	0	0	-		
6.2 5-10 ปี	19	21.00	1.24		
6.3 11-15 ปี	23	20.73	2.00		
6.4 16-20 ปี	6	19.50	1.37		
6.5 20 ปีขึ้นไป	3	20.00	4.35		
7. รายได้				0.281	0.839
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	0	0	-		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	23	20.73	1.03		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	16	20.81	2.19		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	12	20.18	2.71		
8. สถานภาพ				1.096	0.370
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	29	20.25	2.04		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	6	21.33	2.58		
8.3 หย่า	1	22.00	-		
8.4 หม้าย	1	23.00	-		
8.5 โสด	14	20.86	0.86		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

ตาราง 45 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้ง 4 ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				1.609	0.114
1.1 ชาย	49	139.19	5.61		
1.2 หญิง	2	132.50	10.60		
2. อายุ				1.479	0.238
2.1 21 – 30 ปี	4	140.00	2.44		
2.2 31 – 40 ปี	36	139.63	5.08		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	11	136.27	8.24		
3. ศาสนา				5.083	0.010*
3.1 พุทธ	43	139.50	5.35		
3.2 อิสลาม	6	138.83	0.98		
3.3 คริสต์	2	127.00	14.14		
4. การศึกษา				0.745	0.480
4.1 มัธยมศึกษา	11	140.90	3.95		
4.2 ปริญญาตรี	39	138.38	6.25		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	1	140.00	-		
5. สถานภาพตำแหน่ง				2.018	0.162
5.1 สัญญาบัตร	14	140.79	3.42		
5.2 ประทวน	37	138.19	6.45		

ตาราง 45 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				4.452	0.058
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	0	0	-		
6.2 5-10 ปี	19	138.89	4.78		
6.3 11-15 ปี	23	140.27	4.57		
6.4 16-20 ปี	6	139.33	3.32		
6.5 20 ปีขึ้นไป	3	128.33	14.01		
7. รายได้				0.400	0.753
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	0	0	-		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	23	138.18	3.68		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	16	140.25	5.36		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	12	138.45	9.58		
8. สถานภาพ				0.648	0.631
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	29	138.14	7.27		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	6	141.50	3.33		
8.3 หย่า	1	134.00	-		
8.4 หม้าย	1	141.00	-		
8.5 โสด	14	139.57	2.82		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ ส่วนกลุ่มตัวอย่างตำรวจที่นับถือศาสนา และ ต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ทั้ง 4 ด้าน

ศาสนา โดยที่กลุ่มตัวอย่างตำรวจนับถือศาสนาพุทธ มีค่าเฉลี่ย 139.50 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 5.35 โดยที่กลุ่มตัวอย่างตำรวจนับถือศาสนาอิสลาม มีค่าเฉลี่ย 138.83 มีส่วน

เบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.98 โดยที่กลุ่มตัวอย่างสำรวจนับถือศาสนาคริสต์ มีค่าเฉลี่ย 127.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.14

ศาสนา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	อื่น ๆ
พุทธ			*	
อิสลาม			*	
คริสต์				
อื่น ๆ				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างสำรวจที่นับถือศาสนาคริสต์ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบทต่าง จากสำรวจที่นับถือศาสนา พุทธ และอิสลาม

ตาราง 46 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.767	0.444
1.1 ชาย	97	29.04	3.46		
1.2 หญิง	103	28.64	3.89		
2. อายุ				1.149	0.330
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	47	28.77	2.822		
2.2 21 – 30 ปี	86	28.38	3.869		
2.3 31 – 40 ปี	38	29.29	3.931		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	29	29.69	4.001		
3. สถานภาพการศึกษา				1.885	0.115
3.1 ไม่เรียน	1	25.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	16	29.63	4.440		
3.3 มัธยมศึกษา	95	29.38	3.688		
3.4 ปริญญาตรี	66	28.30	3.486		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	22	27.68	3.386		
4. รายได้ต่อเดือน				1.365	0.247
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	97	29.44	3.31		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	58	28.16	4.16		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	23	28.52	4.24		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	22	28.12	3.46		
5. ศาสนา				5.294	0.002*
5.1 พุทธ	166	29.02	3.34		
5.2 อิสลาม	22	29.23	4.78		
5.3 คริสต์	10	26.50	4.40		
5.4 อื่น ๆ	2	20.50	0.70		

ตาราง 46 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. สถานภาพ				0.764	0.515
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	67	29.00	4.01		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	28.00	6.92		
6.3 หย่า	0	0	-		
6.4 ม่าย	6	30.83	2.04		
6.5 โสด	124	28.67	3.48		
7. อาชีพ				3.387	0.003*
7.1 เกษตรกร	36	28.08	4.32		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	26	26.96	2.94		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	41	29.95	3.73		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจ	17	29.88	3.27		
ส่วนตัว					
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	25	29.52	2.67		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	49	28.37	3.51		
7.7 อื่น ๆ	6	31.83	4.07		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน สถานภาพ และยานพาหนะ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท ส่วนประชาชนที่มี อาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 28.08 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.32 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 26.96 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.94 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่

ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 29.95 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.73 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 29.88 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.27 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คนงานมีค่าเฉลี่ย 29.52 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.67 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 28.37 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.51 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 31.83 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.07

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันจากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ	อื่น ๆ
เกษตรกร							
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ							
พนักงาน/ ลูกจ้าง บริษัทเอกชน		*					
เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป คนงาน		*					
แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ มีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพ พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน และอาชีพรับจ้างทั่วไปคนงาน

ตาราง 47 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ด้านปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1 เพศ				2.000	1.260
1.1 ชาย	97	26.80	4.03		
1.2 หญิง	103	25.54	4.79		
2 อายุ				0.759	0.518
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	47	25.85	3.81		
2.2 21 – 30 ปี	86	25.83	4.68		
2.3 31 – 40 ปี	38	26.55	4.17		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	29	27.10	5.19		
3 สถานภาพการศึกษา				1.506	0.202
3.1 ไม่เรียน	1	27.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	16	26.13	6.95		
3.3 มัธยมศึกษา	95	26.93	3.95		
3.4 ปริญญาตรี	66	25.36	4.39		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	22	25.18	4.43		
4 รายได้ต่อเดือน				0.429	0.787
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	97	26.35	4.66		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	58	26.26	4.35		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	23	26.04	4.53		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	22	24.82	4.27		
5 ศาสนา				7.951	0.000*
5.1 พุทธ	166	26.40	4.22		
5.2 อิสลาม	22	25.27	4.77		
5.3 คริสต์	10	26.80	3.88		
5.4 อื่น ๆ	2	12.00	0.00		

ตาราง 47 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6 สถานภาพ				4.079	0.058
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	67	27.27	3.74		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	24.67	10.97		
6.3 หย่า	0	0	-		
6.4 หม้าย	6	21.50	4.37		
6.5 โสด	124	25.81	4.50		
7 อาชีพ				3.370	0.004*
7.1 เกษตรกร	36	25.61	5.01		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	26	24.38	3.54		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	41	27.95	4.32		
7.4 เจ้าชังกิจการร้านค้า/ธุรกิจ	17	27.24	3.25		
ส่วนตัว					
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	25	26.52	4.14		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	49	25.02	4.64		
7.7 อื่น ๆ	6	29.50	3.08		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า ส่วนกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีศาสนา และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า

ศาสนา โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาพุทธ มีค่าเฉลี่ย 26.40มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.22 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาอิสลาม มีค่าเฉลี่ย 25.27 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.77 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาคริสต์ มีค่าเฉลี่ย

26.80 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.88 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 12.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.00

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 25.61 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 5.01 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 24.38 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.54 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 27.95 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.32 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 27.24 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.25 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คนงานมีค่าเฉลี่ย 26.52 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.14 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 25.02 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.64 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 29.50 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.08

ศาสนา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	อื่น ๆ
พุทธ				*
อิสลาม				*
คริสต์				*
อื่น ๆ				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาอื่น ๆ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่นับถือศาสนา พุทธ อิสลาม คริสต์

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันจากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านาน	อื่น ๆ
เกษตรกร							
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ			*				
พนักงาน/ ลูกจ้าง บริษัทเอกชน							
เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านาน							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน

ตาราง 48 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				2.955	.004*
1.1 ชาย	97	42.73	6.48		
1.2 หญิง	103	39.51	8.76		
2. อายุ				1.445	0.231
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	47	40.41	8.63		
2.2 21 – 30 ปี	86	40.15	8.39		
2.3 31 – 40 ปี	38	42.79	6.00		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	29	42.55	7.08		
3. สถานภาพการศึกษา				3.075	0.057
3.1 ไม่เรียน	1	33.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	16	40.69	8.97		
3.3 มัธยมศึกษา	95	42.88	6.31		
3.4 ปริญญาตรี	66	38.74	9.29		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	22	40.73	7.32		
4. รายได้ต่อเดือน				0.740	0.566
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	97	40.64	8.69		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	58	41.84	7.08		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	23	42.65	6.71		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	22	39.29	7.10		
5. ศาสนา				1.694	0.170
5.1 พุทธ	166	41.18	7.76		
5.2 อิสลาม	22	41.77	7.61		
5.3 คริสต์	10	40.10	9.26		
5.4 อื่นๆ	2	29.00	12.72		

ตาราง 48 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. สถานภาพ				4.515	0.004*
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	67	42.70	6.40		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	27.33	6.35		
6.3 หย่า	0	42.33	7.11		
6.4 หม้าย	6	40.45	8.34		
6.5 โสด	124				
7. อาชีพ				3.723	0.052
7.1 เกษตรกร	36	41.47	7.16		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	26	36.73	7.51		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	41	43.20	6.73		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจ	17	44.82	4.65		
ส่วนตัว					
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	25	41.46	7.80		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	49	39.12	9.19		
7.7 อื่น ๆ	6	46.50	6.74		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน และศาสนา ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ ส่วนประชาชนที่มีเพศ สถานภาพ และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกัน มีค่าเฉลี่ย 42.70 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.40 กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงาน

แยกกันอยู่ มีค่าเฉลี่ย 27.33 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.35 กลุ่มตัวอย่าง
ประชาชนที่มีสถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 42.33 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 7.11 กลุ่ม
ตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพโสด มีค่าเฉลี่ย 40.45 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 8.34

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่าง
กัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	แต่งงาน อยู่ ด้วยกัน	แต่งงาน แยกกัน อยู่	หม้าย	โสด
แต่งงานอยู่ด้วยกัน				
แต่งงานแยกกันอยู่	*		*	*
หม้าย				
โสด				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานแยกกัน
อยู่ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้าน
กระบวนการต่างจากประชาชนที่ แต่งงานอยู่ด้วยกัน เป็นหม้าย และเป็นโสด

ตาราง 49 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				1.484	0.139
1.1 ชาย	97	18.18	3.14		
1.2 หญิง	103	18.17	3.04		
2. อายุ				0.370	0.775
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	47	18.79	2.84		
2.2 21 – 30 ปี	86	18.30	3.46		
2.3 31 – 40 ปี	38	18.29	2.80		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	29	18.76	2.79		
3. สถานภาพการศึกษา				1.010	0.403
3.1 ไม่เรียน	1	17.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	16	17.38	4.31		
3.3 มัธยมศึกษา	95	18.78	2.79		
3.4 ปริญญาตรี	66	18.55	3.13		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	22	17.86	3.27		
4. รายได้ต่อเดือน				0.395	0.812
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	97	18.65	3.35		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	58	18.24	2.75		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	23	18.30	3.56		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	22	18.88	2.20		
5. ศาสนา				3.691	0.013
5.1 พุทธ	166	18.60	2.87		
5.2 อิสลาม	22	18.41	3.69		
5.3 คริสต์	10	18.00	3.68		
5.4 อื่นๆ	2	11.50	6.36		

ตาราง 49 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
6. สถานภาพ				4.540	0.004*
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	67	18.46	2.93		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	12.33	4.61		
6.3 หย่า	0	0	-		
6.4 หม้าย	6	17.50	0.54		
6.5 โสด	124	18.69	3.09		
7. อาชีพ				1.519	0.174
7.1 เกษตรกร	36	17.75	3.55		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ	26	18.23	2.28		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	41	18.15	2.65		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว	17	19.47	3.82		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	25	19.44	3.13		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	49	18.37	3.12		
7.7 อื่น ๆ	6	20.33	2.65		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา ศาสนา สถานภาพรายได้ต่อเดือน และอาชีพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต ส่วนประชาชนที่มี สถานภาพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกัน มีค่าเฉลี่ย 18.46 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.93 กลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่ มีค่าเฉลี่ย 12.33 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.61 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มี

สถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 17.50 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.54 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพโสด มีค่าเฉลี่ย 18.69 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.09

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	แต่งงาน อยู่ ด้วยกัน	แต่งงาน แยกกัน อยู่	หม้าย	โสด
แต่งงานอยู่ด้วยกัน				
แต่งงานแยกกันอยู่				
หม้าย				*
โสด				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพประชาชนที่มีสถานภาพหม้าย มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพโสด

ตาราง 50 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้ง
4 ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				2.462	0.015*
1.1 ชาย	97	117.33	14.143		
1.2 หญิง	103	111.86	17.137		
2. อายุ				1.209	0.308
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	47	113.67	15.05		
2.2 21 – 30 ปี	86	112.66	17.48		
2.3 31 – 40 ปี	38	116.92	13.47		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	29	118.10	15.37		
3. สถานภาพการศึกษา				2.408	0.051
3.1 ไม่เรียน	1	102.00	-		
3.2 ประถมศึกษา	16	113.81	20.82		
3.3 มัธยมศึกษา	95	117.97	13.44		
3.4 ปริญญาตรี	66	110.83	17.54		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	22	111.45	15.24		
4. รายได้ต่อเดือน				0.283	0.889
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	97	115.02	17.14		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	58	114.50	14.98		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	23	115.52	16.67		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	22	111.12	13.49		
5. ศาสนา				5.018	0.002*
5.1 พุทธ	166	115.17	15.03		
5.2 อิสลาม	22	114.68	17.67		
5.3 คริสต์	10	111.40	17.73		
5.4 อื่น ๆ	2	73.00	19.79		

ตาราง 50 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. สถานภาพ				2.952	0.054
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	67	117.43	14.33		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	92.33	28.86		
6.3 หย่า	0	0	-		
6.4 หม้าย	6	112.17	8.68		
6.5 โสด	124	113.56	16.36		
7. อาชีพ				3.880	.001*
7.1 เกษตรกร	36	112.92	16.56		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	26	106.31	12.43		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	41	119.24	14.40		
7.4 เจ้าชังกิจการร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	17	121.41	12.33		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	25	116.75	14.93		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	49	110.88	17.50		
7.7 อื่น ๆ	6	128.17	13.76		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากร ในเขตภาคใต้ ส่วนประชาชนที่มี เพศ ศาสนา และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

เพศ กลุ่มตัวอย่างประชาชนเพศชาย มีค่าเฉลี่ย 117.33 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 14.143 และประชาชนเพศหญิง มีค่าเฉลี่ย 111.86 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 17.137

ศาสนา โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาพุทธ มีค่าเฉลี่ย 115.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 15.03 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาอิสลาม มีค่าเฉลี่ย 114.68 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 17.67 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาคริสต์ มีค่าเฉลี่ย 111.40 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 17.73 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 73.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 19.79

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 112.92 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 16.56 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 106.31 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 12.43 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 119.24 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.40 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 121.41 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 12.33 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปคนงานมีค่าเฉลี่ย 116.75 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.93 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 110.88 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 17.50 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 128.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.76

ศาสนา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	พุทธ	อิสลาม	คริสต์	อื่น ๆ
พุทธ				*
อิสลาม				*
คริสต์				*
อื่น ๆ				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่นับถือศาสนาอื่น ๆ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่นับถือศาสนา พุทธ อิสลาม คริสต์

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านาน	อื่น ๆ
เกษตรกร							
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ			*	*			
พนักงาน/ ลูกจ้าง บริษัทเอกชน							
เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านาน							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน และเจ้าของร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว

3.3 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
 ดำรวจ และก๊วตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
 จังหวัดสงขลาแต่ละด้าน

ตาราง 51 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
 ดำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในเขต
 ภาคใต้ในด้านบริบท (Context)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.367	0.828
1.1 ชาย	53	25.38	2.25		
1.2 หญิง	7	25.57	1.90		
2. อายุ				0.531	0.946
2.1 21 – 30 ปี	15	25.47	2.00		
2.2 31 – 40 ปี	19	25.79	2.28		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	26	25.08	2.28		
3. ศาสนา				1.185	0.281
3.1 พุทธ	51	25.53	2.12		
3.2 อิสลาม	9	24.67	2.60		
4. สถานภาพการศึกษา				1.139	0.327
4.1 มัธยมศึกษา	27	25.78	2.56		
4.2 ปริญญาตรี	30	25.20	1.71		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	3	24.00	3.00		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.71	0.142
5.1 สัญญาบัตร	14	24.64	1.87		
5.2 ประทวน	46	25.63	2.25		

ตาราง 51 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				0.495	0.745
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	5.43	.76		
6.2 5-10 ปี	11	5.18	.47		
6.3 11-15 ปี	15	4.93	.71		
6.4 16-20 ปี	8	26.25	.77		
6.5 20 ปีขึ้นไป	19	25.53	.93		
7. รายได้ต่อเดือน				0.539	0.708
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	25.80	1.48		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	8	25.63	2.13		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	18	25.56	2.41		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	32	25.35	5.21		
8. สถานภาพ				0.565	0.689
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	34	25.50	2.38		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	25.33	0.58		
8.3 หย่า	3	23.67	2.08		
8.4 หม้าย	5	26.00	1.73		
8.5 โสด	15	25.33	2.16		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

ตาราง 52 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
 ดำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในเขต
 ภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.342	0.984
1.1 ชาย	53	38.66	6.67		
1.2 หญิง	7	38.71	5.71		
2. อายุ				0.638	0.874
2.1 21 – 30 ปี	15	39.40	7.04		
2.2 31 – 40 ปี	19	36.95	6.54		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	26	39.50	6.21		
3. ศาสนา				0.194	0.661
3.1 พุทธ	51	38.82	6.74		
3.2 อิสลาม	9	37.78	5.36		
4. การศึกษา				0.36	0.699
4.1 มัธยมศึกษา	27	39.44	7.10		
4.2 ปริญญาตรี	30	38.10	6.32		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	3	37.33	2.31		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.731	0.689
5.1 สัญญาบัตร	14	39.29	6.17		
5.2 ประทวน	46	38.48	6.68		

ตาราง 52 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				1.196	0.323
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	39.71	8.38		
6.2 5-10 ปี	11	39.55	4.76		
6.3 11-15 ปี	15	35.87	6.60		
6.4 16-20 ปี	8	37.63	8.62		
6.5 20 ปีขึ้นไป	19	40.42	5.44		
7. รายได้				1.139	0.348
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	40.40	5.86		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	8	40.63	6.41		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	18	36.94	6.54		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	29	39.50	10.78		
8. สถานภาพ				0.594	0.668
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	34	38.79	6.97		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	42.00	6.08		
8.3 หย่า	3	34.00	1.73		
8.4 หม้าย	5	37.80	6.30		
8.5 โสด	15	38.93	6.36		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า

ตาราง 53 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
 ดำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในด้าน
 กระบวนการ (Process)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.431	0.023
1.1 ชาย	53	43.91	5.77		
1.2 หญิง	7	38.43	6.29		
2. อายุ				0.531	0.946
2.1 21 – 30 ปี	15	42.07	5.41		
2.2 31 – 40 ปี	19	43.79	6.45		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	26	43.58	6.21		
3. ศาสนา				0.007	0.934
3.1 พุทธ	51	43.29	6.08		
3.2 อิสลาม	9	43.11	6.13		
4. การศึกษา				0.234	0.792
4.1 มัธยมศึกษา	27	43.85	5.21		
4.2 ปริญญาตรี	30	42.83	6.99		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	3	42.33	2.52		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.072	0.754
5.1 สัญญาบัตร	14	43.71	5.66		
5.2 ประทวน	46	43.13	6.20		

ตาราง 53 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				0.322	0.862
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	40.86	5.18		
6.2 5-10 ปี	11	43.36	5.03		
6.3 11-15 ปี	15	43.53	7.46		
6.4 16-20 ปี	8	43.25	7.52		
6.5 20 ปีขึ้นไป	19	43.89	5.34		
7. รายได้				2.801	0.035
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	41.80	5.93		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	8	42.38	5.45		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	18	40.61	6.63		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	29	46.00	8.94		
8. สถานภาพ				1.317	0.275
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	34	44.59	6.26		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	40.67	6.11		
8.3 หย่า	3	38.00	4.58		
8.4 หม้าย	5	42.80	5.76		
8.5 โสด	15	42.00	5.48		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ ส่วนกลุ่มตัวอย่างตำรวจที่มีรายได้ต่อเดือน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

รายได้ กลุ่มตัวอย่างสำรวจที่มีรายได้แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	8,000 – 13,000 บาท/เดือน	13,001 – 18,000 บาท/เดือน	มากกว่า 18,000 บาท/เดือน
น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน			*	
8,000 – 13,000 บาท/เดือน				
13,001 – 18,000 บาท/ เดือน				
มากกว่า 18,000 บาท/เดือน				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ไม่น้อยกว่า 8,000 บาทต่อเดือนมีความคิดเห็นในเรื่องการนโยบายการป้องกันจลาจลแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 13,001-18,000

ตาราง 54 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
 ดำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในด้าน
 ผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				1.27	0.158
1.1 ชาย	53	20.36	2.67		
1.2 หญิง	7	18.86	2.04		
2. อายุ				0.807	0.706
2.1 21 – 30 ปี	15	19.93	1.62		
2.2 31 – 40 ปี	19	20.53	2.82		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	26	20.08	3.01		
3. ศาสนา				2.254	0.069
3.1 พุทธ	51	20.55	2.60		
3.2 อิสลาม	9	18.11	1.76		
4. การศึกษา				0.432	0.651
4.1 มัธยมศึกษา	27	20.48	2.90		
4.2ปริญญาตรี	30	19.87	2.52		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	3	20.67	0.58		
5. สถานภาพตำแหน่ง				4.112	0.952
5.1 สัญญาบัตร	14	20.21	1.93		
5.2 ประทวน	46	20.17	2.83		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				0.545	0.703
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	9.86	1.68		
6.2 5-10 ปี	11	1.00	2.41		
6.3 11-15 ปี	15	0.07	2.71		
6.4 16-20 ปี	8	9.25	3.96		
6.5 20 ปีขึ้นไป	19	0.32	2.43		

ตาราง 54 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
7. รายได้				2.371	0.063
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	19.60	1.52		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	8	21.25	1.67		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	18	18.83	2.73		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	29	20.96	2.86		
8. สถานภาพ				0.711	0.588
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	34	20.53	3.13		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	18.00	1.00		
8.3 หย่า	3	19.67	3.79		
8.4 หม้าย	5	20.20	1.92		
8.5 โสด	15	19.93	1.22		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

ตาราง 55 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
ตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ทั้ง 4 ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.213	0.242
1.1 ชาย	53	128.30	12.84		
1.2 หญิง	7	121.57	13.55		
2. อายุ				0.414	0.987
2.1 21 – 30 ปี	15	126.87	13.92		
2.2 31 – 40 ปี	19	127.05	13.31		
2.3 สูงกว่า 40 ปี	26	128.23	12.69		
3. ศาสนา				0.929	0.339
3.1 พุทธ	51	128.20	13.75		
3.2 อิสลาม	9	123.67	6.56		
4. การศึกษา				0.619	0.542
4.1 มัธยมศึกษา	27	129.56	13.31		
4.2 ปริญญาตรี	30	126.00	13.24		
4.3 สูงกว่าปริญญาตรี	3	124.33	5.03		
5. สถานภาพตำแหน่ง				0.629	0.912
5.1 สัญญาบัตร	14	127.86	11.95		
5.2 ประทวน	46	127.41	13.41		
6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ				0.479	0.751
6.1 น้อยกว่า 5 ปี	7	25.86	6.51		
6.2 5-10 ปี	11	29.09	0.15		
6.3 11-15 ปี	15	24.40	12.92		
6.4 16-20 ปี	8	126.38	17.37		
6.5 20 ปีขึ้นไป	19	130.16	11.79		

ตาราง 55 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
7. รายได้				2.238	0.077
7.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	5	127.60	12.42		
7.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	8	129.88	13.50		
7.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	18	121.94	13.34		
7.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	29	131.81	14.94		
8. สถานภาพ				0.887	0.478
8.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	34	129.41	13.41		
8.2 แต่งงานแยกกันอยู่	3	126.00	13.23		
8.3 อีย่า	3	115.33	8.51		
8.4 หม้าย	5	126.80	13.52		
8.5 โสด	15	126.20	12.50		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

ตาราง 56 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลาด้าน
บริบท (Context)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.23	0.031*
1.1 ชาย	87	26.32	2.55		
1.2 หญิง	113	27.13	2.66		
2. อายุ				0.021	0.996
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	13	26.62	2.99		
2.2 21 – 30 ปี	87	26.78	2.85		
2.3 31 – 40 ปี	46	26.83	2.55		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	54	26.78	2.33		
3. สถานภาพการศึกษา				7.816	0.000*
3.1 ไม่เรียนหนังสือ	0	0	–		
3.2 ประถมศึกษา	3	24.00	0.00		
3.3 มัธยมศึกษา	33	25.15	3.22		
3.4 ปริญญาตรี	137	27.03	2.41		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	27	27.81	2.10		
4. รายได้ต่อเดือน				3.561	0.58
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	45	25.80	3.62		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	97	27.44	1.85		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	24	26.58	3.02		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	34	26.37	2.47		

ตาราง 56 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
5. ศาสนา				2.722	0.066
5.1 พุทธ	135	26.97	2.73		
5.2 อิสลาม	44	25.84	2.61		
5.3 คริสต์	18	27.56	1.50		
5.4 อื่น ๆ	3	27.33	1.16		
6. สถานภาพ				1.357	0.250
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	38	26.71	2.70		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	26	26.50	2.72		
6.3 หย่า	17	25.65	2.06		
6.4 ม่าย	21	27.52	2.60		
6.5 โสด	98	26.92	2.67		
7. อาชีพ				2.474	0.150
7.1 เกษตรกร	19	25.00	2.67		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	37	27.24	1.83		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	60	26.87	2.28		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	16	27.19	2.11		
7.5 รับจ้างทั่วไป/คนงาน	30	27.17	2.45		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	35	26.83	3.70		
7.7 อื่น ๆ	3	24.00	3.61		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ อายุ ศาสนา รายได้ต่อเดือน สถานภาพอาชีพ และยานพาหนะ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท ส่วนประชาชน ได้แก่ เพศ สถานภาพการศึกษา มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

