



แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)
The Policy Development Guidelines on Surveying, Designing, Improving,
and Solving of Traffic Problems on Highway No.37 Cha-am Bypass
(Phetchaburi-Prachuap Khiri Khan)

น้ำเพชร กิมสร้าง
Numphet Kimsang

วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี
Master of Public Administration Thesis in Public Administration
Phetchaburi Rajabhat University

2567

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี

ชื่อวิทยานิพนธ์ แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)
ผู้วิจัย นายน้ำเพชร กิมสร้าง
สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์
ปี พ.ศ. 2567

คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

คณะกรรมการสอบ

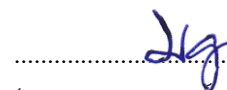

.....ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร. ศุภณัฏฐ์ ทรัพย์นาวิณ)


.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิภาวดี เผือกบัวขาว)


.....ที่ปรึกษาร่วม
(รองศาสตราจารย์ ดร. พชรศักดิ์ อาลัย)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ศุภณัฏฐ์ ทรัพย์นาวิณ)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. พชรศักดิ์ อาลัย)


.....กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
(รองศาสตราจารย์มยุรี วัดแก้ว)

มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์


(รองศาสตราจารย์ ดร. ศุภณัฏฐ์ ทรัพย์นาวิณ)
คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์


(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เสนาะ กลิ่นงาม)
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี

ชื่อวิทยานิพนธ์ แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) **ผู้วิจัย** นายน้ำเพชร กิมสร้าง **สาขาวิชา** รัฐประศาสนศาสตร์ **พ.ศ. 2567** **อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก** รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภณัฐ ทรัพย์นาวัน **อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม** รองศาสตราจารย์ ดร. พชรศักดิ์ อาลัย

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร 2) ศึกษาปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร และ 3) เสนอแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จำนวน 400 คน และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จำนวน 12 คน ที่ได้จากการเลือกแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ 1) แบบสอบถาม มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.98 2) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน และการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.88$, S.D. = 0.84) เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ด้านการจำแนกลักษณะปัญหาด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย และด้านการประเมินผลนโยบาย ส่วนการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรโดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.84$, S.D. = 0.92) เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านอาชีวอนามัย ด้านผู้ใช้ทาง ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านการสาธารณสุข ตามลำดับ

2. ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X_5) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4) และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ 0.875 ประสิทธิภาพในการทำนายร้อยละ 76.60 นำมาเขียนเป็นสมการถดถอยได้ดังนี้ $\hat{Y}_{tot} = 0.19 + 0.51(X_5) + 0.29(X_4) + 0.14(X_3)$

3. แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร ได้แก่ 1) ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาข้างสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็น และให้ความเห็นชอบนโยบายและรูปแบบการก่อสร้าง 2) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดำเนินงานตามนโยบายการก่อสร้างทางยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายกำหนดไว้ และ 3) ด้านการประเมินผลนโยบาย จัดประชุมปฐมนิเทศโครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำมาประเมินผลการดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้

คำสำคัญ : การกำหนดนโยบาย แนวทางการพัฒนานโยบาย การดำเนินงานตามนโยบาย การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37

Thesis Title: The Policy Development Guidelines on Surveying, Designing, Improving, and Solving of Traffic Problems on Highway No.37 Cha-am Bypass (Phetchaburi-Prachuap Khiri Khan)

Researcher: Mr. Numphet Kimsang **Major:** Public Administration **Academic Years:** 2024

Advisor: Assoc. Prof. Dr.Supanut Subnawin **Co-advisor:** Assoc. Prof. Dr.Patcharasak Arlai

Abstract

The objectives of this study were to: 1) study the factors in determining policy and the policy development for surveying, designing, improving, and solving traffic problems, 2) study the factors in determining policy that affect the development of policies for surveying, designing, improving, and solving traffic problems, 3) propose policy development guidelines on surveying, designing, improving, and solving traffic problems on Highway No. 37, Cha-am bypass (Phetchaburi-Prachuap Khiri Khan). For the quantitative study, the data were collected from 400 people traveling on Highway No. 37, Cha-am bypass (Phetchaburi-Prachuap Khiri Khan), supported by qualitative study with 12 key informants involving in the policy process of surveying, designing, improving, and solving traffic problems on Highway No. 37, Cha-am bypass (Phetchaburi-Prachuap Khiri Khan), selected by purposive sampling method. The research tool was 1) the questionnaire with reliability level at 0.98, 2) a semi-structured interview form. The statistic analyzed by using percentage, mean, standard deviation, and stepwise multiple regression analysis. The data were analyzed by content analysis and then written in descriptive form.

