

การนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปสู่การปฏิบัติ

Implementing contents and traffic act drunk drinking into action

หทัยรัตน์ สันสกุล *
วรเดช จันทรรักษ์ **

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่และปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในการปฏิบัติตามนโยบายการใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) จังหวัดปทุมธานีโดยใช้แบบสอบถามแบบมีโครงสร้าง จำนวน 920 ตัวอย่าง ผลการศึกษพบว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก(เมาแล้วขับ) มี 4 รูปแบบซึ่งพฤติกรรมตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพรบ.และถูกดำเนินคดีพบมากที่สุด รองลงมา ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพรบ.และไม่เคยถูกดำเนินคดี, ตั้งใจปฏิบัติตามพรบ.แต่ถูกดำเนินคดี และตั้งใจปฏิบัติตามพรบ.อย่างเคร่งครัด ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถทั้ง 4 รูปแบบ วิเคราะห์ด้วย Stepwise multiple regression analysis พบว่า 1. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด 2. การใช้อำนาจตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจปฏิบัติตาม พรบ.แต่ถูกดำเนินคดี 3. มาตรการ, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ และบทลงโทษของพระราช

บัญญัติส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพรบ. และไม่เคยถูกดำเนินคดี 4. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่, การสนับสนุนของผู้นำท้องที่, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ และการใช้อำนาจตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพรบ. แต่ถูกดำเนินคดี ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ มีผลต่อการตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดของผู้ใช้รถ ข้อเสนอแนะเพื่อให้ผู้ใช้รถตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ต้องส่งเสริมและพัฒนาให้เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว เพียงพอและครอบคลุม รวมทั้งผู้นำท้องที่ต้องให้ความร่วมมือและน่านโยบายไปปฏิบัติในท้องที่อย่างจริงจัง

คำสำคัญ: พระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ), การน่านโยบายไปปฏิบัติ

* นักศึกษาหลักสูตรปริญญาเอก รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์และธรรมมาภิบาล มหาวิทยาลัยชินวัตร

** ศาสตราจารย์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Abstract

This study aim to study driving behavior and factors on driving behavior to implementing contents and traffic act drunk drinking into action, study and find out the way of development and improvement for driving behavior to implementing contents and traffic act drunk drinking into action. The sample was 920 the vehicle users in Pathumthani, selected by accidental random sampling. The tool used in this study was a questionnaire. The statistics used to analyze data including the frequency, percentage, mean and Stepwise multiple regression analysis. The results of this study showed that driving behavior 4 pattern was 1. Unintentional compliance 75.7% 2. Unintentional non-compliance 10.5% 3. Intentional non-compliance 10.5% 4. Intentional compliance 6.2%. The factors on driving behavior to implementing contents and traffic act drunk drinking into action found that country, occupation, media, measure, Leader support. To provided driving behavior 4 pattern the result showed that work of front -line-Implement and leader support was factors on Intentional compliance. A Decision making in competent official was factors on Intentional non- compliance. A Measure, media and legal punishment was factors on unintentional non-compliance. A work of front -line-Implement, leader support, media and decision making in competent official was factors on Unintentional compliance. The suggestion for Intentional compliance was promoted and

develop work of front -line- Implement, lean and sufficiency of resources include leader support to implementing contents and traffic act drunk drinking into action seriously.

Keyword: Traffic act drunk, Implementing contents.

บทนำ

ความสูญเสียเนื่องมาจากการดื่มสุรานั้น เกิดจากการขาดสติ นำความเสียหายทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม สุขภาพและคุณภาพชีวิต และความสูญเสียที่สำคัญที่สุดคือ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน อันเนื่องมาจากการดื่มสุรานั้นเอง จากการสำรวจของ ข้อมูลองค์การระหว่างประเทศชี้ให้เห็นว่า การเมาแล้ว ขับจะเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ โดยข้อมูลทางสถิติพบว่า การสำรวจการเกิดอุบัติเหตุในประเทศที่ประชากรมี รายได้ต่ำถึงปานกลางนั้น มีอัตราสูงถึงร้อยละ 69.0 ของ ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบ อุบัติเหตุรถยนต์ชนกันเป็นการเมาแล้วขับ และอัตราสูง ถึงร้อยละ 90.0 เป็นคนเมาเดินถนนได้รับบาดเจ็บและ เสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน และ อัตราส่วนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อไป องค์การอนามัยโลก (WHO) และพันธมิตรองค์การระหว่างประเทศได้มีการ จัดทำเอกสารเพื่อการปฏิบัติที่ดี (Good Practice) เกี่ยวกับปัญหาเมาแล้วขับหรือที่เรียกว่า “Drinking and Driving : a road safety manual for decision- makers and practitioners” ซึ่งเป็นการ เสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบและสามารถ นำไปใช้ได้ทุกประเทศเพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้

สำหรับในประเทศไทย ข้อมูลจากสำนักงาน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพระบุว่า ในปี พ.ศ. 2551 องค์การอนามัยโลก (WHO) ให้คะแนน มาตรการแก้ปัญหาเมาแล้วขับของไทย เพียง 5 คะแนน

อยู่ในเกณฑ์ระดับต่ำ การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิภาพ อุปกรณ์การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม รวมถึงบทลงโทษผู้กระทำความผิดไม่สามารถลดพฤติกรรมเมาแล้วขับได้ เมื่อเทียบกับประเทศที่แก้ปัญหาเมาแล้วขับได้ผล เช่น ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย พบว่า มาตรการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ได้ครอบคลุมบทลงโทษผู้กระทำความผิดในสัดส่วนที่สูง ทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ

สถิติคดีที่ศาลสั่งคุมประพฤติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ช่วงปีใหม่ 2559 รวม 3,737 คดี เมาแล้วขับ 3,471 คดี ขับรถซิ่ง เสพยาเสพติด 266 คดี และขับรถประมาท 44 คดี คดีเมาแล้วขับของจังหวัดปทุมธานี 205 คดี อยู่ในอันดับที่ 3 (กระทรวงยุติธรรม : กรมคุมประพฤติ : 2559) ช่วงสงกรานต์ปี 2559 มีเกิดอุบัติเหตุ 3,447 ครั้ง เสียชีวิต 442 ราย และบาดเจ็บ 3,656 ราย จากสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ 5,655 คดี ขับรถขณะเมาสุรา 5,228 คดี คดีอื่น ๆ 403 คดี ขับรถประมาท 24 คดี เปรียบเทียบคดีขับรถขณะเมาสุราช่วงสงกรานต์ปี 2558 พบว่า เพิ่มขึ้น 1,177 คดี (29.05%) (กระทรวงยุติธรรม : กรมคุมประพฤติ : 2559) สาเหตุหลักของอุบัติเหตุและเสียชีวิตเป็นพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย กฎหมายบังคับของไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบกควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ,พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 เพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดฐานขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมาแล้วขับ ปัญหาอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับไม่ลดลงเท่าที่ควร รัฐบาลกำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 - 2555 เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเหลือปีละ 14.15 คนต่อแสนประชากร ตามมาตรฐานสากลภายในปี พ.ศ. 2555 และเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการ

ดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโล กำหนดให้ปี 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563 ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก คือการลดพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ จากข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุทางจราจรที่เข้ารับการรักษา ณ โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ ช่วงเดือนมกราคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2548 จากฐานข้อมูลของหน่วยนิติเวชศาสตร์และพิษวิทยา ภาควิชาพยาธิวิทยา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ของ ประเสริฐ ศรีเพ็ชร, สุคนธ์ ประดุกาญจน (2551) รวม 1,220 ราย พบว่า เพศชาย 951 ราย (78.0%) และหญิง 267 ราย (ร้อยละ 21.9) เพศชายมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ 503 ราย (52.9%) โดยมีระดับ 101-150 mg% มากที่สุด 149 ราย (15.7%) รองลงมา 151-200 mg% 136 ราย (14.3%) เพศหญิงที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 50 mg% 35 ราย (13.1%) ส่วนใหญ่มีอยู่ระหว่าง 101-150 mg% 12 ราย (4.5%) เพศ อายุ มีความสัมพันธ์กับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ประสบอุบัติเหตุ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) อายุเฉลี่ยของผู้ประสบอุบัติเหตุ 30.8 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 13.1 ปี ช่วงอายุ 15 - 20 ปี มากที่สุด 274 ราย (22.6%) รองลงมา 21 - 25 ปี 244 ราย (20.1%) แม้ว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงแต่ยังอยู่ในระดับสูง ดังนั้นการรณรงค์เพื่อลดการขับขี่ยานพาหนะเมื่อเมาแล้วขับและการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดจึงยังคงมีความจำเป็นต่อไปเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางจราจรบนท้องถนนให้ลดลง อูซา บิ๊กกินส์ (2551) พบว่า ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ที่มีผลต่อการเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านพฤติกรรม ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม พฤติกรรมเมาแล้วขับของเพื่อนสนิท ส่วนพฤติกรรม การเปิดรับสื่อของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา พบว่าสื่อที่กลุ่มวัยรุ่นเปิดรับมากที่สุดคือสื่อโทรทัศน์ และอินเทอร์เน็ต วัยรุ่นรับรู้สื่อสติ๊กเกอร์ ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์และสื่อทางโทรทัศน์ ส่วนสื่อ สิ่งพิมพ์ไม่ค่อยแพร่หลายเท่าที่ควรและไม่น่าสนใจ สำหรับวัยรุ่น สติ๊กเกอร์มีข้อดีที่ทำให้พบเห็นบ่อยทำให้ รู้สึกชินตาเมื่อเปิดรับสื่อแล้ววัยรุ่นจะให้ความสนใจกับ สื่อที่มีลักษณะขบขันและน่ากลัวมากกว่าสื่อที่ให้ข้อมูล ข่าวสารทั่วไป นอกจากนี้กลุ่มวัยรุ่นได้ให้ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับสื่อณรงค์ว่า สื่อณรงค์ที่ดีนั้นควรเป็นสื่อ วิดีทัศน์ ภาพเคลื่อนไหว เน้นให้เห็นอุบัติเหตุที่น่ากลัว ติดขวดเหล้าติดตามโต๊ะที่จะดื่ม ติดตามร้านเหล้า และ ควรเน้นภาพที่น่ากลัวแล้วติดข้างขวดเหมือนบุหรี่ งานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีเค้าโครงความคิดทฤษฎีการนำ นโยบายไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งบูรณาการโดยศึกษาจาก พฤติกรรมของผู้ใช้รถที่มีต่อพระราชบัญญัติการจราจร ทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามและไม่ตั้งใจ ปฏิบัติตามรวมถึงผลลัพธ์จากการปฏิบัติ นั่นคือ ถูกดำเนินคดีหรือไม่ถูกดำเนินคดี แสดงให้เห็นถึง ความสำเร็จหรือล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติจริง โดยมีการจำลองรูปแบบ ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของ ผู้ใช้รถ 8 ข้อ เพื่ออธิบายพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระ ราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ได้แก่ มาตรการของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้ว ขับ), บทลงโทษของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ), เทคโนโลยีของเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจ ระดับแอลกอฮอล์ในผู้ใช้รถ, สื่อที่ใช้ในการณรงค์ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ), การสนับสนุนของผู้นำท้องที่ในการนำนโยบายพระราช บัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปใช้ในพื้นที่,ทัศนคติของผู้ใช้รถและสังคมรอบข้างที่มีต่อพระราช

บัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ), การปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่และการใช้อำนาจตัดสินของ เจ้าหน้าที่

ผู้วิจัยตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา การเมาแล้วขับถือเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนนส่งผลให้เกิดการพิการและเสียชีวิต ผู้วิจัย เป็นผู้ที่ทำหน้าที่โดยตรงในการดูแลรักษาผู้ป่วยที่ประสบ อุบัติเหตุจากการดื่มสุรา จึงสนใจทำการศึกษาความ สำเร็จในประเด็นการยินยอมทำตาม (Compliance) ของผู้ปฏิบัติระดับแนวหน้า (Front-Line-Implement) ด้วยเรื่องการนำพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้ว ขับ) ไปสู่การปฏิบัติ เพื่อนำผลการวิจัยที่ได้มาเสนอเป็น นโยบายสาธารณะเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร ทางบก (เมาแล้วขับ) ทบทวนพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ตลอดจนลดอัตราการเกิดโรคอันเกิดจาก การดื่มสุรา

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับที่รถยนต์ ในการปฏิบัติตามนโยบายการใช้พระราชบัญญัติการจราจร ทางบก (เมาแล้วขับ)
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของ ผู้ขับที่รถยนต์ในการยินยอมหรือไม่ยินยอมปฏิบัติตาม นโยบายการใช้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ)
3. เพื่อหาแนวทางและวางแผนในการนำ นโยบายการใช้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้ว ขับ) ไปปฏิบัติในผู้ขับที่รถยนต์ให้ประสบผลสำเร็จ

ขอบเขตการศึกษา

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่อยู่ในกำลังแรงงานที่เป็นผู้ขับรถยนต์หรือรถ จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะซึ่งเป็นบุคลากรภาครัฐ และภาคเอกชน ของจังหวัดปทุมธานี เก็บข้อมูลโดยใช้ แบบสอบถามชนิดมีโครงสร้าง จำนวน 920 คน

ปี พ.ศ. 2559 รวมระยะเวลา 1 ปี ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (มาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ โดยวัดจากพฤติกรรมในการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน 4 รูปแบบ คือ

1. ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ อย่างเคร่งครัด
2. ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่ถูกดำเนินคดี
3. ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และไม่เคยถูกดำเนินคดี
4. ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และถูกดำเนินคดี

รวมทั้งศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (มาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 9 ปัจจัย ได้แก่

1. คุณสมบัติส่วนบุคคล
2. มาตรการของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (มาแล้วขับ)
3. บทลงโทษของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (มาแล้วขับ)

4. เทคโนโลยีของเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจระดับแอลกอฮอล์

5. สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (มาแล้วขับ)

6. การสนับสนุนของผู้นำท้องถิ่น
7. ทักษะจิตของผู้ใช้รถและสังคมรอบข้าง
8. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่
9. การใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่

แนวคิด ทฤษฎี/งานวิจัยและกรอบความคิดในการวิจัย

แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ, ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของวอร์เดซ จันทรศร และกล้าทองขาว, พระราชบัญญัติการจราจรทางบก (มาแล้วขับ) และใช้การวัดความสำเร็จและความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติของ James D. Sorg (1983) มากำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย

1. คุณสมบัติส่วนบุคคล
2. มาตรการของพระราชบัญญัติ
3. บทลงโทษของพระราชบัญญัติ
4. เทคโนโลยีของเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจระดับแอลกอฮอล์
5. สื่อที่ใช้รณรงค์ตามพระราชบัญญัติ
6. การสนับสนุนของผู้นำท้องถิ่น
7. ทักษะจิตของผู้ใช้รถและสังคมรอบข้าง
8. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่
9. การใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่

พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (มาแล้วขับ)

- ตั้งใจปฏิบัติตาม พรบ.อย่างเคร่งครัด
- ตั้งใจปฏิบัติตาม พรบ. แต่ถูกดำเนินคดี
- ตั้งใจไม่ปฏิบัติตาม พรบ. และไม่เคยถูกดำเนินคดี
- ตั้งใจไม่ปฏิบัติตาม พรบ. และถูกดำเนินคดี

ระเบียบวิธีวิจัย (ประชากร/กลุ่มตัวอย่าง/เทคนิคการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล)

การวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) กำหนดกรอบแนวคิดเพื่อจำลองความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยินยอมปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามชนิดมีโครงสร้างที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น อาศัยการกำหนดกรอบแนวคิดเพื่อจำลองความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยินยอมปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) (เมาแล้วขับ) ร่วมกับแนวทางการแสวงหาวิธีการวัดตัวแปรปัจจัยต่าง ๆ จากกระบวนการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติของ วรเดช จันทรศร (2540) การทดสอบปัจจัยกระบวนการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติของ กล้าทองขาว (2533) ข้อคำถามแบ่งออกเป็น 10 ด้าน ดังนี้

1. คุณสมบัติส่วนบุคคล
2. เนื้อหาสาระของนโยบาย หมายถึง มาตรการของพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ)
3. พลังบังคับใช้ หมายถึง บทลงโทษของพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ)
4. เทคโนโลยี หมายถึง เทคโนโลยีของเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจระดับแอลกอฮอล์ในผู้ใช้รถ
5. สื่อ หมายถึง สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ)
6. ผู้นำในพื้นที่ หมายถึง การสนับสนุนของผู้นำท้องถิ่นในการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ ในพื้นที่
7. สังคม หมายถึง ทักษะของผู้ใช้รถและสังคมรอบข้างที่มีต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ)
8. ทรัพยากร หมายถึง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่

9. บุคลากร หมายถึง การใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่

10. พฤติกรรมการยินยอมปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก หมายถึง พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ)

ผู้วิจัยได้ดำเนินการพัฒนาเครื่องมือ โดยนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วเสนอผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (content validity) และความถูกต้องของภาษาโดยใช้เทคนิค IOC (Index of Item - Objective Congruence) นำแบบสอบถามที่ผู้เชี่ยวชาญให้ข้อเสนอแนะเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ตรวจสอบอีกครั้งเพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (try out) เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (reliability) โดยนำไปทดลองใช้กับกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นนำแบบสอบถามที่ทดลองใช้แล้วไปหาค่าความเชื่อมั่นด้วยสัมประสิทธิ์อัลฟา (Cronbach's Alpha-Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ และนำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัยต่อไปประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่ขับขีรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี กลุ่มตัวอย่างประชากรที่ขับขีรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานีแต่เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่ขับขีรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ที่แท้จริงจึงกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณแบบไม่ทราบจำนวนประชากรที่แท้จริงของ W.G. Cochran (1953) (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2551) ผู้วิจัยกำหนดให้สัดส่วนของประชากรที่ต้องการสุ่มเท่ากับ 30% ต้องการระดับความเชื่อมั่น 99 % และยอมให้มีความคลาดเคลื่อนได้ 4 % จะมีขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตร

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{e^2}$$

ดังนั้น ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้เท่ากับ 874 ตัวอย่าง เพื่อการสูญเสียของแบบสอบถาม 5% เท่ากับ 44 ตัวอย่าง รวมทั้งสิ้น 918 ตัวอย่าง ผู้วิจัยปรับเป็น 920 ตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบตามสะดวกหรือแบบบังเอิญ (accidental sampling) เป็นการเลือกแบบไม่มีกฎเกณฑ์ พยาบาลวิชาชีพระดับชำนาญการ 5 ท่าน ร่วมทีมเก็บรวบรวมข้อมูล เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี 920 ราย ระหว่างวันที่ 15 กันยายน ถึงวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ผู้เก็บรวบรวมข้อมูลทุกท่านมีการแนะนำตัวและอธิบายให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ของการทำวิจัยว่าไม่มีเจตนาแอบแฝงอย่างอื่น และไม่มีผลทางกฎหมายแต่อย่างใด นำข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์โดยการใช้องค์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ร้อยละ (Percentage) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และค่าเฉลี่ย (Mean) และสถิติอนุมาน (Inferential Statistics) การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 52.20 มีอายุเฉลี่ย 34.86 ปี (SD = 9.49) ช่วงอายุระหว่าง 28 - 37 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.4 ภูมิลำเนาอยู่นอกเขตพื้นที่ปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 53 ระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 56.1 อาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 62.1 และรายได้ต่อเดือน อยู่ในช่วง 10,000 - 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 48.7

ผลการวิเคราะห์ความสำเร็จของการนำนโยบายการใช้ พรบ.จราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ

พฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ยินยอมปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) นั้น มีความแตกต่างกัน กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตั้งใจไม่ปฏิบัติตาม พรบ.และเคยถูกดำเนินคดี ร้อยละ 75.7 รองลงมาตั้งใจไม่ปฏิบัติตาม พรบ.และไม่เคยถูกดำเนินคดี ร้อยละ 10.5 ตั้งใจปฏิบัติตาม พรบ. แต่บางครั้งถูกดำเนินคดี ร้อยละ 7.6 และมีเพียง ร้อยละ 6.2 เท่านั้นที่ตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเห็นได้ว่า เมื่อแยกพฤติกรรมของผู้ใช้รถที่ปฏิบัติตามพรบ. เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ นั้น คือ กลุ่มที่ 1 ตั้งใจปฏิบัติตาม พรบ.อย่างเคร่งครัด และตั้งใจไม่ปฏิบัติตาม พรบ.และเคยถูกดำเนินคดี แปลความได้ว่า ในกลุ่มนี้ มีความสำเร็จในการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ กลุ่มที่ 2 ตั้งใจปฏิบัติตาม พรบ. แต่บางครั้งถูกดำเนินคดี และตั้งใจไม่ปฏิบัติตาม พรบ.และไม่เคยถูกดำเนินคดี แปลความได้ว่า ไม่ประสบความสำเร็จในการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ เมื่อพิจารณาจากกลุ่มที่ 1 ที่ประสบความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และกลุ่มที่ 2 ที่ไม่ประสบความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติพบว่า กลุ่มที่ 1 มีสัดส่วนมากกว่ากลุ่มที่ 2 เท่ากับ 4.5 : 1 (753:167) ผลการวิเคราะห์ดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของตัวแบบการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติของวรเดช จันทรศร (2556) ตัวแบบเชิงบูรณาการที่กล่าวว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านสมรรถนะองค์กร ประกอบด้วยประสิทธิภาพในการวางแผนและควบคุม ภาวะผู้นำและความร่วมมือ ปัจจัยด้านการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก และตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร ระบุว่า การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านภาวะผู้นำ การมีส่วนร่วม