เพศ ของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ที่เป็นเพศหญิง มีค่าเฉลี่ย 27.13 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.66 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ที่เป็นเพศชาย มีค่าเฉลี่ย 26.32 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.55

สถานภาพการศึกษา โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 24.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.00 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับมัธยมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 25.15 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.22 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 27.03 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.41 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับสูงกว่าปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 27.81 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.10

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 25.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.68 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 27.24 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.83 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 26.87 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.28 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 27.19 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.105 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คนงานมีค่าเฉลี่ย 27.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.45 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 26.83 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.70 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 24.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.61

สถานภาพการศึกษา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่สถานภาพการศึกษา แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	ประถม ศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
ประถมศึกษา			*	*
มัธยมศึกษา			*	*
ปริญญาตรี				
สูงกว่าปริญญาตรี				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษา ประถมศึกษา มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขต ภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่า ปริญญาตรี และประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษามัธยมศึกษาที่มีความคิดเห็นต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี

ตาราง 57 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในเขต ภาคใต้ด้านปัจจัยนำเข้า (Input)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.402	0.286
1.1 ชาย	87	26.25	4.32		
1.2 หญิง	113	25.68	3.23		
2. อายุ				3.234	0.123
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	13	28.54	7.34		
2.2 21 – 30 ปี	87	25.33	3.36		
2.3 31 – 40 ปี	46	26.43	2.47		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	54	25.83	3.81		
3. สถานภาพการศึกษา				3.220	0.024*
3.2 ประถมศึกษา	3	21.00	0.00		
3.3 มัธยมศึกษา	33	25.00	4.18		
3.4 ปริญญาตรี	137	26.35	3.57		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	27	25.48	3.78		
4. รายได้ต่อเดือน				1.677	0.157
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	45	24.76	5.06		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	97	26.06	3.05		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	24	26.46	4.15		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	34	26.70	3.14		

ตาราง 57 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
5. ศาสนา				1.508	0.214
5.1 พุทธ	135	25.93	3.80		
5.2 อิสลาม	44	25.82	3.67		
5.3 คริสต์	18	25.44	3.19		
5.4 อื่น ๆ	3	30.33	4.62		
6. สถานภาพ				2.670	0.033*
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	38	24.71	3.18		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	26	27.69	3.13		
6.3 หย่า	17	26.47	2.60		
6.4 หม้าย	21	26.14	4.36		
6.5 โสด	98	25.80	3.98		
7. อาชีพ				2.370	0.231
7.1 เกษตรกร	19	26.11	2.16		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	37	25.46	3.29		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	60	26.68	3.16		
7.4 เจ้าพนักงานการค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	16	24.25	2.65		
7.5 รับจ้างทั่วไป/คนงาน	30	27.03	3.12		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	35	24.69	5.75		
9.7 อื่น ๆ	3	28.00	3.61		

จากตารางข้างต้นพบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ต่อเดือน ศาสนา และอาชีพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า ส่วนกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ สถานภาพการศึกษา สถานภาพ ต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ใน เขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า

สถานภาพการศึกษา โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 21.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.00 กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับมัธยมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 25.00 มี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.17 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 26.35 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.56 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับสูงกว่าปริญญา ตรี มีค่าเฉลี่ย 25.48 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.77

สถานภาพ โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน แต่งงานอยู่ด้วยกัน มีค่าเฉลี่ย 24.71 ส่วนเบี่ยง มาตรฐาน เท่ากับ 3.17 กลุ่มตัวอย่างประชาชน แต่งงานแยกกันอยู่ มีค่าเฉลี่ย 27.69 มีส่วน เบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.13 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพหย่า มีค่าเฉลี่ย 26.47 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.60 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 26.14 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.36 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพโสด มี ค่าเฉลี่ย 25.80 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.98

สถานภาพการศึกษา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่สถานภาพการศึกษา แตกต่างกันมีระดับ ความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	ประถม ศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
ประถมศึกษา			*	*
มัธยมศึกษา				
ปริญญาตรี				
สูงกว่าปริญญาตรี				



ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษา ประถมศึกษา มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่สถานภาพ แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	แต่งงาน อยู่ด้วยกัน	แต่งงาน แยกกันอยู่	หย่า	หม้าย	โสด
แต่งงานอยู่ด้วยกัน					
แต่งงานแยกกันอยู่	*				*
หย่า					
หม้าย					
โสด					

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกัน และ

ตาราง 58 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในเขต
ภาคใต้ด้านกระบวนการ (Process)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.44	0.376
1.1 ชาย	87	38.98	6.48		
1.2 หญิง	113	39.83	6.96		
2. อายุ				2.09	0.103
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	13	40.23	5.29		
2.2 21 – 30 ปี	87	38.11	7.00		
2.3 31 – 40 ปี	46	40.67	5.82		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	54	40.41	7.16		
3. สถานภาพการศึกษา				1.188	0.316
3.2 ประถมศึกษา	3	38.00	0.00		
3.3 มัธยมศึกษา	33	37.55	5.91		
3.4 ปริญญาตรี	137	39.78	6.64		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	27	40.33	8.33		
4. รายได้ต่อเดือน				4.467	0.002*
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	45	36.78	6.66		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	97	40.14	6.37		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	24	40.50	4.95		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	34	39.17	8.11		
5. ศาสนา				1.055	0.369
5.1 พุทธ	135	39.18	7.42		
5.2 อิสลาม	44	40.18	4.62		
5.3 คริสต์	18	38.83	5.86		
5.4 อื่น ๆ	3	45.33	4.62		

*แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ที่ 0.05

ตาราง 58 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. สถานภาพ				5.987	0.000*
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	38	37.89	6.51		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	26	44.65	4.35		
6.3 หย่า	17	40.06	2.97		
6.4 หม้าย	21	41.00	5.58		
6.5 โสด	98	38.26	7.38		
7. อาชีพ				3.635	0.502
7.1 เกษตรกร	19	41.21	5.16		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	37	38.70	6.96		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	60	41.05	5.21		
7.4 เจ้าชังกิจการร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	16	35.94	6.65		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	30	40.80	6.38		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	35	36.49	8.29		
7.7 อื่น ๆ	3	46.00	8.54		
8. ยานพาหนะ				3.983	0.009*
8.1 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	73	37.51	6.19		
8.2 รถโดยสาร 4 ล้อ/6 ล้อ	40	41.43	7.04		
8.3 รถยนต์/ปิคอัพส่วนบุคคล	64	40.61	5.40		
8.4 รถบรรทุกสินค้าขนาด 4 ล้อ	23	39.04	9.60		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา ศาสนา และอาชีพต่าง ๆ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการส่วนประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน และสถานภาพ ต่าง ๆ มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

รายได้ต่อเดือน โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ที่มีรายได้ น้อยกว่า 8000 บาท/เดือน มีค่าเฉลี่ย 36.78 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.65 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ที่มีรายได้ 8000-13000 บาท/เดือน มีค่าเฉลี่ย 40.14 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.36 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ที่มีรายได้ 13000-18000 บาท/เดือน มีค่าเฉลี่ย 40.50 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.95 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ที่มีรายได้ มากกว่า 18000 บาท/เดือน มีค่าเฉลี่ย 39.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 8.10

สถานภาพ โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน แต่งงานอยู่ด้วยกัน มีค่าเฉลี่ย 37.89 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.51 กลุ่มตัวอย่างประชาชน แต่งงานแยกกันอยู่ มีค่าเฉลี่ย 44.65 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.35 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพหย่า มีค่าเฉลี่ย 40.06 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.96 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 41.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 5.57 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพโสด มีค่าเฉลี่ย 38.26 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 7.73

รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	8,000 – 13,000 บาท/เดือน	3,001 – 18,000 บาท/เดือน	มากกว่า 18,000 บาท/เดือน
น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน		*	*	
8,000 – 13,000 บาท/เดือน				
13,001 – 18,000 บาท/เดือน				
มากกว่า 18,000 บาท/เดือน				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้น้อยกว่า 8,000 ต่อเดือน มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการต่างจากประชาชนที่มีรายได้ 8,000 – 13,000 บาท/เดือนและมีรายได้ 13,001 – 18,000 บาท/เดือน

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่สถานภาพ แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	แต่งงาน อยู่ด้วยกัน	แต่งงาน แยกกันอยู่	หย่า	หม้าย	โสด
แต่งงานอยู่ด้วยกัน					
แต่งงานแยกกันอยู่	*		*		*
หย่า					
หม้าย					
โสด					

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกัน หย่า และโสด

ตาราง 59 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในเขต
ภาคใต้ด้านผลผลิต (Product/Output)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.662	0.694
1.1 ชาย	87	18.94	3.00		
1.2 หญิง	113	19.11	2.84		
2. อายุ				1.675	0.174
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	13	18.15	2.51		
2.2 21 – 30 ปี	87	18.69	3.25		
2.3 31 – 40 ปี	46	19.67	2.05		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	54	19.26	2.96		
3. สถานภาพการศึกษา				6.016	0.001*
3.2 ประถมศึกษา	3	15.00	0.00		
3.3 มัธยมศึกษา	33	17.73	2.61		
3.4 ปริญญาตรี	137	19.23	2.78		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	27	20.11	3.19		
4. รายได้ต่อเดือน				13.355	0.000*
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	45	16.60	2.90		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	97	19.96	2.38		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	24	19.71	2.85		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	34	19.17	2.73		
5. ศาสนา				0.304	0.822
5.1 พุทธ	135	19.03	2.96		
5.2 อิสลาม	44	19.11	3.01		
5.3 คริสต์	18	18.67	1.94		
5.4 อื่น ๆ	3	20.33	4.62		

ตาราง 59 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-test	sig
6. สถานภาพ				1.788	0.133
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	38	18.26	2.27		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	26	20.12	2.22		
6.3 หย่า	17	18.47	2.67		
6.4 หม้าย	21	19.14	2.56		
6.5 โสด	98	19.12	3.31		
7. อาชีพ				7.151	0.000*
7.1 เกษตรกร	19	18.00	1.63		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ	37	19.89	3.04		
9.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	60	20.23	2.27		
7.4 เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว	16	17.88	2.53		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	30	19.10	2.56		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	35	17.00	3.31		
7.7 อื่น ๆ	3	20.33	4.04		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิตส่วนประชาชนที่มี สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

สถานภาพการศึกษา โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 15.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.00กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับมัธยมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 17.73 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.61 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 19.23 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.78 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับสูงกว่าปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 20.11 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.19

รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 8,000 บาท มีค่าเฉลี่ย 16.60 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.89 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน 8,000 – 13,000 บาทต่อเดือน มีค่าเฉลี่ย 19.96 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.38 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน 13,001 – 18,000 บาทต่อเดือน มีค่าเฉลี่ย 19.71 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.85 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 18,000 บาท มีค่าเฉลี่ย 19.17 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.73

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 18.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.63 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 19.89 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.03 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 20.23 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.26 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 17.88 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.52 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คนงานมีค่าเฉลี่ย 19.10 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.56 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 17.00 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.30 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่นๆ มีค่าเฉลี่ย 20.33 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 4.04

สถานภาพการศึกษา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่สถานภาพการศึกษา แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	ประถม ศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
ประถมศึกษา			*	*
มัธยมศึกษา			*	*
ปริญญาตรี				
สูงกว่าปริญญาตรี				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษา ประถมศึกษา มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี และประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษามัธยมศึกษา มีความคิดเห็นต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี

รายได้ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกันจากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	8,000 – 13,000 บาท/เดือน	13,001 – 18,000 บาท/เดือน	มากกว่า 18,000 บาท/เดือน
น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน		*	*	*
8,000 – 13,000 บาท/เดือน				
13,001 – 18,000 บาท/ เดือน				
มากกว่า 18,000 บาท/เดือน				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้้น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ในด้านกระบวนการต่างจากประชาชนที่มี 8,000 – 13,000 บาท/เดือน ,13,001 – 18,000 บาท/เดือน และมากกว่า 18,000 บาท/เดือน

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้าง ทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บ้านานู	อื่น ๆ
เกษตรกร			*				
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ						*	
พนักงาน/ ลูกจ้าง บริษัทเอกชน				*		*	
เจ้าของ กิจการ							
ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป							
คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ							
บ้านานู							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้าน กระบวนการต่างจากประชาชนที่ประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน และที่ ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีความคิดเห็นต่างจากประชาชนที่ประชาชนที่ ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว และที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้าง บริษัทเอกชน มีความคิดเห็นแตกต่างจากเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว และแม่บ้าน/ ข้าราชการบ้านานู

ตาราง 60 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของของกลุ่มตัวอย่าง
ประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา ในเขต
ภาคใต้ ทั้ง 4 ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
1. เพศ				0.404	0.487
1.1 ชาย	87	110.49	13.29		
1.2 หญิง	113	111.75	12.19		
2. อายุ				1.796	0.149
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	13	113.54	9.61		
2.2 21 – 30 ปี	87	108.92	14.00		
2.3 31 – 40 ปี	46	113.61	9.30		
2.4 สูงกว่า 40 ปี	54	112.28	13.17		
3. สถานภาพการศึกษา				4.350	0.005*
3.1 ประถมศึกษา	3	98.00	0.00		
3.3 มัธยมศึกษา	33	105.42	13.37		
3.4 ปริญญาตรี	137	112.39	11.69		
3.5 สูงกว่าปริญญาตรี	27	113.74	14.66		
4. รายได้ต่อเดือน				5.865	0.000*
4.1 น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	45	103.93	13.26		
4.2 8,000 – 13,000 บาท/เดือน	97	113.61	11.23		
4.3 13,001 – 18,000 บาท/เดือน	24	113.25	13.24		
4.4 มากกว่า 18,000 บาท/เดือน	34	111.40	12.59		
5. ศาสนา				0.944	0.420
5.1 พุทธ	135	111.11	13.39		
5.2 อิสลาม	44	110.95	11.39		
5.3 คริสต์	18	110.50	9.06		
5.4 อื่น ๆ	3	123.33	15.01		