The research results were as follows:

1. The opinion on factors in determining policy for surveying, designing, improving, and solving traffic problems, was overall at a high level ($\bar{X} = 3.88$, S.D. = 0.84). The factors could be ranked in descending order of their means as follows: policy implementation, policy approval, problem classification, policy alternative preparation, and policy evaluation. And, the overall opinion on policy development for surveying, designing, improving, and solving traffic problems was at a high level ($\bar{X} = 3.84$, S.D. = 0.92). The aspects could be ranked in descending order of their means as follows: occupational health, road users, accidents and safety, and public health.

2. The factors in determining policy affecting the policy development of surveying, designing, improving, and solving traffic problems included policy evaluation (X_5), policy implementation (X_4) and policy approval (X_3). The multiple correlation coefficient was 0.875, with a predictive efficiency of 76.60 percent. It could be written as a regression equation as follows: $\hat{Y}_{tot} = 0.19 + 0.51(X_5) + 0.29(X_4) + 0.14(X_3)$.

3. The policy development guidelines on surveying, designing, improving, and solving traffic problems included: 1) policy approval: consulting engineering companies in surveying traffic problems on Highway No. 37 to gather information to hold a meeting of relevant groups to jointly plan, set policies, express opinions, and approve policies and construction formats, 2) policy implementation: operating according to the policy of constructing elevated main roads, constructing bridges, and allowing local roads to pass under them, along with a traffic management system for roundabout intersections, in order to comply with the policy, and 3) policy evaluation: organizing a project orientation meeting with the consulting company and relevant agencies to explain and consider alternatives, assessing environmental impacts, electrical systems, and drainage systems, in order to evaluate the results of operations to ensure they were in line with the goals set forth in the policy.

Keywords: Determining Policy, Policy Development Guidelines, Policy implementation, Traffic on Highway No.37

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดีเพราะได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก รองศาสตราจารย์ ดร. พชรศักดิ์ อาลัย อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิภาวดี เปือกบัวขาว ประธานกรรมการสอบ และรองศาสตราจารย์มยุรี วัดแก้ว กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งให้ความเอาใจใส่ ให้คำปรึกษา ให้ข้อเสนอแนะ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เป็นอย่างดีมาตลอด ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ว่าที่ร้อยตรีหญิง ดร.วรรณิศา สีฟ้า อาจารย์ประจำ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผู้เชี่ยวชาญด้านเนื้อหาทาง รัฐประศาสนศาสตร์ รองศาสตราจารย์ ดร.ยุทธ ไถยวรรณ อาจารย์ประจำคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ผู้ตรวจสอบด้านระเบียบวิธีวิจัยและสถิติ และนายพรเทพ อีระกุล ผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร ที่อนุเคราะห์ตรวจแบบสอบถาม และกรุณาสละเวลาอันมีค่า ให้คำปรึกษาแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณ ประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี- ประจวบฯ) ที่อนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการแขวงทางหลวง เพชรบุรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) หัวหน้าหมวดทางหลวงชะอำ หัวหน้า หมวดทางหลวงหัวหิน นายช่างโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 นายช่างประจำโครงการก่อสร้างฯ นายกเทศมนตรีเมืองชะอำ นายกเทศมนตรีตำบลนายาง นายก องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และนายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังก้ง ที่อนุเคราะห์ในการให้สัมภาษณ์ และอำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้

ท้ายที่สุดนี้ ความมีคุณค่า ประโยชน์ และความดีของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่ บิดา มารดา ครู อาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ที่ได้อบรมสั่งสอนและช่วยเหลือผู้วิจัยตลอดมา