การมุ่งใจ การทำงานเป็นทีมความผูกพันและการยอมรับ ในขณะที่ ตัวแบบของชาวบาเตียร์และแมชมาเนียน (1980) อธิบายได้ว่า การกำหนดนโยบายอย่างระมัดระวัง จะช่วยให้การปฏิบัติงานบรรลุวัตถุประสงค์ได้ง่ายยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นโยบายที่ต้องการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย

ตารางที่ 4.1 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) (n=920)

ตัวแปรพยากรณ์	B	Beta	t-test	Sig. t
Constant	2.797		40.033	.000
X ₄ = สื่อที่ใช้ในการรณรงค์	.214	.138	4.041	.000
X ₁ = มาตรการของ พรบ.	.182	.095	2.877	.004
X ₅ = การสนับสนุนของผู้นำท้องที่	.126	.086	2.486	.013

$R = .471$; $R^2 = .297$; $R^2_{adj} = .263$; $SE_{est} = .415$; $F = 6.179$; sig. of F (p) = .013

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ (X₄) มาตรการของ พรบ. (X₁) และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ (X₅) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p < .05) ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) มีค่าเท่ากับ .471 และค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์ปรับปรุง (R^2_{adj}) มีค่าเท่ากับ .263 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (SEest) เท่ากับ .415 ซึ่งแสดงว่าตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 3 ปัจจัย สามารถร่วมกันพยากรณ์พฤติกรรมของผู้ใช้รถ

การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน

ในการวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis) ตารางที่ 4.1 - 4.5

ต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ได้ร้อยละ 47.1 ในเชิงบวก ซึ่งสื่อที่ใช้ในการรณรงค์ส่งผลสูงที่สุดรองลงมา คือ มาตรการของพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ ส่งผลน้อยที่สุด แสดงในรูปคะแนนดิบ (b) เท่ากับ .214, .267 และ .126 ตามลำดับ และมีค่าคงที่ (constant) เท่ากับ 2.797 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร X₄, X₁ และ X₅ ในรูปคะแนนมาตรฐาน (Beta) มีค่าเท่ากับ .138, .095 และ .086 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด

ตัวแปรพยากรณ์	B	Beta	t-test	Sig. t
Constant	3.261		18.906	.000
X ₇ = การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่	-.603	-.115	-3.419	.001
X ₅ = การสนับสนุนของผู้นำท้องที่	-.403	-.074	-2.200	.028

$R = 0.491$; $R^2 = 0.287$; $R^2_{adj} = .264$; $SE_{est} = 1.663$; $F = 4.840$; sig. of F (p) = 0.028

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด มีด้วยกัน 2 ปัจจัย คือ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ (X_7) และ การสนับสนุนของผู้นำท้องที่ (X_5) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($p < .05$) ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) มีค่าเท่ากับ 0.491 และค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์ปรับปรุง (R^2_{adj}) มีค่าเท่ากับ 0.264 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (SE_{est}) เท่ากับ 1.663 ซึ่งแสดงว่าตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 2 ปัจจัย สามารถ

ร่วมกันทำนายพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด ได้ร้อยละ 49.1 ในเชิงลบ ซึ่งพบว่า การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ส่งผลมากที่สุดและรองลงมาคือ การสนับสนุนของผู้นำท้องที่ แสดงในรูปคะแนนดิบ (b) เท่ากับ -.603 และ -.403 ตามลำดับ และมีค่าคงที่ (constant) เท่ากับ 3.261 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร X_7 และ X_5 ในรูปคะแนนมาตรฐาน (Beta) มีค่าเท่ากับ -0.115 และ -0.074 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่บางครั้งถูกดำเนินคดี

ตัวแปรพยากรณ์	B	Beta	t-test	Sig. t
Constant	2.535		33.540	.000
X_8 = การใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่	-.061	-.079	-2.400	.017

$R = 0.379$; $R^2 = 0.360$; $R^2_{adj} = 0.257$; $SE_{est} = 1.088$; $F = 5.759$; sig. of $F (p) = 0.017$

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ตัวแปรพยากรณ์ที่สามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่บางครั้งถูกดำเนินคดี มีด้วยกัน 1 ปัจจัย คือ การใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่ (X_8) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($p < .05$) ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) มีค่าเท่ากับ 0.379 และค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์ปรับปรุง (R^2_{adj}) มีค่าเท่ากับ 0.257 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน

(SE_{est}) เท่ากับ 1.088 ซึ่งแสดงว่าตัวแปรพยากรณ์ปัจจัยนี้สามารถพยากรณ์พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่บางครั้งถูกดำเนินคดี ได้ร้อยละ 37.9 ในเชิงบวก โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรปัจจัยด้านบุคลากร ในรูปคะแนนดิบ (b) เท่ากับ -.061 และมีค่าคงที่ (constant) เท่ากับ 2.535 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร X_8 ในรูปคะแนนมาตรฐาน (Beta) มีค่าเท่ากับ -0.079 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และไม่เคยถูกดำเนินคดี

ตัวแปรพยากรณ์	B	Beta	t-test	Sig. t
Constant	2.711		12.871	.000
X_1 = มาตรการของพระราชบัญญัติ	.559	.093	2.577	.010
X_4 = สื่อที่ใช้ในการรณรงค์	-.525	-.108	-3.321	.001
X_2 = บทลงโทษของพระราชบัญญัติ	.300	.095	2.610	.009

$R = .685$; $R^2 = .346$; $R^2_{adj} = .310$; $SE_{est} = 1.293$; $F = 6.814$; sig. of $F(p) = 0.009$

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ตัวแปรพยากรณ์ที่สามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และไม่เคยถูกดำเนินคดี มีด้วยกัน 3 ปัจจัย คือ มาตรการของพระราชบัญญัติ (X_1) สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติ (X_4) และบทลงโทษของพระราชบัญญัติ (X_2) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ($p < .01$) ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) มีค่าเท่ากับ .685 และค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์ปรับปรุง (R^2_{adj}) มีค่าเท่ากับ .310 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (SE_{est}) เท่ากับ 1.293 ซึ่งแสดงว่าตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 3 ปัจจัย สามารถร่วมกัน

พยากรณ์พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่มีตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติและไม่เคยถูกดำเนินคดี ได้ร้อยละ 68.5 ส่งผลเชิงบวกมี 2 ปัจจัย ได้แก่ มาตรการของพระราชบัญญัติและบทลงโทษของพระราชบัญญัติ ส่วนสื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติ ส่งผลเชิงลบ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรมาตรการของพระราชบัญญัติส่งผลมากที่สุด รองลงมาสื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติและบทลงโทษของพระราชบัญญัติส่งผลน้อยที่สุด ในรูปคะแนนดิบ (b) เท่ากับ 0.559, -0.525 และ 0.300 ตามลำดับ ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร X_1 , X_4 และ X_2 ในรูปคะแนนมาตรฐาน (Beta) มีค่าเท่ากับ 0.093, -0.108 และ 0.095

ตารางที่ 4.5 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และถูกดำเนินคดี

ตัวแปรพยากรณ์	B	Beta	t-test	Sig. t
Constant	2.849		11.699	.000
X_7 = การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่	.655	.116	3.483	.001
X_5 = การสนับสนุนของผู้นำท้องที่	.577	.092	2.638	.008
X_4 = สื่อที่ใช้ในการรณรงค์	-.506	-.076	-2.231	.026
X_8 = การใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่	.084	.066	2.000	.046

$R = .482$; $R^2 = .331$; $R^2_{adj} = .293$; $SE_{est} = 1.772$; $F = 7.809$; sig. of $F(p) = 0.000$

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ตัวแปรพยากรณ์ที่สามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และถูกดำเนินคดี มีด้วยกัน 4 ปัจจัย คือ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ (X_7) การสนับสนุนของผู้นำท้องที่ (X_5) สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ (X_4) และการใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่ (X_8) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p < .05$) ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณ (R) มีค่าเท่ากับ 0.482 และค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์ปรับปรุง (R^2_{adj}) มีค่าเท่ากับ 0.293 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (SE_{Est}) เท่ากับ 1.772 ซึ่งแสดงว่าตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 4 ปัจจัย สามารถร่วมกันพยากรณ์พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และถูกดำเนินคดี ได้ร้อยละ 48.2 ส่งผลเชิงบวก มี 3 ปัจจัย ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ การสนับสนุนของผู้นำท้องที่ และ การใช้ อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่ ส่วนสื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติ ส่งผลเชิงลบ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ส่งผลมากที่สุด รองลงมาการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ และการใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่ ในรูปคะแนนดิบ (b) เท่ากับ 0.655, 0.577, -0.506 และ 0.084 ตามลำดับ และมีค่าคงที่ (constant) เท่ากับ 2.849

จากการศึกษาผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis) จะเห็นว่า ตัวแปรพยากรณ์ที่สามารถร่วมกันอธิบายพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) โดยภาพรวม และ แยกรายละเอียดแต่ละพฤติกรรม ประกอบด้วย มาตรการของพระราชบัญญัติ (X_1) บทลงโทษของพระราชบัญญัติ (X_2) สื่อที่

ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติ (X_4) การสนับสนุนของผู้นำท้องที่ (X_5) การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ (X_7) และการใช้อำนาจตัดสินของเจ้าหน้าที่ (X_8)

4.4 ข้อเสนอแนะในการนำนโยบายการใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ

ผลการศึกษาครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา มีพฤติกรรมในการปฏิบัติตามการนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ พบว่ามีพฤติกรรม 4 รูปแบบ คือ 1. ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด 2. ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่บางครั้งถูกดำเนินคดี 3. ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และไม่ถูกดำเนินคดี และ 4. ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และเคยถูกดำเนินคดี ซึ่งพฤติกรรมตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และเคยถูกดำเนินคดีตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และเคยถูกดำเนินคดีนี้พบมากที่สุด ร้อยละ 75.9 ตรงกันข้ามกับ พฤติกรรมที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด นั้นพบว่ามีน้อยที่สุด เพียงร้อยละ 6.2 เท่านั้น ซึ่งนับเป็นความสำเร็จของการนำนโยบายพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ เพราะพฤติกรรมทั้ง 2 รูปแบบของผู้ใช้รถสะท้อนให้เห็นว่า เมื่อผู้ใช้รถตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด และตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และถูกดำเนินคดี แปลความได้ว่าเจ้าหน้าที่ในระดับแนวหน้ามีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และยังแสดงว่ากลุ่มศึกษายังมีพฤติกรรมยินยอมปฏิบัติตามนโยบายไปปฏิบัติไม่มากนัก ดังนั้น เมื่อพิจารณาและให้ความสำคัญในการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ ให้ผู้ใช้รถมีพฤติกรรมที่ตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดนั้น ควรต้องส่งเสริมสนับสนุนในเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนของผู้นำท้องที่และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ซึ่งเป็นการบริหารจัดการ สอดคล้องกับแนวคิดในตัวแทนทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติของ

วรเดช จันทรศร (2556) ตัวแบบด้านการจัดการ ที่กล่าวถึง นโยบายที่จะประสบความสำเร็จได้จะต้องอาศัยทั้งนโยบายที่มีเนื้อหาสาระที่นำไปปฏิบัติได้และเข้าใจง่าย รวมถึงโครงสร้างขององค์กรที่จะนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมีความเหมาะสม บุคลากรที่จะนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ต้องมีทักษะในการถ่ายทอด มีความรู้ ความสามารถทั้งทางด้านการบริหารจัดการ ด้านเทคนิคต่างๆ อย่างเพียงพอ รวมทั้งการเตรียมความพร้อม การวางแผนเตรียมการ มีความพร้อมทั้งด้าน วัสดุ อุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือ เครื่องใช้และงบประมาณด้วย

บทสรุป

การนำพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ที่ว่า “พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อการนำนโยบายพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) มีการปฏิบัติอย่างไรบ้างและแตกต่างกันหรือไม่” พบว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) มีการปฏิบัติแตกต่างกันใน 4 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ 1 ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด รูปแบบที่ 2 ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่ถูกดำเนินคดี รูปแบบที่ 3 ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติและไม่เคยถูกดำเนินคดี รูปแบบที่ 4 ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติและไม่เคยถูกดำเนินคดี ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เจมส์ ซอร์ก (1983) ที่พบว่า พฤติกรรมความร่วมมือของข้าราชการระดับล่าง ได้ 4 รูปแบบ คือ 1. แบบตั้งใจทำตาม และทำตามได้สำเร็จ 2. แบบตั้งใจทำตามแต่ทำตามไม่สำเร็จ 3. แบบตั้งใจไม่ทำตาม ไม่ทำตามได้สำเร็จ และ 4. แบบตั้งใจไม่ทำตาม ไม่ทำตามไม่สำเร็จ วัตถุประสงค์ข้อ 2 ที่ว่า “ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ)” ผลการวิจัย พบว่า ภูมิลาเนา อาชีพ, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติ มาตรการของพระราชบัญญัติ และ

การสนับสนุนของผู้นำ ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ภาพรวมเมื่อพิจารณาแยกรายแต่ละพฤติกรรมของผู้ใช้รถทั้ง 4 แบบ โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ แบบขั้นตอน (Stepwise multiple regression analysis) พบว่า 1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด มี 2 ปัจจัย ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ 2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่ถูกดำเนินคดี คือ การใช้อำนาจตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ในการใช้พระราชบัญญัติ 3. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ และไม่เคยถูกดำเนินคดี มี 3 ปัจจัย ได้แก่ มาตรการของพระราชบัญญัติ, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ตามพระราชบัญญัติ และบทลงโทษของพระราชบัญญัติ 4. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่ถูกดำเนินคดี มี 4 ปัจจัย ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่, การสนับสนุนของผู้นำพื้นที่, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ และการใช้อำนาจตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดในตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติของ วรเดช จันทรศร (2556) ตัวแบบด้านการจัดการ ที่กล่าวถึง นโยบายที่จะประสบความสำเร็จได้ จะต้องอาศัย โครงสร้างขององค์กรที่จะนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมีความเหมาะสม บุคลากรที่จะนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ต้องมีทักษะในการถ่ายทอด มีความรู้ ความสามารถทั้งทางด้านการบริหารจัดการ ด้านเทคนิคต่างๆ อย่างพอเพียง รวมทั้งการเตรียมความพร้อม การวางแผนเตรียมการ มีความพร้อมทั้งด้าน วัสดุ อุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือ เครื่องใช้และงบประมาณด้วย

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ที่สะท้อนความสำเร็จของการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติผ่านทางพฤติกรรมของผู้ใช้รถ 2 รูปแบบ คือ รูปแบบที่ 1 พฤติกรรมที่ตั้งใจปฏิบัติตามพระราชบัญญัติอย่างเคร่งครัด มี 2 ปัจจัย ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ รูปแบบที่ 2 พฤติกรรมที่ตั้งใจไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ แต่ถูกดำเนินคดี มี 4 ปัจจัย ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่, การสนับสนุนของผู้นำท้องที่, สื่อที่ใช้ในการรณรงค์ และการใช้อำนาจตัดสินใจของเจ้าหน้าที่

จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ และการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ มีผลต่อการตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดของผู้ใช้รถ หากต้องการให้ผู้ใช้รถมีพฤติกรรมที่ตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดต้องส่งเสริมและพัฒนาด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความรวดเร็วและมีจำนวนเจ้าหน้าที่เพียงพอและครอบคลุม รวมทั้งการสนับสนุนของผู้นำท้องที่ที่ต้องให้ความร่วมมือและนำนโยบายไปปฏิบัติในท้องที่อย่างจริงจัง ซึ่งเป็นการบริหารจัดการ สอดคล้องกับแนวคิดในทฤษฎีทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติของวอร์เดซ จันทรศร (2556) ตัวแบบด้านการจัดการ ที่กล่าวถึงนโยบายที่จะประสบความสำเร็จได้จะต้องอาศัยทั้งนโยบายที่มีเนื้อหาสาระที่นำไปปฏิบัติได้และเข้าใจง่าย รวมถึงโครงสร้างขององค์กรที่จะนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมีความเหมาะสม บุคลากรที่จะนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ต้องมีทักษะในการถ่ายทอด มีความรู้ ความ

สามารถทั้งทางด้านการบริหารจัดการ ด้านเทคนิคต่างๆ อย่างเพียงพอ รวมทั้งการเตรียมความพร้อม การวางแผนเตรียมการ มีความพร้อมทั้งด้านวัสดุอุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือ เครื่องใช้และงบประมาณด้วย

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป การวิจัยครั้งนี้ได้ใช้กลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่เป็นผู้ขับขี่พาหนะทั้งที่เป็นรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งผลการศึกษานี้มีข้อค้นพบบางประการที่ยังไม่สมบูรณ์ ดังนั้นในครั้งต่อไปจึงควรศึกษาเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

1. ศึกษาการนำนโยบายพระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมาแล้วขับ) ไปปฏิบัติ ในกลุ่มประชากรที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาในประเด็นที่นำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จ และการวิจัยเชิงคุณภาพเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมตั้งใจปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

2. ศึกษาแนวทางในการพัฒนารูปแบบของการนำปัจจัยแต่ละด้าน นำมาใช้ในกลุ่มที่มีพฤติกรรมที่ไม่ปฏิบัติตามนโยบาย โดยขยายผลในเรื่องนโยบายด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ นโยบายโทรไม่ขับ ง่วงไม่ขับ การใช้รถใช้ถนนตามกฎหมายจราจร

3. ควรศึกษาเชิงคุณภาพและปริมาณในเรื่องของความคุ้มค่าและประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่เกิดจากการสภาพปัญหาทางการจราจรและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งศึกษากรอบด้านในการควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการสูญเสีย ทั้งด้านของความพร้อมของผู้ใช้รถใช้ถนน ประสิทธิภาพอุปกรณ์ยานพาหนะ การพัฒนาปรับปรุงแก้ไขสภาพถนนเพื่อการขับขี่ย่างปลอดภัย การปลูกฝังจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย เคารพกฎหมายในเยาวชนชน

เอกสารอ้างอิง

- กล้า ทองขาว. 2534. **การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ: กรณีศึกษานโยบายรณรงค์เพื่อการรู้หนังสือแห่งชาติ.วิทยานิพนธ์ปริญญาดุษฎีบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.**
- กล้า ทองขาว. 2548. **การนำนโยบายและแผนการศึกษาไปปฏิบัติ: แนวคิดทฤษฎีและแนวทางการดำเนินงาน.** นนทบุรี: สำนักวิชาการมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- อุษา บิ๊กกินส์ .(2555). **ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร.** กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- Bandura, A. (1969) .**Principles of behavior modification.** NY: Holt, Rinehart & Winston. Bandura A.(1977). **Social learning theory.** Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Carl E. Van Horn. (1979). **Policy Implementation in Federal System, National Goals and Local Implementors.** Lexington, Massachusetts : Health and Company.
- Global Road Safety partnership. (2007). **Drinking and Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners.** Geneva: GRSP.
- Institute of Alcohol Studies. (2010). **Drinking & Driving: IAS factsheet.** London: Institute of Alcohol Studies.
- James D. Sorg. (1982). **A Typology of Implementation Behavior of street- level Bureaucrats.** Policy Studies Reviews. Vol.2,3.391-396.
- Lu, X., and Pas, E.I. (1999). **Socio-Demographics, Activity Participation and Travel Behavior.** Transportation Research A 33, 1-18.
- Traffic Injury Foundation (TIRF). (2009). **Drinking and driving report: Recent trends and programmes.** Retrieved 15 October 2012 from [http:// www.brewersofeurope.org/docs/publications/BI_DrinkDriveRpt074.pdf](http://www.brewersofeurope.org/docs/publications/BI_DrinkDriveRpt074.pdf)
- Van Meter. Donald S. and Van Horn. Carl E. (1975). **The Policy Implementation Process : A Conceptual Framework. Administration and Society.** 6 (February) : 445 - 486. Justice Center, Sam Houston State University.