ตาราง 60 (ต่อ)

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
6. สถานภาพ				3.847	0.005*
6.1 แต่งงานอยู่ด้วยกัน	38	107.58	11.50		
6.2 แต่งงานแยกกันอยู่	26	118.96	9.65		
6.3 หย่า	17	110.65	6.93		
6.4 หม้าย	21	113.81	13.48		
6.5 โสด	98	110.09	13.60		
7. อาชีพ				3.493	0.003*
7.1 เกษตรกร	19	110.32	9.55		
7.2 ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กร ของรัฐ	37	111.30	13.36		
7.3 พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	60	114.83	9.22		
7.4 เจ้าชังกิจการร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	16	105.25	12.75		
7.5 รับจ้างทั่วไปคนงาน	30	114.10	12.67		
7.6 แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ	35	105.00	15.61		
7.7 อื่น ๆ	3	118.33	12.66		

จากตารางข้างต้น พบว่า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ และศาสนา ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิตส่วนประชาชนที่มี สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน สถานภาพ และอาชีพ ต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

สถานภาพการศึกษา โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 98.00 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.00 กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับมัธยมศึกษา มีค่าเฉลี่ย 105.42 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.36 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 112.39 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 11.69 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน ระดับสูงกว่าปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ย 113.74 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.66

รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 8,000 บาท มีค่าเฉลี่ย 103.93 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.25 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน 8,000 – 13,000 บาทต่อเดือน มีค่าเฉลี่ย 113.61 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 11.23 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือน 13,001 – 18,000 บาทต่อเดือน มีค่าเฉลี่ย 113.25 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.23 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 18,000 บาท มีค่าเฉลี่ย 111.40 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 12.58

สถานภาพ โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน แต่งงานอยู่ด้วยกัน มีค่าเฉลี่ย 107.58 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 11.49 กลุ่มตัวอย่างประชาชน แต่งงานแยกกันอยู่ มีค่าเฉลี่ย 118.96 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 9.65 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพหย่า มีค่าเฉลี่ย 110.65 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.92 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพหม้าย มีค่าเฉลี่ย 113.81 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.47 โดยที่กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีสถานภาพโสด มีค่าเฉลี่ย 110.09 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.60

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเกษตรกร มีค่าเฉลี่ย 112.02 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.48 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐมีค่าเฉลี่ย 109.24 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.11 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมีค่าเฉลี่ย 116.62 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 11.74 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัวมีค่าเฉลี่ย 113.58 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 14.81 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปคนงานมีค่าเฉลี่ย 115.52 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.65 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญมีค่าเฉลี่ย 1108.43 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 16.89 กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ย 124.89 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 13.51

สถานภาพการศึกษา กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษา แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	ประถม ศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
ประถมศึกษา			*	*
มัธยมศึกษา			*	*
ปริญญาตรี				
สูงกว่าปริญญาตรี				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษา ประถมศึกษา มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี และประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษามัธยมศึกษา มีความคิดเห็นต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพการศึกษาปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี

รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน	8,000 – 13,000 บาท/เดือน	3,001 – 18,000 บาท/เดือน	มากกว่า 18,000 บาท/เดือน
น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน		*	*	*
8,000 – 13,000 บาท/เดือน				
13,001 – 18,000 บาท/เดือน				
มากกว่า 18,000 บาท/เดือน				

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีรายได้ไม่น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการต่างจากประชาชนที่มี 8,000 – 13,000 บาท/เดือน ,13,001 – 18,000 บาท/เดือน และมากกว่า 18,000 บาท/เดือน

สถานภาพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่สถานภาพ แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	แต่งงาน อยู่ด้วยกัน	แต่งงาน แยกกันอยู่	หย่า	หม้าย	โสด
แต่งงานอยู่ด้วยกัน					
แต่งงานแยกกันอยู่	*		*		*
หย่า					
หม้าย					
โสด					

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่ มีความคิดเห็นในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้าต่างจากประชาชนที่มีสถานภาพแต่งงานอยู่ด้วยกัน หย่า และโสด

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีอาชีพแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน จากการวิเคราะห์ ความแตกต่างรายคู่ มีผลลัพธ์ดังนี้

รายการ	เกษตรกร	ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว	รับจ้างทั่วไป คนงาน	แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ	อื่น ๆ
เกษตรกร							
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ							
พนักงาน/ลูกจ้าง บริษัทเอกชน						*	
เจ้าของกิจการ ร้านค้า/ธุรกิจ ส่วนตัว							
รับจ้างทั่วไป คนงาน							
แม่บ้าน/ ข้าราชการ บำนาญ							
อื่น ๆ							

ผลจากการเปรียบเทียบรายคู่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน มีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ประกอบอาชีพแม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ

ส่วนที่ 4 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ และกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้

ตาราง 61 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ด้านบริบท

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				7.380	0.000*
สุราษฎร์ธานี	51	26.78	1.64		
สงขลา	60	25.40	2.20		

กลุ่มตัวอย่างตำรวจ ที่มีจังหวัดต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

โดยกลุ่มตัวอย่างตำรวจในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีค่าเฉลี่ย 26.78 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.64 และกลุ่มตัวอย่างตำรวจในจังหวัดสงขลา มีค่าเฉลี่ย 25.40 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.20

ตาราง 62 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				26.857	0.000*
สุราษฎร์ธานี	51	44.94	2.93		
สงขลา	60	38.67	6.52		

ตัวอย่างสำรวจที่มีจังหวัดต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า

โดยกลุ่มตัวอย่างสำรวจในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีค่าเฉลี่ย 44.94 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.93 และกลุ่มตัวอย่างสำรวจในจังหวัดสงขลามีค่าเฉลี่ย 38.67 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.25

ตาราง 63 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				11.539	0.001
สุราษฎร์ธานี	51	46.51	3.58		
สงขลา	60	43.27	6.04		

ตัวอย่างสำรวจที่มีจังหวัดต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

โดยกลุ่มตัวอย่างสำรวจในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีค่าเฉลี่ย 46.51 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.58 และสำรวจในจังหวัดสงขลามีค่าเฉลี่ย 43.27 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.04

ตาราง 64 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				6.908	0.291
สุราษฎร์ธานี	50	20.64	1.87		
สงขลา	60	20.18	2.63		

กลุ่มตัวอย่างสำรวจที่มี จังหวัด ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

ตาราง 65 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ เกี่ยวกับการ
ประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ รวมทั้ง 4 ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				26.958	0.000*
สุราษฎร์ธานี	50	138.92	5.85		
สงขลา	60	127.52	12.99		

กลุ่มตัวอย่างตำรวจที่มีจังหวัดต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงาน
นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

โดยกลุ่มตัวอย่างตำรวจในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีค่าเฉลี่ย 138.92 มีส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน เท่ากับ 5.85 และกลุ่มตัวอย่างตำรวจในจังหวัดสงขลา มีค่าเฉลี่ย 127.52 มีส่วน
เบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 12.99

ตาราง 66 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการ
ประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ด้านบริบท

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				6.409	0.000*
สุราษฎร์ธานี	200	28.84	3.687		
สงขลา	200	26.78	2.639		

กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีจังหวัดต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการ
ดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

โดยกลุ่มตัวอย่างประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีค่าเฉลี่ย 28.84 มีส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน เท่ากับ 3.68 และกลุ่มตัวอย่างประชาชนในจังหวัดสงขลา มีค่าเฉลี่ย 26.78 มีส่วน
เบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 2.63

ตาราง 67 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการ
ประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				6.409	0.000*
สุราษฎร์ธานี	200	26.16	4.47		
สงขลา	200	25.93	3.74		

กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีจังหวัด ต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการ
ดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านการปัจจัยนำเข้า

โดยกลุ่มตัวอย่างประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีค่าเฉลี่ย 26.16 มีส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน เท่ากับ 4.47 และกลุ่มตัวอย่างประชาชนในจังหวัดสงขลา มีค่าเฉลี่ย 25.93 มีส่วน
เบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.74

ตาราง 68 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการ
ประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				2.182	0.030*
สุราษฎร์ธานี	200	41.07	7.89		
สงขลา	200	39.46	6.75		

กลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีจังหวัด ต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการ
ดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านการกระบวนการ

โดยกลุ่มตัวอย่างประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีค่าเฉลี่ย 41.07 มีส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน เท่ากับ 7.89 และกลุ่มตัวอย่างประชาชนในจังหวัดสงขลา มีค่าเฉลี่ย 39.46 มีส่วน
เบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 6.75

ตาราง 69 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการ
ประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				-1.847	-0.550
สุราษฎร์ธานี	200	18.48	3.10		
สงขลา	200	19.04	2.90		

กลุ่มตัวอย่างประชาชน จังหวัด ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการ
ดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

ตาราง 70 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปร จังหวัด ของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการ
ประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ รวมทั้ง 4 ด้าน

ตัวแปร	N	ค่าเฉลี่ย	S.D	F-Test	sig
จังหวัด				2.286	3.30
สุราษฎร์ธานี	200	114.50	15.96		
สงขลา	200	111.21	12.66		

กลุ่มตัวอย่างประชาชนจังหวัด ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงาน
นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

ตาราง 71 ข้อเสนอแนะ กลุ่มตัวอย่างตำรวจ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

ข้อเสนอแนะ	ร้อยละ
1. ตำรวจและประชาชนควรร่วมมือกันรณรงค์ปลูกจิตสำนึก ให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน มีความเคารพและมีวินัยต่อกฎจราจรที่กำหนด	44.44
2. ตำรวจควรร่วมมือกับภาครัฐและเอกชน จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรภาคประชาชน	13.89
3. บริเวณแยกต่างๆ ควรเพิ่มและซ่อมแซม กล้องวงจรปิดและไฟสัญญาณ ให้มีความเพียงพอและมีสภาพพร้อมใช้อยู่เสมอ	11.11
4. ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคนต้องดูแลตัวเอง และไม่ประมาท	11.11
5. ควรให้ผู้กระทำผิดกฎจราจร มาบำเพ็ญประโยชน์รณรงค์การสร้างวินัยต่อกฎจราจรให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน	5.56
6. ควรเพิ่มขวัญและกำลังใจ ในสวัสดิการด้านต่างๆ แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ	5.56
7. ควรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำตามบริเวณ ที่เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจราจร ทุกวันเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	2.78
8. ควรเพิ่มจำนวนตำรวจในการตั้งด่านตรวจในแต่ละบริเวณ	2.78
9. ควรกำหนดให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูง มาดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาอย่างต่อเนื่อง และจริงจัง	2.78
รวม	100.00

จากตารางข้างต้น พบว่า

กลุ่มตัวอย่างตำรวจ ให้ข้อเสนอแนะในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ มากที่สุด คือ ตำรวจและประชาชนควรร่วมมือกันรณรงค์ปลูกจิตสำนึก ให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน มีความเคารพและมีวินัยต่อกฎจราจรที่กำหนด ร้อยละ 44.44 รองลงมา คือ ตำรวจควรร่วมมือกับภาครัฐและเอกชน จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรภาคประชาชน ร้อยละ 13.89 บริเวณแยกต่างๆ ควรเพิ่มและซ่อมแซม กล้องวงจรปิดและไฟสัญญาณ ให้มีความเพียงพอและมีสภาพพร้อมใช้อยู่เสมอกับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคนต้องดูแลตัวเอง และไม่ประมาท

ร้อยละ 11.11 ควรให้ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มาบำเพ็ญประโยชน์รณรงค์การสร้างวินัยต่อกฎหมายจราจร ให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนกับควรเพิ่มขวัญและกำลังใจ ในสวัสดิการด้านต่างๆ แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 5.56 และควรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำตามบริเวณ ที่เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจราจรกับทุกวันเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ควรเพิ่มจำนวนตำรวจในการตั้งด่านตรวจในแต่ละบริเวณกับควรกำหนดให้ผู้บังคับบัญชาาระดับสูง มาดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาอย่างต่อเนื่อง และจริงจัง ร้อยละ 2.78 ตามลำดับ

ตาราง 72 ข้อเสนอแนะ กลุ่มตัวอย่างประชาชน ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