น้ำเพชร กิมสร้าง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ.....	(3)
Abstract.....	(4)
กิตติกรรมประกาศ.....	(5)
สารบัญ.....	(6)
สารบัญตาราง.....	(8)
สารบัญภาพ.....	(10)
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์การวิจัย.....	3
สมมติฐานการวิจัย.....	4
ขอบเขตของการวิจัย.....	4
นิยามเชิงปฏิบัติการ.....	6
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	9
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
ข้อมูลทั่วไปของโครงการการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) และงานวิจัย ที่เกี่ยวข้อง.....	10
แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ.....	21
ตัวแบบสำหรับการวิเคราะห์นโยบายและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	31
แนวคิดเกี่ยวกับความสำเร็จในการพัฒนานโยบาย.....	58
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	68
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	72
วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research Methodology).....	72
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	72
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	73
การสร้างและการหาคุณภาพเครื่องมือ.....	73
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	74
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	74
วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Methodology).....	75
ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ.....	75
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	75
ขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	76

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	76
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	77
4 ผลการวิจัย.....	78
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	78
ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมือง ชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ).....	80
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนา นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ).....	87
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนา นโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง หมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ).....	92
ตอนที่ 5 เสนอแนวทางการพัฒนา นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และ แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ).....	95
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	111
สรุปผลการวิจัย.....	111
การอภิปรายผล.....	115
ข้อเสนอแนะ.....	123
บรรณานุกรม.....	126
ภาคผนวก.....	131
ภาคผนวก ก หนังสือเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย.....	132
ภาคผนวก ข เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	136
ภาคผนวก ค รายชื่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ.....	146
ภาคผนวก ง ค่าดัชนีความสอดคล้องของเครื่องมือวิจัย.....	154
ภาคผนวก จ ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม.....	159
ประวัติผู้วิจัย.....	161

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 พื้นที่เป้าหมายโครงการ.....	14
2.2 แสดงสาระแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย.....	53
2.3 สัณเคราะห์แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย.....	57
2.4 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต.....	62
4.1 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	79
4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมและรายด้าน.....	81
4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา.....	82
4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย.....	83
4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย.....	84
4.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	85
4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการประเมินผลนโยบาย.....	86
4.8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมและรายด้าน.....	87
4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการสาธารณสุข.....	88

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านอาชีวอนามัย.....	89
4.11 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย.....	90
4.12 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านผู้ใช้ทาง.....	91
4.13 ค่า Tolerance และค่า VIF ของการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัย การกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ).....	92
4.14 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของตัวแปรปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ).....	93
4.15 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยภาพรวม (X_{tot}).....	93
4.16 ค่าน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยภาพรวม (X_{tot}).....	94
4.17 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการให้ความเห็นชอบนโยบาย.....	98
4.18 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย.....	101
4.19 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย.....	104
4.20 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ).....	106

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 แผนที่เส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ.....	11
2.2 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ.....	12
2.3 พื้นที่เป้าหมายของโครงการ.....	16
2.4 องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ.....	25
2.5 ตัวแบบชนชั้นนำ.....	38
2.6 ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม.....	39
2.7 ตัวแบบเชิงระบบ.....	41
2.8 ตัวแบบสถาบัน.....	42
2.9 ตัวแบบกระบวนการ.....	44
2.10 แบบจำลองการประเมิน Input-Output Model.....	46
2.11 ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม.....	47
2.12 ตัวแบบประชาสังคม.....	49
2.13 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	69