ข้อเสนอแนะ	ร้อยละ
1. ตำรวจควรเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	29.27
2. ตำรวจไม่ควรเลือกปฏิบัติ ควรมีความเป็นธรรมและเสมอภาคต่อประชาชนทุกคนในการใช้กฎหมายจราจร	26.83
3. ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน ควรตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง เพื่อความสะดวกและคล่องตัวในการจราจร	7.32
4. ตำรวจควรมีมาตรการและมาตรฐานในการจับกุมผู้กระทำผิดบนท้องถนน	7.32
5. ตำรวจควรพูดจาสุภาพ กับประชาชน	4.88
6. ตำรวจควรมีความรับผิดชอบในหน้าที่ให้มากยิ่งขึ้น	4.88
7. ตำรวจไม่ควรเห็นแก่สินบน และอามิสสินจ้าง	4.88
8. ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน ไม่ควรประมาท	4.88
9. ควรมีการตั้งด่านตรวจศักยภาพของผู้ขับขี่เป็นประจำและสม่ำเสมอ	4.88
10. บริเวณแยกต่างๆ ควรเพิ่มและซ่อมแซม กล้องวงจรปิดและไฟสัญญาณ ให้มีความเพียงพอและมีสภาพพร้อมใช้อยู่เสมอ	2.44
11. ตำรวจควรกำหนดแผนงานและแนวทางปฏิบัติ ในการลดจำนวนอุบัติเหตุให้ชัดเจนมากขึ้น โดยแถลงข้อมูลดังกล่าวให้ภาคประชาชนรับทราบ	2.44
รวม	100.00

จากตารางข้างต้น พบว่า

กลุ่มตัวอย่างประชาชน ให้ข้อเสนอแนะในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ มากที่สุด คือ ตำรวจควรเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ร้อยละ 29.27 รองลงมา คือ ตำรวจไม่ควรเลือกปฏิบัติ ควรมีความเป็นธรรมและเสมอภาคต่อประชาชนทุกคนในการใช้กฎหมายจราจร ร้อยละ 26.83 ประชาชนที่ใช้ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน ควรตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง เพื่อความสะดวกและคล่องตัวในการจราจรกับตำรวจควรมีมาตรการและมาตรฐานในการจับกุมผู้กระทำความผิดบนท้องถนน ร้อยละ 7.32 ตำรวจควรพูดจาสุภาพกับประชาชนกับตำรวจควรมีความรับผิดชอบในหน้าที่ให้มากยิ่งขึ้นกับตำรวจไม่ควรเห็นแก่สินบนและอามิสสินจ้างกับประชาชนที่ใช้ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน ไม่ควรประมาทกับควรมีการตั้งด่านตรวจศักยภาพของผู้ขับขี่เป็นประจำและสม่ำเสมอ ร้อยละ 4.88 และบริเวณแยกต่างๆ ควรเพิ่มและซ่อมแซม กล้องวงจรปิดและไฟสัญญาณ ให้มีความเพียงพอและมีสภาพพร้อมใช้อยู่เสมอ กับตำรวจควรกำหนดแผนงานและแนวทางปฏิบัติ ในการลดจำนวนอุบัติเหตุให้ชัดเจนมากขึ้น โดยแถลงข้อมูลดังกล่าวให้ภาคประชาชนรับทราบ ร้อยละ 2.44 ตามลำดับ

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ในเขตภาคใต้ โดยสรุปผลการศึกษาวิจัย ตามลำดับดังนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ โดยใช้รูปแบบการประเมินแบบซิป (CIPP Model) ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัยไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาบริบท (Context)
 - 1.1 วัตถุประสงค์ของนโยบาย
 - 1.2 สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม
 - 1.3 วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน
2. เพื่อประเมินปัจจัยนำเข้า (Input)
 - 2.1 ด้านงบประมาณ
 - 2.2 ด้านกำลังคน
 - 2.3 ด้านวัสดุอุปกรณ์
 - 2.4 แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจากรถ
 - 2.5 ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน
 - 2.6 การบังคับใช้กฎหมาย
3. เพื่อประเมินกระบวนการของนโยบาย (Process)
 - 3.1 การบังคับใช้กฎหมาย
 - 3.2 การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน
 - 3.3 ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ
 - 3.4 การบริหาร วางแผนงาน
4. เพื่อประเมินผลผลิต (Product/Output)
 - 4.1 ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย
 - 4.2 ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย

สมมติฐานของการวิจัย

1. การประเมินด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ ผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ มีแนวโน้มไปในทางบวก
2. คุณลักษณะส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีความเห็นแตกต่างกัน
3. จังหวัดต่างกันประชากรมีความคิดเห็นด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิตไม่แตกต่างกัน

การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่จำนวน 111 คน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา จำนวน 400 คน รวมกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 511 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามจำนวน 2 ชุด ใช้สอบถามเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

- 2.1 แบบสอบถามชุดที่ 1 ใช้สอบถามความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 2.2 แบบสอบถามชุดที่ 2 ใช้ถามความคิดเห็นประชาชน

การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้จัดกระทำและวิเคราะห์ข้อมูล ตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ (Percentage)
2. วิเคราะห์ข้อมูลการประเมินของกลุ่มตัวอย่างด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และด้านผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย วิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. วิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยใช้ ANOVA และ t-test

สรุปผลการวิจัย

ผลที่ได้จากการวิจัยสามารถสรุปผลการวิจัยออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างเก็บตำรวจจังหวัดสงขลา มากกว่าจังหวัดสุราษฎร์ธานี และอาศัยอยู่ในอำเภออื่น ๆ มากกว่าอำเภอเมือง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายมีมากถึง ร้อยละ 91.9 และเพศหญิงร้อยละ 8.1 โดยเฉลี่ยแล้วจะมีช่วงอายุ 31 – 40 ปี มากที่สุด กลุ่มตัวอย่างนับถือศาสนาพุทธ มากที่สุด รองลงมาคือ ศาสนาอิสลาม กลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาในระดับปริญญาตรี มากที่สุด รองลงมาคือ มัธยมศึกษา และสูงกว่าปริญญาตรี มีสถานภาพตำแหน่งชั้นประทวน มากที่สุด รองลงมาคือชั้นสัญญาบัตร ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ ช่วงอายุงาน 11 -15 ปี มากที่สุด รองลงมาคือ ช่วงอายุงาน 5 -10 ปี , ช่วงอายุงาน 20 ปีขึ้นไป จะมี รายได้ประจำเดือนมากกว่า 18,000 บาท/เดือน มากที่สุด รองลงมาคือ มากกว่า 13,001- 18,000 บาท/เดือน , มากกว่า 8,000 - 13,000 บาท/เดือน มีสถานภาพ แต่งงานอยู่ด้วยกัน มากที่สุด รองลงมาคือ สถานภาพโสด , สถานภาพแต่งงานแยกกันอยู่ , สถานภาพหม้าย และสถานภาพอย่า

กลุ่มตัวอย่างประชาชนประกอบด้วย ประชาชนจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลาจังหวัดละ 200 คน อาศัยอยู่ในอำเภออื่น ๆ ร้อยละ 53.8 และอยู่ในอำเภอเมืองร้อยละ 46.3 เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเพศหญิงมีมากถึงร้อยละ 54.0 และเพศชายร้อยละ 46.0 มีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 21 - 30 ปี มากที่สุด รองลงมาคือ ช่วงอายุ 31 – 40 ปี และช่วงอายุ สูงกว่า 40 ปี มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี มากที่สุด รองลงมาคือ มัธยมศึกษา และสูงกว่าปริญญาตรี กลุ่มตัวอย่างประชาชนมีรายได้ประจำเดือน มากกว่า 8,000 - 13,000 บาท/เดือน มากที่สุด รองลงมาคือ น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน, มากกว่า 18, 000บาท/เดือน และน้อยที่สุด 13,001 – 18,000 บาท/เดือนกลุ่มตัวอย่างประชาชนนับถือศาสนาพุทธ มากที่สุด รองลงมาคือ ศาสนาอิสลาม และคริสต์มีสถานภาพโสดมากที่สุด รองลงมาแต่งงานอยู่ด้วยกัน แต่งงานแยกกันอยู่ หม้าย น้อยที่สุดคืออย่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชนมากที่สุด รองลงมา แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ เกษตรกร รับจ้างทั่วไปคนงาน น้อยที่สุดคือเจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว กลุ่มตัวอย่างประชาชนมี รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาคือ รถยนต์/ปิคอัพส่วนบุคคล รถโดยสาร 4 ล้อ /6ล้อ น้อยที่สุดคือ รถบรรทุกสินค้าขนาด 4 ล้อ

ส่วนที่ 2 ทดสอบสมมติฐานที่ 1 การประเมินด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ ผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้ มีแนวโน้มไปในทางบวก

จากการทดสอบสมมติฐาน พบว่า การประเมินด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ ผลผลิต ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้โดยรวมมีแนวโน้มไปในทางบวก ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ 1 ดังนี้

ความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างตำรวจและกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในแต่ละด้าน

2.1 ตำรวจ

ด้านบริบท

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านบริบท ในภาพรวมอยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ย 4.34 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.35 เมื่อพิจารณาราย ประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง มากที่สุด คือ มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลด จำนวนอุบัติเหตุได้ และ ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้ง ด้านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ รองลงมา คือ อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก ในช่วงเทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอาใจใส่ในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มีต่อประชาชน รองลงมา ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

ด้านปัจจัยนำเข้า

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.78 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.55 เมื่อ พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายใน การป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของตำรวจที่มีการดำเนินการอยู่ในการ ลดอุบัติเหตุ รองลงมาคือกฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. 4.2 ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ และเมื่อพิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ปานกลาง คือ งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสมกับงานที่รับผิดชอบ

ด้านกระบวนการนโยบาย

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้าน กระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบ ความรับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม รองลงมา คือในการ แบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ

ด้านผลผลิต

ความคิดเห็นของตำรวจต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 4.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.46

พิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง คือประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เมื่อพิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือเมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง รองลงมา คือ เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น

2.2 ประชาชน

ด้านบริบท

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านบริบท ในภาพรวมอยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ย 3.97 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.48 เมื่อพิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง 3.3 อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และ อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม รองลงมา มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุได้

ด้านปัจจัยนำเข้า

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านปัจจัยนำเข้า ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.72 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.58 เมื่อพิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือกฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำความผิดจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. รองลงมา ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้

ด้านกระบวนการ

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านกระบวนการ ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.66 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.67 เมื่อพิจารณารายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือมีการนำผลการตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ รองลงมา คือ ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้องตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ

ด้านผลผลิต

ความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ด้านผลผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย ค่าเฉลี่ย 3.75 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.60 เมื่อพิจารณา รายประเด็น อยู่ในระดับ ค่อนข้างเห็นด้วย มากที่สุด คือ ประชาชนมีความพึงพอใจต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร รองลงมา คือ เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น

ส่วนที่ 3 ทดสอบสมมติฐานที่ 2 คุณลักษณะส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีความเห็นแตกต่างกัน

3.1 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละด้าน

ผลการศึกษา โดยภาพรวมพบว่าปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

3.1.1 ด้านบริบท

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

3.1.2 ด้านปัจจัยนำเข้า

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัย

3.1.3 ด้านกระบวนการ

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

3.1.4 ด้านผลผลิต

ปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างตำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา การศึกษา สถานภาพตำแหน่ง ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

3.2 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างประชาชน เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละด้าน

ผลการศึกษา โดยภาพรวม พบว่าปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ส่วนประชาชนที่มี อาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

3.2.1 ด้านบริบท

ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน และ อาชีพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท ส่วนประชาชนที่มี ศาสนาและสถานภาพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านบริบท

3.2.2 ด้านปัจจัยนำเข้า

ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า ส่วนกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มี อาชีพ มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านปัจจัยนำเข้า

3.2.3 ด้านกระบวนการของนโยบาย

ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการส่วนประชาชนที่มี อายุ และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านกระบวนการ

3.2.4 ด้านผลผลิต

ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ ศาสนา และสถานภาพ ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต ส่วนประชาชนที่มี สถานภาพการศึกษา รายได้ต่อเดือน และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่องการดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในด้านผลผลิต

ส่วนที่ 4 ทดสอบสมมติฐานที่ 3 จังหวัดต่างกันมีความคิดเห็นด้านบริบท ปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิต ไม่แตกต่างกัน

ผลการศึกษพบว่า กลุ่มตัวอย่างตำรวจที่มีจังหวัดต่างกัน มีความคิดเห็นแตกต่างกัน ในเรื่อง การดำเนินงานนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

กลุ่มตัวอย่างประชาชนจังหวัด ต่างกันมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันในเรื่องการดำเนินงาน นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ในทั้ง 4 ด้าน

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะกลุ่มตัวอย่างตำรวจและประชาชน ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

5.1 กลุ่มตำรวจ ให้ข้อเสนอแนะในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ มากที่สุด คือ ตำรวจและประชาชนควรร่วมมือกันรณรงค์ปลูกจิตสำนึก ให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน มีความเคารพและมีวินัยต่อกฎจราจรที่กำหนด รองลงมา คือ ตำรวจควรร่วมมือกับภาครัฐและเอกชน จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรภาคประชาชน และบริเวณแยกต่างๆ ควรเพิ่มและซ่อมแซม กล้องวงจรปิดและไฟสัญญาณ ให้มีความเพียงพอและมีสภาพพร้อมใช้อยู่เสมอกับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคนต้องดูแลตัวเอง และไม่ประมาท

5.2 กลุ่มประชาชน ให้ข้อเสนอแนะในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ มากที่สุด คือ ตำรวจควรเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมา คือ ตำรวจไม่ควร เลือกปฏิบัติ ควรมีความเป็นธรรมและเสมอภาคต่อประชาชนทุกคนในการใช้กฎหมายจราจร ร้อยละ และประชาชนที่ใช้ยานพาหนะบนท้องถนนทุกคน ควรตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง เพื่อความ สะดวกและปลอดภัยในการจราจรกับตำรวจควรมีมาตรการและมาตรฐานในการจับกุมผู้กระทำความผิดบนท้องถนน

อภิปรายผลการวิจัย

ความคิดเห็นของตำรวจ ต่อบริบทการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบว่าในภาพรวมค่อนข้างเห็นด้วย ในด้านบริบทอันดับที่หนึ่ง รองลงมา ด้านปัจจัยนำเข้า ด้านผลผลิต และด้านกระบวนการตามลำดับ

ความคิดเห็นของประชาชน ต่อบริบทการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบว่าในภาพรวมค่อนข้างเห็นด้วย ในด้านบริบทอันดับที่หนึ่ง รองลงมา ด้านกระบวนการ ด้านผลผลิต และด้านปัจจัยนำเข้าตามลำดับ

ตาราง 73 เปรียบเทียบกิจกรรมด้านบริบท

กิจกรรม	ค่าเฉลี่ย			
	ตำรวจ	ลำดับ	ประชาชน	ลำดับ
1. วัตถุประสงค์ของนโยบาย	4.67	1	4.04	1
2. สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม	4.24	2	4.03	2
3. วัฒนธรรม ค่านิยม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	4.11	3	3.89	3

จากตารางข้างต้น พบว่า

ระดับความคิดเห็นของตำรวจและประชาชนในด้านบริบทจากการวิจัยอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านวัตถุประสงค์ของนโยบายอยู่มากที่สุด รองลงมา สภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม และด้านวัฒนธรรม ค่านิยมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เนื่องจาก ตำรวจคิดว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ประชาชนต้องให้ความสนใจ ร่วมกับตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ และประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทางเสมอ เพื่อลดอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับ (พรสุข หุ่นนิรันดร์, 2534 : 80) กล่าวว่าพฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุร้อยละ 90 ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้เป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัย ควรเน้นการเปลี่ยนแปลงแนวความคิดและเจตคติและปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยด้วยในขณะเดียวกันสิ่งสำคัญที่สุดในการป้องกันอุบัติเหตุเป็นอันดับแรกคือ แนวคิดอุบัติเหตุป้องกันได้

ตาราง 74 เปรียบเทียบกิจกรรมด้านปัจจัยนำเข้า

กิจกรรม	ค่าเฉลี่ย			
	ตำรวจ	ลำดับ	ประชาชน	ลำดับ
1. ด้านงบประมาณ	3.40	5	3.56	5
2. ด้านกำลังคน	3.69	3	3.70	3
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.63	4	3.62	4
4. แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร	4.07	2	3.86	2
5. ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.38	6		
6. การบังคับใช้กฎหมาย	4.07	1	3.95	1

จากตารางข้างต้น พบว่า

ระดับความคิดเห็นของตำรวจและประชาชนในด้านบริบทจากการวิจัยอยู่ในค่อนข้างเห็นด้วย เมื่อพิจารณาารายด้าน พบว่า ทั้งของตำรวจและประชาชน มากที่สุดคือ การบังคับใช้กฎหมาย รองลงมาคือ แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านกำลังคน ด้านวัสดุอุปกรณ์ ตามลำดับทั้งนี้อาจเนื่องจาก กฎหมายได้แสดงให้เห็นในการที่จะลงโทษผู้กระทำผิด กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีอยู่ครอบคลุม และสามารถป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้ ในด้านของวัสดุอุปกรณ์ มีการติดตั้งอุปกรณ์ในจุดที่เสี่ยง เช่น ไฟจราจร ป้ายจราจร ฯลฯ : ซึ่งสอดคล้องกับ (พรสุข หุ่นหิรัญตร์. 2534 : 81) กล่าวไว้ว่า การบังคับทางกฎหมาย เพื่อให้ปรับปรุงแก้ไขความผิดที่ทันใดเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายความปลอดภัย เป็นต้น และในด้านการปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมหรือการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีความปลอดภัย วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมอุตสาหกรรม ได้แก่ การปรับปรุงไฟสัญญาณจราจร และแก้ไขป้ายจราจร การสร้างถนนและรถยนต์ให้ได้มาตรฐาน มีเข็มขัดนิรภัย และหมวกกันน็อค เป็นต้น

ตาราง 75 เปรียบเทียบกิจกรรมด้านกระบวนการ

กิจกรรม	ค่าเฉลี่ย			
	ตำรวจ	ลำดับ	ประชาชน	ลำดับ
1. การบังคับใช้กฎหมาย	4.05	3	3.62	3
2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน	4.08	2	3.71	2
3. ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ	4.15	1	3.72	1
4. การบริหาร วางแผนงาน	4.04	4	3.72	1

จากตารางข้างต้น พบว่า

ระดับความคิดเห็นของตำรวจและประชาชนในด้านกระบวนการจากการวิจัยอยู่ในค่อนข้างเห็นด้วย เมื่อพิจารณารายด้านของตำรวจพบว่า มากที่สุดคือ ระบบตรวจสอบความรับผิดชอบ รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน การบังคับใช้กฎหมายและ การบริหารวางแผนงาน ในส่วนของประชาชนนั้นการเรียงลำดับจะคล้ายกับของตำรวจยกเว้นด้านการบริหารวางแผนงาน ที่อยู่อันดับหนึ่ง โดยภาพรวมแล้วความคิดเห็นทั้งของตำรวจและประชาชนจะอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย ทั้งนี้เนื่องจาก มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ และการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการเสนอแนะ มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ สอดคล้องกับ ปิยะ เหลี่ยมสมบัติ (2534 : 799-800) กล่าวว่า การลดอุบัติเหตุเป็นมาตรการที่สำคัญโดยมีวัตถุประสงค์ให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดการบาดเจ็บน้อยลง และมีพฤติกรรมความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การป้องกันอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการแก้ปัญหอย่างจริงจังได้แก่ การฝึกด้านความปลอดภัย การฝึกให้เจ้าหน้าที่ พนักงาน ที่เข้าใหม่ให้รู้จักวิธีใช้ที่ถูกต้อง สถานที่ เครื่องมือ ที่ใช้ประกอบการ และสิ่งที่ไม่ให้ความปลอดภัยทดสอบ ก่อนให้ทำงานจริง และการเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยเพื่อให้ทุกคนที่สนใจได้มีโอกาสในการออกความเห็นและให้คำแนะนำซึ่งจะทำให้การป้องกันอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

ตาราง 76 เปรียบเทียบกิจกรรมด้านผลผลิต

กิจกรรม	ค่าเฉลี่ย			
	ตำรวจ	ลำดับ	ประชาชน	ลำดับ
1. ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย	3.99	2	3.65	2
2. ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	4.13	1	3.82	1

จากตารางข้างต้น พบว่า

ระดับความคิดเห็นของตำรวจและประชาชนในด้านผลผลิตจากการวิจัยอยู่ในระดับค่อนข้างเห็นด้วย เมื่อพิจารณารายด้านพบว่ามากที่สุด คือ ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย รองลงมา คือ ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ในส่วนของประชาชนนั้นการเรียงลำดับจะเหมือนกับของตำรวจ สอดคล้องกับ ข้อมูลสถิติของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ระหว่างปี 2550 กับ ปี 2551 ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และ จังหวัดสงขลา ดังข้อมูล ดังนี้

ข้อมูล	จังหวัดสุราษฎร์ธานี			จังหวัดสงขลา		
	2550	2551	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	2550	2551	การ เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1. ถูกดำเนินคดีตาม มาตรการ 3ม 2ข 1 ร	2,602 คน	1,798 คน	ลดลง (30.90)	3,754 คน	2,828 คน	ลดลง (24.68)
2. จำนวนอุบัติเหตุ	65 ครั้ง	65 ครั้ง	คงที่ (0.00)	80 ครั้ง	76 ครั้ง	ลดลง (5.00)
3. ผู้เสียชีวิต	7 คน	6 คน	ลดลง (14.29)	5 คน	5 คน	คงที่ (00.00)
4. จำนวนผู้บาดเจ็บ	71 คน	67 คน	ลดลง (5.63)	89 คน	71 คน	ลดลง (20.22)

ผลจากการเปรียบเทียบ ข้อมูลสถิติของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดสงขลา ระหว่างปี 2550 กับ ปี 2551

ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ข้อมูลเกี่ยวกับการถูกดำเนินคดีตามมาตรการ 3ม 2ข 1 ร มีแนวโน้มลดลง คิดเป็นร้อยละ 30.90 จำนวนอุบัติเหตุ มีจำนวนคงที่ ผู้เสียชีวิต มีแนวโน้มลดลง คิดเป็นร้อยละ 14.29 และจำนวนผู้บาดเจ็บ มีแนวโน้มลดลง คิดเป็นร้อยละ 5.63 แสดงให้เห็นว่าผลลัพธ์ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มขึ้น

ในจังหวัดสงขลา ข้อมูลเกี่ยวกับการถูกดำเนินคดีตามมาตราการ 3ม 2ข 1 ร มีแนวโน้มลดลง คิดเป็นร้อยละ 24.68 จำนวนอุบัติเหตุ มีแนวโน้มลด 5.00 ผู้เสียชีวิต มีจำนวนคงที่ และจำนวนผู้บาดเจ็บ มีแนวโน้มลดลง คิดเป็นร้อยละ 20.22 แสดงให้เห็นว่าผลลัพธ์ของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้ ของจังหวัดสงขลา มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มขึ้น

ตาราง 77 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยกิจกรรมในแต่ละด้านของตำรวจและประชาชน

กิจกรรม	ค่าเฉลี่ย			
	ตำรวจ	ลำดับ	ประชาชน	ลำดับ
1. ด้านบริบท	4.34	1	4.04	1
2. ด้านปัจจัยนำเข้า	3.70	4	3.67	4
3. ด้านกระบวนการ	4.08	2	3.69	3
4. ด้านผลผลิต	4.06	3	3.73	2
รวม	4.05		3.08	

สรุปจากตารางข้างต้นที่กล่าวมาตำรวจมีความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มากที่สุดได้แก่ ด้านบริบท มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 รองลงมาด้านกระบวนการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.08 ด้านผลผลิต มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 และด้านปัจจัยนำเข้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 ตามลำดับทั้งนี้อาจเนื่องจากตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมาย การตั้งด่านตรวจเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุทั้งนี้สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่ต้องปฏิบัติตามและอยู่ภายในตัวของตำรวจ ส่วนด้านปัจจัยนำเข้ามีความคิดเห็นด้วยน้อยกว่าด้านอื่น ๆ เพราะว่าเป็นปัจจัยที่อยู่ภายนอกตัว เช่นเครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีไม่เพียงพอ ตำรวจมองว่ากำลังพลที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีไม่เพียงพอเป็นต้น สอดคล้องกับแนวคิดของ พรสุข หุ่นิรัญ. 2534 : 80-82 ; อ้างอิงจาก Henrich. 1959. กล่าวว่า มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ ใช้หลัก 3Es ซึ่งประกอบด้วย 1) การบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) คือ ระเบียบ กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ เช่นกฎหมายจราจร กฎหมายความปลอดภัย 2) การให้การศึกษา (Education) การให้การศึกษแก่ประชาชนทุกระดับ ให้รู้ว่าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ 3) การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรม (Engineering) คือการปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความปลอดภัย ได้แก่การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร และแก้ไขป้ายจราจรเป็นต้น

กลุ่มตัวอย่างประชาชน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มากที่สุด ได้แก่ ด้านบริบท มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.98 รองลงมาด้านผลผลิต มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ด้านกระบวนการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 และด้านปัจจัยนำเข้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 ตามลำดับ ทั้งนี้อาจเนื่องจากประชาชนเห็นว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจ และประชาชนคิดว่าตำรวจเองมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุทั้งนี้สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่อยู่ภายในตัวของตำรวจ ส่วนด้านปัจจัยนำเข้ามีความคิดเห็นด้วยน้อยกว่าด้านอื่น ๆ เพราะว่าเป็นปัจจัยที่อยู่ภายนอกตัว เช่นประชาชนมีความรู้สึกว่าเครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีไม่เพียงพอ กำลังพลที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีไม่เพียงพอเป็นต้น สอดคล้องกับแนวคิดของ พรสุข หุ่นหิรัญ. 2534 : 80-82 ; อ้างอิงจาก Henrich. 1959. กล่าวว่า มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ ใช้หลัก 3Es ซึ่งประกอบด้วย 1) การบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) คือ ระเบียบ กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ เช่นกฎหมายจราจร กฎหมายความปลอดภัย 2) การให้การศึกษา (Education) การให้การศึกษาแก่ประชาชนทุกระดับ ให้รู้ว่าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ 3) การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรม (Engineering) คือการปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความปลอดภัย ได้แก่การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร และแก้ไขป้ายจราจรเป็นต้น เช่นเดียวกับความคิดเห็นของตำรวจ

ข้อเสนอแนะ

1. ด้านบริบท ควรมีการสำรวจความต้องการของประชาชนที่มาใช้บริการที่สถานีตำรวจ รวมทั้งจุดบกพร่องของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับบริการ เพื่อสร้างให้มีส่วนร่วมในการกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ และให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และควรให้ประชาชนเข้ามำกำหนดรายละเอียดในขั้นตอนการบริการ