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทั่วโลกกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้ส่งผลกระทบทำให้เกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการเป็นจำนวนมาก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2563) ได้จัดทำคู่มือแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์กระทรวงแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 โดยมีสาระสำคัญจากกรายงานขององค์การอนามัยโลกได้ระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน มีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 50 ล้านคน อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกในกลุ่มผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี นอกจากนั้นมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มคนเดินทางเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและผู้ขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับประเทศไทยเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลก จากการจัดอันดับโดยองค์การอนามัยโลก (WHO) โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนสูงสุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลก เนื่องจากถนนหนทางในประเทศไทยหลายแห่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจากสถิติในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศไทยยังเป็นถนนที่อันตรายที่สุดเป็นอันดับ 1 อีกด้วย (องค์การอนามัยโลก, 2565 : 2) หากวิเคราะห์ถึงสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงปี 2564-2565 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนถึง 13,488 ราย ซึ่งมีสาเหตุหลักเกิดจาก 3 กรณี คือ การชนทั่วไป เกิดจากบุคคล เช่น การขับเร็ว การขับรถตัดหน้า และเกิดจากอุปกรณ์ เช่น ห้ามล้อขัดข้อง อีกด้านหนึ่งพบว่า ในปัจจุบันอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับผู้ขี่รถจักรยานยนต์ เพราะมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในเขตเมือง จากข้อมูลของโครงการขับเคลื่อนสังคมไทยสู่จักรยานยนต์ปลอดภัยที่ได้ตรวจสอบสภาพถนนในประเทศไทยกว่า 1,000 กิโลเมตร พบว่า 3 ใน 4 ของถนนในไทยนั้นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นสภาพถนนที่ขรุขระ มีหลุมลึก รวมถึงการออกแบบถนน ยังเหมาะสมสำหรับรถยนต์มากกว่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งมีระยะโค้ง ระยะเบรกที่แตกต่างจากรถยนต์ อีกทั้งถนนในบ้านเรายังมีสิ่งอันตรายข้างทาง เช่น เสาไฟฟ้า ต้นไม้จำนวนมาก รวมถึงกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง เช่น การให้รถจักรยานยนต์วิ่งช่องทางซ้าย ซึ่งรถบรรทุกก็วิ่งช่องทางซ้ายเช่นเดียวกัน จึงมักมีเหตุรถจักรยานยนต์พุ่งเข้าไต่รถบรรทุกอยู่บ่อยครั้ง (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมและความปลอดภัยทางถนน, 2565) ซึ่งปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นมาเป็นเวลานานส่งผลกระทบต่องบประมาณของประเทศในการที่จะต้องมาจัดการกับปัญหาจราจรดังกล่าวเป็นจำนวนเงินมากมายในแต่ละปี ในบริเวณทางแยกจุดตัดทางหลวงก็เป็นบริเวณที่เกิดปัญหาการจราจรมาก มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หน่วยงานที่ดูแลจุดตัดทางแยกต่าง ๆ ก็พยายามเพิ่มความปลอดภัยด้วยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ระบบสัญญาณไฟจราจร รวมถึงปรับปรุงผิวจราจรให้ใช้การได้ดี เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น แต่ปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่ทุเลาลง ดังนั้นจึงควรมีการวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อมาแก้ไข และปรับปรุงวิธีการดูแลจุดตัดทางหลวงต่าง ๆ (ธีระยุทธ ถนอมวัฒนา, 2558 : 1)

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง ควบคุม บำรุง และบำรุงรักษา ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงาน ที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบำรุงทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบำรุงและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง มาตรฐานงานก่อสร้างทาง แนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงาน ดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและ ออกแบบ ซึ่งในงบประมาณนี้มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตาม แผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงาน ส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและ ออกแบบเป็นไปตามแผน ทันทีกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้ เมื่อมีแบบแล้ว (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564 ก : 1-1)

ตามที่กรมทางหลวงโดยสำนักแผนงานได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และ บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด ได้ทำการศึกษาและทบทวน รายงานการศึกษา ยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนงานโครงการในอนาคตที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาจากโครงการ ต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะทำให้โครงการมีความสอดคล้องกับแนวคิดและรูปแบบ การพัฒนาของแผนงานต่าง ๆ มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด ทำให้ได้โครงการที่จำเป็นต้อง ดำเนินการดังนี้ โครงการทางหลวงพิเศษสายใต้ นครปฐม-ชะอำ โครงการทางหลวงพิเศษบางขุนเทียน- ปากท่อ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ (นครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) โครงการทางหลวงแนวใหม่ สามแยกวังมะนาว บรรจบทางหลวงหมายเลข 3510 (หนองหญ้าปล้อง) โครงการถนนผังเมืองรวมชุมชนปรางบุรีสาย ง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และโครงการทางต่างระดับข้าม ทล.37 เชื่อมระหว่าง ปช.2052-ปช.2057 ซึ่งแต่ละโครงการที่กล่าวมาได้รับการจัดสรรงบประมาณและ เริ่มดำเนินงานตามนโยบายไปบ้างแล้ว โดยเฉพาะโครงการทางต่างระดับข้าม ทล.37 เชื่อมระหว่าง ปช.2052-ปช.2057 หรือทางเลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ที่ปัจจุบันเกิดปัญหาการติดขัดของ จราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ เส้นทางนี้เป็นทางเลี่ยงเมืองชะอำ และหัวหินที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางและภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้นจึงจำเป็นต้อง มีการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น อีกทั้ง บริเวนใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการมีพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวจึงต้องทำรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและ

สิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุดที่จะอาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ข : 1-1)

สำนักสำรวจและออกแบบจึงได้จัดประชุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการดังกล่าว เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ กำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ซึ่งการกำหนดนโยบายจะต้องประกอบไปด้วยผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบาย อาทิ หน่วยงานราชการในระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานระดับตำบล กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ อาทิ ผู้นำชุมชน ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ พื้นที่อ่อนไหว หน่วยงานเจ้าของโครงการ องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ ซึ่งในการดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ จะต้องทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้งแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (กรมทางหลวง, 2563) โดยจะประเมินให้ครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งในการกำหนดนโยบายส่วนใหญ่จะพบว่ามีเพียงสองกลุ่มแรกที่มีบทบาทในการดำเนินการ ทำให้นโยบายสาธารณะหรือนโยบายในการพัฒนาจำนวนมากไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่ นอกจากนี้บ่อยครั้งที่เกิดความขัดแย้งกับประชาชนและลูกหลานบานปลายเป็นปัญหาสังคมจนท้ายสุดเป็นปัญหาในระดับชาติ

จากปัญหาข้างต้นทำให้ผู้วิจัยซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในหน่วยงานของกรมทางหลวงจึงมีความสนใจที่จะศึกษาแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อให้การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทราบถึงหลักการวิเคราะห์นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการระบบจราจร เพื่อให้รองรับการเดินทางของผู้สัญจรไป-มา และส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือวันหยุดให้น้อยที่สุด อีกทั้งยังช่วยสร้างความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอีกด้วย

วัตถุประสงค์การวิจัย

ในการวิจัย “แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)” ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัจจัยการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)
2. เพื่อศึกษาปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)
3. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

สมมติฐานการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)” ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานการวิจัยไว้ดังนี้

ปัจจัยการกำหนดนโยบายส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ระหว่างระเบียบวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) กับระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนและสามารถตอบคำถามการวิจัยได้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาแนวทาง การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยการศึกษาครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมด้วยการเรียนรู้แบบนิรนัย หรือ “Deductive Method” จากแนวคิดการกำหนดนโยบายของดาย (Dye, 2008 : 13-22) พิทยา บวรวัฒนา (2556 : 1-17) สัญญา เคนาภูมิ และบุรณัฏฐ์ จันทร์แดง (2562 : 101) ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิน (2565 : 67-84) และจากงานวิจัยของนาตยา แท่นนิล (2554 : 220-237) พระครูสิริสุตานุยุต (2556 : 92-95) กมลวิษ ลอยมา (2558 : 273-289) ธัญวรัตน์ แจ่มใส (2558 : 246-261) วิรัช รัตนกุล (2558 : 108-110) รัชฎ เทพฉายโต (2561 : 47) มารศรี เงินเย็น (2561 : 87-89) และรัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์ (2564 : 56-59) นำมาสังเคราะห์ทำให้ได้ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายมาเป็นตัวแปรอิสระในการวิจัยประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) การจำแนก ลักษณะปัญหา 2) การจัดทำทางเลือกนโยบาย 3) การให้ความเห็นชอบนโยบาย 4) การนำนโยบาย

ไปปฏิบัติ และ 5) การประเมินผลนโยบาย เพื่อนำไปสู่ตัวแปรตามคือ การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ด้านอาชีวอนามัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านผู้ใช้ทาง

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

1. ตัวแปรอิสระ เป็นการศึกษาปัจจัยการกำหนดนโยบาย ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่
 - 1.1 ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา
 - 1.2 ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย
 - 1.3 ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย
 - 1.4 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 1.5 ด้านการประเมินผลนโยบาย
2. ตัวแปรตาม เป็นการศึกษาการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่
 - 2.1 ด้านการสาธารณสุข
 - 2.2 ด้านอาชีวอนามัย
 - 2.3 ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย
 - 2.4 ด้านผู้ใช้ทาง

ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. การวิจัยเชิงปริมาณ

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เนื่องด้วยผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน จึงได้ใช้วิธีการคำนวณโดยใช้สูตรของคอคอรัน (Cochran, 1953) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน และเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling)

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ จำนวน 6 คน และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย จำนวน 6 คน ซึ่งผู้วิจัยเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญในลักษณะแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยเลือกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายจำนวน 12 คน ประกอบด้วย

- 1) กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ 1.1) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
- 1.2) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) 1.3) หมวดทางหลวงชะอำ 1.4) หมวดทางหลวงหัวหิน 1.5) ผู้บริหารโครงการ และ 1.6) วิศวกรโครงการ

2) กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย ได้แก่ 2.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลเมือง
ชะอำ 2.2) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนาอาจ 2.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา
2.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 2.5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และ
2.6) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังก้ง

ขอบเขตด้านพื้นที่

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้วิจัยศึกษาในเขตพื้นที่ทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ
(เพชรบุรี-ประจวบฯ) ตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข 37 (กม.0+000) (บริเวณชุมชนบ้านนิคมพัฒนาตนเอง)
อยู่ในพื้นที่ตำบลชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ช่วงต้นโครงการ กม.0+000 ถึง กม.22+060
แนวเส้นทางผ่านชุมชนและหมู่บ้าน เทศบาลตำบลนาอาจ เทศบาลเมืองชะอำ และตำบลสามพระยา
อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี รวมระยะทาง 47 กิโลเมตร

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ผู้วิจัยได้กำหนดระยะเวลาในการทำวิจัยตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนธันวาคม
พ.ศ.2567 รวมระยะเวลา 23 เดือน โดยมีรายละเอียดของข้อมูล ดังนี้

1. เดือนมกราคม พ.ศ.2566 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
2. เดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2566 สืบเคราะห์ข้อมูลด้านวรรณกรรมและข้อมูล
เชิงสัมภาษณ์ และเชิงพื้นที่
3. เดือนเมษายน พ.ศ.2566 เตรียมรูปแบบเพื่อสอบเค้าโครงวิทยานิพนธ์
4. เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 สอบเค้าโครงวิทยานิพนธ์
5. เดือนมิถุนายน-สิงหาคม พ.ศ. 2566 ปรับแก้โครงร่างวิทยานิพนธ์ และหาค่า
ความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (IOC)
6. เดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566 ลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล
7. เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566-เดือนเมษายน พ.ศ.2567 ตรวจสอบความถูกต้องของ
ข้อมูล เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลและเตรียมรูปแบบ
8. เดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม พ.ศ.2567 นำรูปแบบเสนอให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบ
และเตรียมความพร้อมในการสอบป้องกันวิทยานิพนธ์
9. เดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2567 ปรับแก้รูปแบบตามคำแนะนำของอาจารย์
ที่ปรึกษา พร้อมทั้งทำรูปแบบเพื่อยื่นสอบป้องกันวิทยานิพนธ์
10. เดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 สอบป้องกันวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งแก้ไข
วิทยานิพนธ์และจัดทำรูปแบบฉบับสมบูรณ์

นิยามเชิงปฏิบัติการ

การพัฒนา หมายถึง การเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น เท่าเดิม ทั้งในเชิงปริมาณและ
เชิงคุณภาพ อาทิ ถนนหนทาง ตึกกรมบ้านช่อง ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจ เป็นต้น

การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร หมายถึง การศึกษา การสำรวจ สภาพการจราจรในปัจจุบันบนถนนโครงข่ายทางหลวง เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลในการออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขถนน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน

การกำหนดนโยบาย หมายถึง ขั้นตอนของกระบวนการนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา วิธีการที่เกี่ยวข้อง ตรงประเด็น และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในการแก้ไขปัญหาเชิงนโยบายที่เกิดขึ้น

ปัจจัยการกำหนดนโยบาย หมายถึง การสำรวจสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อนำมาสู่การเตรียมการพัฒนาการนโยบายของผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว โดยแบ่งกระบวนการออกเป็น 5 ขั้นตอน ได้แก่