2. ด้านนำเข้า ควรพิจารณานุเคราะห์ในหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ตามโครงการพัฒนาศถานีตำรวจเพื่อประชาชน จะต้องมิจิตสำนึกในการสร้างภาพพจน์ของสถานีตำรวจ และเสียสละในการปฏิบัติงาน และควรเปลี่ยนทัศนคติจากผู้ปกครองเป็นผู้ให้บริการ ก็จะทำให้เป็นที่เลื่อมใส ศรัทธา ยอมรับนับถือจากประชาชน และชุมชน ทิศทางวิธีการและหลักการปฏิบัติตามโครงการจะต้องมีการตรวจประเมินผลผู้ปฏิบัติงาน เพราะตัวชี้วัดในแต่ละด้านไม่ว่าด้านงบประมาณ ด้านกำลังคน ด้านวัสดุอุปกรณ์ แผน และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ข้อเรียกร้องของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน การบังคับใช้กฎหมายซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญ เพราะหากไม่สามารถปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ประชาชนผู้ให้บริการก็จะเกาพลงกับตำรวจซึ่งไม่เกิดผลดีแต่อย่างใด

3.ด้านกระบวนการ การดำเนินการตามโครงการพัฒนาศถานีตำรวจเพื่อประชาชนจะต้องเน้นการประชาสัมพันธ์ให้แพร่หลายไปยังหมู่ประชาชน ซึ่งอาจจะใช้สื่อต่าง ๆ เช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์

เว็บไซต์ต่าง ๆ ประชาชนจะได้ทราบขั้นตอนในการปฏิบัติงานตามโครงการ ควรมีการกำหนดมาตรฐานในการให้บริการต่อประชาชนเป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้สถานีตำรวจซึ่งมีอยู่ทั่วประเทศจะได้ปฏิบัติได้ถูกต้อง และผู้บังคับบัญชาในระดับสูงสามารถตรวจสอบได้ ว่าสถานีตำรวจได้ปฏิบัติตามโครงสร้างการพัฒนาศถานีตำรวจเพื่อประชาชนหรือไม่ เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบ

ควรมีการประเมินผลการปฏิบัติตามโครงการพัฒนาศถานีตำรวจเพื่อประชาชนของสถานีตำรวจในแต่ละช่วง ซึ่งอาจประเมิน 3-6 เดือน เพื่อที่จะทราบปัญหาอุปสรรคและติดตามผลของการดำเนินการ เพื่อหาแนวทางในการแก้ไข นำมาสู่ความสำเร็จตามที่ตั้งเป้าหมายไว้

4. ด้านผลผลิต ความสำเร็จของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตภาคใต้ ก็คือ การที่อุบัติเหตุจราจรลดลง จึงต้องมีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในทุกด้าน ซึ่งควรเน้นที่การให้ความรู้แก่ประชาชนในเรื่องการใช้รถบนท้องถนนให้ปลอดภัย เรื่องของกฎจราจร และการรณรงค์ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการดำเนินการทำวิจัยการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ให้เปิดกว้างทุกภาค และทุกจังหวัด เพื่อจะได้ภาพรวมของประชาชนที่มีต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
2. ควรนำรูปแบบการประเมินแบบอื่น ๆ มาใช้
3. ควรนำตัวแปรพื้นฐาน ที่เก็บรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์ดูอิทธิพลในการทำนายผลลัพธ์ การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
4. ควรศึกษาถึงปัจจัยเชิงสาเหตุ ที่ส่งผลให้เกิดความไม่สำเร็จ ต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กนกวรรณ ศรีจีนไต่ย. (2528). มารตการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์
ที่ใช้ในการขนส่ง : ศึกษาเฉพาะกรณีความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง
วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
กองอาชีวอนามัย , กรมอนามัย.(2541). คู่มือปฏิบัติงานอาชีวอนามัยสำหรับเจ้าหน้าที่สาธารณสุข.
นนทบุรี : ม.ป.พ.
- จิรภัทร์ เอกตาแสง.(2548). การประเมินโครงการพัฒนาศถานีตำรวจเพื่อประชาชน :
กรณีศึกษาของบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดราชบุรี.วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์.
(นโยบายสาธารณะ). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. ถ่ายเอกสาร
- จุมพล หนีพานิช. (2547). การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎีและกรณีตัวอย่าง
โครงการส่งเสริมการแห่งตำรา. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมิกราช.
- ชมภาวี ชมภูรัตน์. (2539). ผลของการนำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ.2535 ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์
ปริญญามหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เดชา ฤทธิเนติธรรม. (2537). ปัญหาการให้สินบนนำจับในคดีอาญา. วิทยานิพนธ์
ปริญญามหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บุญเชิด ภิญโญอนันตพงษ์. (2545). รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง การวัดและการประเมิน
การเรียนรู้. กรุงเทพฯ. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- ปิยะ เหลี่ยมสมบัติ. (2534). การระวังป้องกันอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมิกราช.
- พิชัย ธานีรัตนานนท์. (2546). รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา
สำนักงานบรรเทาและป้องกันสาธารณภัย จังหวัดสงขลา.
- พินิจ ลือป้อ. (2543). กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ : ศึกษาเปรียบเทียบ
ระหว่างต่างประเทศและประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ :
บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พรสุข หนู่นิรันดร์. (2534). เอกสารประกอบการสอน วิชาการจัดและบริหารสวัสดิศึกษา.
กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). พจนานุกรมฉบับบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ : ศิริวัฒนา
อินเตอร์พริ้นท์ บริษัทนานมีบุ๊คพับลิเคชั่น จำกัด.

- รุ่งรัตน์ ลือล้ำ .(2546). การประเมินผลโครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ ของตำรวจภูธรภาค 2
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. วิทยานิพนธ์ (เทคโนโลยีทางการศึกษา) .ชลบุรี: บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. (2539). เทคนิคการวัดผลการเรียนรู้. กรุงเทพฯ : ภาควิชา
วัดผลและวิจัยการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี. (2532). วิศวกรรมความปลอดภัย. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ฟิสิกส์เซ็นเตอร์.
- วิทยา อยู่สุข. (2544). อาชีวอนามัย สุขศาสตร์ อุทสาหกรรมและความปลอดภัย. พิมพ์ครั้งที่ 3.
กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วิฑูรย์ เวทยาวงศ์. (2540). มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง.
วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศิริชัย กาญจนาวาสี. (2545). ทฤษฎีการประเมิน. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- ศุภชัย ยาวะประภาษ. (2544). นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- สถาบันพระปกเกล้า. (2548). รายงานการวิจัยการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ
จราจร. นนทบุรี : สถาบันพระปกเกล้า
- สุพาดา สิริกุดตา และคณะ. (2542). การวางแผนและบริการโครงการ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุวิมล ติรกันันท์. (2543). การประเมินโครงการ: แนวทางสู่การปฏิบัติ. กรุงเทพฯ :
สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมบัติ อารังธัญวงศ์. (2548). นโยบายสาธารณะแนวความคิด การวิเคราะห์ และกระบวนการ.
กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สมหวัง พิธิยานุวัฒน์. (2550). วิธีวิทยาการประเมิน: ศาสตร์แห่งคุณค่า. กรุงเทพฯ :
สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักนายกรัฐมนตรี. (2536). ภารกิจ บทบาท การดำเนินการของสำนักงานคณะกรรมการ
จัดระบบการจราจรทางบก.

- Alkin, M.C. (1969). Evaluation Theory Development. Evaluation Comment.
- Alkin, M.C. (1990). Debates on Evaluation. Beverly Hills. CA : Sage Publications.
- Chan, H. (1966). Theory Driven Evaluation. Newbury Park, CA : Sage Publications.
- C.N.,Kloeden, Mclean A.J.,Moore V.M., and G,Ponte. (1997). Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement. The University of Adelaide. Available :
://www.atsb.gov.au/road/rpts/cr204/index.cfm.
- C.N.,Kloeden, Mclean A.J.,Moore V.M., and G,Ponte. (1997). Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement on Rural Roads. Road Accident Research Unit Adelaide University. Available :
://www.atsb.gov.au/road/rpts/cr207/index.cfm.
- Cook, D.L., (1966). Program Evaluation and Review Techniques : Application in Education. Washington, DC : U.S. Office of Education Cooperative Monograph.
- Cradler, J., (1991). Authentic : Findling the Right Tools. Educational Leadership.
- Cronbach, L.J., (1963). Evaluation for Course Improvement. In R.W.Health (Ed.),New Curricula. New York : Harper & Row.
- Dunn, N. William. (1980). Public Policy Analysis: An Introduction. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall,.
- Etzioni , Amitai.,(1964). Modern Organizations. Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall.
- Guba, E.G. and Lincoln, Y.S. (1989). Fourth Generation Evaluation. Beverly Hill, CA : Sage Publications.
- Kirkpatrick, D.L. (1978). Evaluating In-House Trainning Programs. Training and Development Journal.
- Levin, H.M. (1983). Cost-Effectiveness : A Primer New Primer. New Perspectives in Evaluation. Beverly Hill, CA : Sage Publications.
- Ljubo Zajc, B. (1996). The Role of Traffic Law Enforcement in the Slovene Road Safety System. College of Police and Security Studies,Slovenia.
- Mark, M.M., and Shotland, R.L. (1985). Stakeholder-Based Evaluation and Value Judgment. In Evaluation Review.
- McDonald, B. (1975). Evaluation and the Control of Education. in D. Tawney (ed.). Evaluation : The State of the Art. London : School Council.

- Morris Andrew, Barnes Jo, Fildes Brian Fulvio, and Seyer Keith. (2001). Effectiveness of ADR 69 : A Case-Control Study of Crashed Vehicles Equipped with Airbags. Monash University Accident Reserch Center.
- Owen, J.M. et. al., (1994). Acquiring Knowledge of Implement and Change : Essential for Program Evaluators. Knowledge : Creation, Diffusion, Utilization.
- Parlett, M., and Hamilton , D. (1976). Evaluation as Illumination : A New Approach to the Study of Innovatory Programs. in G.V.Glass (ed.) Evaluation Studies Review Annual. CA :Sage Publications.
- Patton, M.Q. (1986). Utilization-Focused Evaluation. 2nd edition Newbury Park, CA :Sage Publications.
- Provus, M. (1971). Discrepancy Evaluation for Educational Program Improvement and Assessment. Berkeley, CA : McCutchan.
- Rippey, R.M. (1973). Study in Transactional Evaluation. Berkeley, CA : McCutchan.
- Roscoe. John T. (1975). Fundamental Research Statistics for Behavioral Science. New York : Holt Rinehart and Winston.
- Rossi, Peter, H., Howard E. Freeman, and Wright, S.R. (1979). Evaluation A Systematic Approach. Beverly Hill, CA :Sage Publications.
- Rossi, Peter, H., Howard E. Freeman. (1993). Evaluation A Systematic Approach. London : Sage Publications.
- Sander, W.L., and Horn. S.P. (1994). The Tennessee Value-Added Assessment. Journal of Personnel Evaluation in Education.
- Sciven, M. (1967). The Methodology of Evaluation. AERA Monogragph Series in Curriculum Evaluation, Chicago : Rand McNally.
- Sciven, M. (1973). Goal-Free Evaluation. In E.R.House (Ed.). School Evaluation : The Politics and Process. Berkeley, CA : McCutchan.
- Stake, R.E. (1978). The case-Study Method in Social Inquiry in Eduactional Researcher.
- Stufflebeam, D.L.,et al. (1971). Educational Evaluation and Decision-Making. Itasca, Illinois : Peacock Publishing.
- Stufflebeam, D.L.,et al. (2001). Educational Model. San Francisco : Jossey-Bass.

Tyler, R.W. (1950). Basic Principles of Curriculum and Instruction. Chicago : University of Chicago Press.

เลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2008). สรุปรายงานผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2551. (Online). AvailableURL : <http://www.rsc.disaster.go.th>.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2005). 4 ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย. (Online). AvailableURL : <http://www.roadssafety.disaster.go.th/newsjun00.htm>.
 . (2008). สรุปข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2551. (Online). AvailableURL : http://www.roadssafety.disaster.go.th/book51/accident09_sep.xls.

Drive and Stay Alive. (2003). ADVANCED DRIVERS OF AMERICA : Perception,Planning,Precision and Pride. (Online). Available URL : <http://www.driveandstayalive.com>.

National Highway Traffic Safety Administration. (2005). NATIONAL SURVEY OF SPEEDING AND OTHER UNSAFE DRIVING ACTIONS VOLUME III : Countermeasures. (Online). Available URL : <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/aggressive/unsafe/Chapt1.html>.

Organisation for Economic CO-Operation and Development. (2005). CHAPTER : Road safety. (Online). Available URL : <http://www.oecd.org/dataoecd/41/2/1859509.pdf>.

Road Safety Trust. (2005). Road Safety Innovation Awards 2003. (Online). Available URL : <http://www.roadssafety.govt.nz/roadssafetyinnovationawards/2003/categories>.

Superior Court of California. (2005). Traffic court. (Online). Available URL : <http://www.cccourts.org/traffic.htm>.

Superior Court of California County of Los Angles. (2005). Traffic General Information. (Online). Available URL : <http://www.lasuperiorcourt.org/traffic.htm>.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถามสำหรับตำรวจ

เรื่อง การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

คำชี้แจง : แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้” หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านช่วยสละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสอบถามทุกข้อตามความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านและความคิดเห็นของท่าน ที่มีต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (ด้านการบังคับใช้กฎหมาย) ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 ที่ผ่านมา ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเป็นความลับ เพื่อเป็นประโยชน์ทางการศึกษาเท่านั้น จะไม่มีผลกระทบใดๆต่อท่านทั้งสิ้น และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

หมายเหตุ มาตราการ 3ม.2ข.1ร. หมายถึง การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ให้ลดลง ประกอบด้วย

ม. - ไม่สวมหมวกนิรภัย (เฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์)

ม. - มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย

ม. - เมาสุราขับรถ

ข. - ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (เฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์/รถปิคอัพส่วนบุคคล)

ข. - ไม่มีใบขับขี่

ร. - ขับรถเร็วเกินกำหนด

(นายพลกฤต แสงอาวุธ)

นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สำหรับผู้วิจัย

จังหวัดที่เก็บข้อมูล

() 1. สุราษฎร์ธานี

() 2. สงขลา

อำเภอที่เก็บข้อมูล

() 1. อำเภอเมือง

() 2. อำเภอ (ระบุ)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปเกี่ยวข้องกับผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดทำเครื่องหมาย **P** ลงใน () หน้าข้อที่เป็นคำตอบของท่าน

1. เพศ

() 1. ชาย

() 2. หญิง

2. อายุ

() 1. ต่ำกว่า 20 ปี

() 2. 21 – 30 ปี

() 3. 31 – 40 ปี

() 4. 40 ปีขึ้นไป

3. ศาสนา

() 1. พุทธ

() 2. อิสลาม

() 3. คริสต์

() 4. ไม่นับถือศาสนา

4. สถานภาพการศึกษา

() 1. มัธยมศึกษา

() 2. ปริญญาตรี

() 3. สูงกว่าปริญญาตรี

5. สถานภาพตำแหน่ง

() 1. สัญญาบัตร

() 2. ประทาน

6. ระยะเวลาที่รับราชการตำรวจ

() 1. น้อยกว่า 5 ปี

() 2. 5-10 ปี

() 3. 11-15 ปี

() 4. 16-20 ปี

() 5. 20 ปีขึ้นไป

7. รายได้ต่อเดือน

() 1. น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน

() 2. 8,000-13,000 บาท/เดือน

() 3. 13,001-18,000 บาท/เดือน

() 4. 18,000 บาทขึ้นไป/เดือน

8. สถานภาพ

() 1. แต่งงานแล้วและอยู่ด้วยกัน

() 2. แต่งงานแล้วแต่แยกกันอยู่

() 3. หย่า

() 4. หม้าย

() 5. โสด

() 6. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้

โปรดทำเครื่องหมาย **P** ที่ใกล้เคียงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
	ด้านบริบท					
1.	มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่ การลดจำนวนอุบัติเหตุได้					
2.	ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการ ปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมาย การ ตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ					

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
3.	อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจ เนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม					
4.	การเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในช่วง เทศกาลต่างๆ ย่อมแสดงถึงความไม่เอา ใจในชีวิตและทรัพย์สินของรัฐบาลที่มี ต่อประชาชน					
5.	ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร					
6.	อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาล สงกรานต์					
	ด้านปัจจัยนำเข้า					
7.	เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมี ความเหมาะสม					
8.	เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมี เพียงพอ					
9.	เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมี ประสิทธิภาพ					
10.	มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ตำรวจใน การปฏิบัติงาน					
11.	ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่าน ตรวจ					
12.	งบประมาณที่ได้รับมีความเหมาะสม กับงานที่รับผิดชอบ					
13.	ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการ จัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบ และตรวจสอบได้					

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
14.	ตำรวจมีสิทธิเรียกร้องในคำสั่งการ ปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับ ภาระหน้าที่					
15.	ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายใน การป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีความ สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการของ ตำรวจที่มีการดำเนินการอยู่ในการลด อุบัติเหตุ					
16.	ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายใน การป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกัน อุบัติเหตุในพื้นที่ได้					
17.	กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษ ผู้กระทำความผิดจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.					
	ด้านกระบวนการ					
18.	การให้รางวัลนำจับแก่ตำรวจทำให้ทำ ให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด มากขึ้น					
19.	มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับ ใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่าง เพียงพอ					
20.	ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ					
21.	ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิด ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้ มาตรฐานเดียวกัน					

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
22.	ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิด ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่ กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด					
23.	มีการเปิดโอกาสให้ข้าราชการตำรวจทุก ระดับมีส่วนร่วมให้ข้อเสนอแนะต่างๆ					
24.	ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความ รับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ใน การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็นธรรม					
25.	มีการนำผลการตรวจสอบการ ปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้ กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไป ปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ					
26.	ระบบการสั่งงานในการบังคับใช้ กฎหมายของตำรวจมีเอกภาพ					
27.	ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้ กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่าง เป็นระบบ					
28.	ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการ บังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้อง ตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ					
29.	อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3 ม. 2ข. 1ร. มีจำนวนลดลง					
30.	อัตราการจับกุมผู้กระทำผิดต่อจำนวน ตำรวจมีประสิทธิภาพ					
31.	เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมาย ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแล้ว จำนวนอุบัติเหตุลดลง					

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถามสำหรับประชาชน

เรื่อง การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้

คำชี้แจง : แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้” หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านช่วยสละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสอบถามทุกข้อตามความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านและความคิดเห็นของท่าน ที่มีต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (ด้านการบังคับใช้กฎหมาย) ในช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ ปี 2551 ที่ผ่านมา ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเป็นความลับ เพื่อเป็นประโยชน์ทางการศึกษาเท่านั้น จะไม่มีผลกระทบใดๆต่อท่านทั้งสิ้น และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

หมายเหตุ มาตราการ 3ม.2ข.1ร. หมายถึง การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ให้ลดลง ประกอบด้วย

- ม. - ไม่สวมหมวกนิรภัย (เฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์)
- ม. - มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย
- ม. - เมาสุราขับรถ
- ข. - ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (เฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์/รถปิคอัพส่วนบุคคล)
- ข. - ไม่มีใบขับขี่
- ร. - ขับรถเร็วเกินกำหนด

(นายพลกฤต แสงอาวุธ)

นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

สำหรับผู้วิจัย

จังหวัดที่เก็บข้อมูล

() 1. สุราษฎร์ธานี

() 2. สงขลา

เขตที่เก็บข้อมูล/อำเภอที่เก็บข้อมูล

() 1. อำเภอเมือง

() 2. อำเภอ (ระบุ)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปเกี่ยวข้องกับผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดทำเครื่องหมาย **P** ลงใน () หน้าข้อที่เป็นคำตอบของท่าน

1. เพศ

() 1. ชาย

() 2. หญิง

2. อายุ

() 1. ต่ำกว่า 20 ปี

() 2. 21 – 30 ปี

() 3. 31 – 40 ปี

() 4. 40 ปีขึ้นไป

3. สถานภาพการศึกษา

() 1. ไม่เคยเรียนหนังสือ

() 2. ประถมศึกษา

() 3. มัธยมศึกษา

() 4. ปริญญาตรี

() 5. สูงกว่าปริญญาตรี

4. รายได้ต่อเดือน

() 1. น้อยกว่า 8,000 บาท/เดือน

() 2. 8,000 – 13,000 บาท/เดือน

() 3. 13,001 – 18,000 บาท/เดือน

() 4. 18,000 บาทขึ้นไป/เดือน

5. ศาสนา

- () 1. พุทธ () 2. อิสลาม () 3. คริสต์ () 4. ไม่นับถือศาสนา

6. สถานภาพ

- () 1. แต่งงานแล้วและอยู่ด้วยกัน () 2. แต่งงานแล้วแต่แยกกันอยู่
() 3. หย่า () 4. หม้าย
() 5. โสด () 6. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

7. อาชีพหลักของท่าน (ตอบเพียง 1 ข้อ)

- () 1. เกษตรกร () 2. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/องค์กรของรัฐ
() 3. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน () 4. เจ้าของกิจการร้านค้า/ธุรกิจส่วนตัว
() 5. รับจ้างทั่วไป/คนงาน () 6. นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา
() 7. แม่บ้าน/ข้าราชการบำนาญ () 8. อื่น ๆ (ระบุ).....

8. ประเภทยานพาหนะที่ท่านใช้เป็นประจำ

- () 1. จักรยานยนต์ส่วนบุคคล () 2. รถโดยสาร 4 ล้อ / 6 ล้อ
() 3. รถยนต์/ปิกอัพส่วนบุคคล () 4. รถบรรทุกสินค้าขนาด 4 ล้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ในเขตภาคใต้

โปรดทำเครื่องหมาย **P** ลงใน () ที่ใกล้เคียงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
	ด้านบริบท					
1.	มาตรการบังคับใช้กฎหมายจะนำไปสู่ การลดจำนวนอุบัติเหตุได้					

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
2.	ตำรวจมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายการตั้งด่านตรวจ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ					
3.	อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจเนื่องจากเป็นเรื่องที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม					
5.	ประชาชนให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถก่อนเดินทางไกลเสมอ					
6.	ประชาชนใช้รถใช้ถนนโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร					
7.	อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์					
	ด้านปัจจัยนำเข้า					
8.	เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจมีความเหมาะสม					
9.	เครื่องมือที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจครบถ้วน					
10.	ตำรวจมีจำนวนเพียงพอในการตั้งด่านตรวจ					
11.	ในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมีการจัดทำรายงานการเงินอย่างเป็นระบบและตรวจสอบได้					
12.	ประชาชนมีการเรียกร้องต่างๆในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเสมอ เช่น เรียกร้องให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟ					

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
13.	ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ครอบคลุม และสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ได้					
14.	กฎหมายมีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจร ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.					
	ด้านกระบวนการ					
15.	ตำรวจปฏิบัติงานได้เหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ					
16.	การให้รางวัลน้ำใจแก่ตำรวจทำให้ทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด					
17.	มีการตั้งด่านตรวจตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างเพียงพอ					
18.	ตำรวจเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยไม่เลือกปฏิบัติ					
19.	ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน					
20.	ตำรวจดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด					
21.	มีการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร					

ข้อ	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ค่อนข้าง เห็นด้วย	ปาน กลาง	ค่อนข้าง ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
22.	ประชาชนมีสิทธิ์ตรวจสอบความ รับผิดชอบของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ ในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เป็น ธรรม					
23.	มีการนำผลการตรวจสอบการ ปฏิบัติงานของตำรวจในการบังคับใช้ กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรไป ปรับปรุงการดำเนินงานเสมอ					
24.	ในการดำเนินงานมาตรการบังคับใช้ กฎหมายมีการวางแผนการทำงานอย่าง เป็นระบบ					
25.	ในการแบ่งงานการดำเนินมาตรการ บังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างถูกต้อง ตามภาระหน้าที่รับผิดชอบ					
	ด้านผลผลิต					
26.	อัตราการทำผิดกฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ช่วงเทศกาลสงกรานต์มี จำนวนลดลง					
27.	อัตราการจับกุมผู้กระทำความผิดต่อจำนวน ตำรวจมีประสิทธิภาพ					
28.	เมื่อมีการใช้มาตรการบังคับใช้ กฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร แล้วจำนวนอุบัติเหตุลดลง					
29.	เมื่อมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่าง เคร่งครัดในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร แล้วประชาชนมีการเคารพและปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรมากขึ้น					

ภาคผนวก ข
คุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ตาราง 78 ค่าอำนาจจำแนก แบบสอบถามความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับนโยบายการ
ป้องกันอุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก (r)	ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก (r)
1	0.71	18	0.66
2	0.53	19	0.70
3	0.62	20	0.83
4	0.79	21	0.80
5	0.89	22	0.81
6	0.62	23	0.80
7	0.89	24	0.64
8	0.95	25	0.65
9	0.95	26	0.83
10	0.87	27	0.67
11	0.86	28	0.74
12	1.00	29	0.66
13	0.95	30	0.66
14	1.00	31	0.65
15	0.68	32	0.66
16	0.61	33	0.64
17	0.67		

ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.89

ตาราง 79 ค่าอำนาจจำแนก แบบสอบถามความคิดเห็นประชาชนเกี่ยวกับนโยบายการป้องกัน
อุบัติเหตุจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก (r)	ข้อที่	ค่าอำนาจจำแนก (r)
1	0.80	16	1.00
2	0.82	17	0.86
3	0.72	18	1.14
4	0.83	19	1.13
5	0.84	20	1.14
6	0.83	21	0.99
7	0.96	22	1.04
8	0.76	23	0.88
9	0.78	24	0.79
10	0.77	25	0.86
11	0.98	26	0.89
12	0.92	27	1.11
13	1.67	28	0.84
14	0.87	29	0.80
15	0.96	30	0.77

ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.90

ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ ชื่อสกุล นายพลกฤต แสงอาวุธ
 วันเดือนปีเกิด 25 มีนาคม 2526
 สถานที่เกิด อ.เมือง จ.สุราษฎร์ธานี
 สถานที่อยู่ปัจจุบัน 8/119 หมู่ 2 ต.มะขามเตี้ย อ.เมือง จ.สุราษฎร์ธานี
 โทร 077-265043 , 084-9972457

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2545 มัธยมศึกษาตอนปลาย
 จากโรงเรียนสุราษฎร์ธานี 2
 พ.ศ. 2549 ศษ.บ. สาขาการวัดผลและประเมินผลการศึกษา
 จากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
 พ.ศ. 2551 รป.ม. สาขานโยบายสาธารณะ
 จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