1. การจำแนกลักษณะปัญหา หมายถึง การให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง พิจารณา ปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้ภาครัฐแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ว่ามีปัญหาลักษณะใด ซึ่งภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำมาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุของปัญหา ระดับความรุนแรง ของปัญหา และผลกระทบของปัญหาที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อจัดลำดับ ความสำคัญสำหรับการพิจารณาในขั้นตอนต่อไป

2. การจัดทำทางเลือกนโยบาย หมายถึง การนำข้อมูลปัญหานโยบายจากการวิเคราะห์ เบื้องต้นโดยพิจารณาจากลำดับความสำคัญแล้วมากำหนดวาระสำหรับการอภิปรายนโยบาย เพื่อแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผล จากนั้นประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบ การปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และ ประชาชนได้ทราบ เพื่อนำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความคุ้มค่า ในด้านต้นทุน และผลประโยชน์ รวมทั้งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยจะต้อง พิจารณาผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจจะเกิดขึ้น

3. การให้ความเห็นชอบนโยบาย หมายถึง การตัดสินใจของผู้บริหารนโยบายและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติในการเลือกทางเลือกใด โดยมีการทำประชาคมติ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน เปิดโอกาสให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไข และลดปัญหา และประเมินทางเลือกโดยคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของ ประชาชน และให้ประชาชนสามารถแสดงความเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงาน ตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย

4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี- ประจวบฯ) อย่างชัดเจน เพื่อให้มีการร่วมมือกันในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนด นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง รวมทั้งการจัดสรร งบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมให้บรรลุวัตถุประสงค์

5. การประเมินผลนโยบาย หมายถึง การศึกษาการดำเนินงานของโครงการ การสังเกตการณ์การทำงาน การประเมินสิ่งแวดล้อมของการนำนโยบายไปปฏิบัติ การประเมินผล ตรวจสอบ ทรพยากรหรือปัจจัยนำเข้า การประเมินผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบายหรือโครงการที่มีต่อกลุ่มเป้าหมาย และกลุ่มนอกเป้าหมาย รวมทั้งการให้ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

การพัฒนานโยบาย หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการกำหนดนโยบาย การจำแนกและประเมินทางเลือกของนโยบายหรือแผนงานแล้วบริหารหรือจัดการให้เป็นไปตามนโยบายหรือแผนงานจนประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่วางไว้ เพื่อพัฒนาบรรเทาหรือแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ทางด้านการสาธารณสุข ด้านอาชีวอนามัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านผู้ใช้ทาง

1. ด้านการสาธารณสุข หมายถึง การให้ความสำคัญกับการดูแลด้านสาธารณสุขที่อาจเกิดขึ้นจากการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง โดยมีควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน และมีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว

2. ด้านอาชีวอนามัย หมายถึง การส่งเสริม ควบคุม ดูแล ป้องกันโรค และอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง โดยมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่พนักงานซ่อมบำรุงทางหรือผู้ปฏิบัติงาน อาทิ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ มีการติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจน ติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง และจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ผู้สัญจรไปมา

3. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย หมายถึง การควบคุม ดูแล และป้องกันอุบัติเหตุ และสร้างความปลอดภัยจากการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง มีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ มิให้กีดขวางการจราจร จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ จัดเก็บ กวาดเศษดิน หิน จากการตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ และประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่คอยควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนเส้นทางก่อสร้าง

4. ด้านผู้ใช้ทาง หมายถึง การควบคุม ดูแล และป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง โดยการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ

บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ ป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยก ไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ที่ชัดเจน รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างมีการติดป้าย ชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ และมีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชน สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก

ทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) หมายถึง ถนนเลี่ยงเมืองชะอำ จังหวัดเพชรบุรี และเลี่ยงเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลาง และภาคใต้

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้ข้อมูลของปัจจัยการนำนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุง แก้ไขนโยบายให้เหมาะสมต่อไป
2. ได้สาเหตุและปัจจัยการกำหนดนโยบายส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อนำไปเป็นข้อมูลในด้านการวางแผนและวิเคราะห์นโยบายในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรในโครงการที่กำลังดำเนินการและโครงการอื่นต่อไป
3. ได้องค์ความรู้ใหม่เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

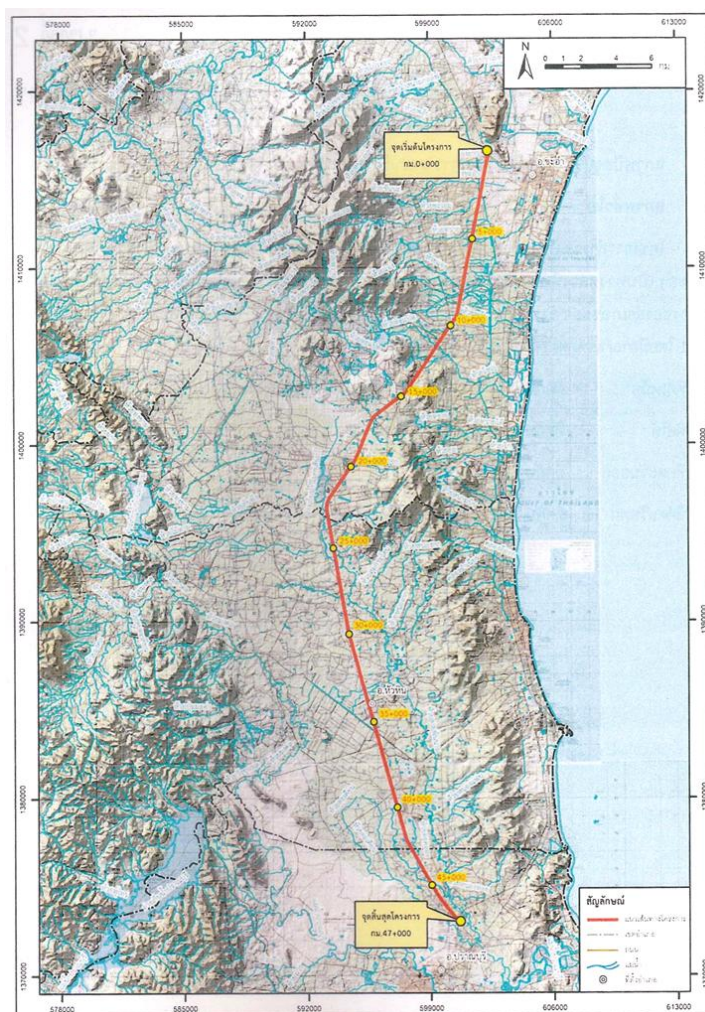
การวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของโครงการการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ
3. ตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบายและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
4. แนวคิดเกี่ยวกับความสำเร็จในการพัฒนานโยบาย
5. กรอบแนวคิดในการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของโครงการการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โครงการการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำเป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองชะอำและหัวหินที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางและภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น โดยสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียง มีดังนี้

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ เป็นทางหลวงที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางและภาคใต้ พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี และอำเภอปราณบุรี อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่จังหวัดข้างเคียง ได้แก่ ทิศเหนือ ติดกับจังหวัดราชบุรี และจังหวัดสมุทรสงคราม ทิศใต้ ติดกับจังหวัดชุมพร ทิศตะวันออก ติดกับทะเลอ่าวไทย และทิศตะวันตก ติดกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ดังภาพที่ 2.1 (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก : 2-1)



ภาพที่ 2.1 แผนที่เส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ
ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ก : 2-2)

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำมีระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 37 (กม.0+000) (บริเวณชุมชนบ้านนิคมพัฒนาตนเอง) อยู่ในพื้นที่ตำบลชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ช่วงต้นโครงการ กม.0+000 ถึง กม.22+060 แนวเส้นทางผ่านชุมชนและหมู่บ้าน เทศบาลตำบลนายาง เทศบาลเมืองชะอำ และตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โดยสภาพสองข้างทางจะประกอบด้วย อาคาร/บ้านเรือนประปราย โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านอ่างหิน ตำบลสามพระยา โรงเรียนบ้านดอนมะกอก มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 47 จังหวัดเพชรบุรี โรงเรียนเพชรบุรีปัญญานุกูล และวิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีเพชรบุรี อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมและสถานประกอบการ ภูมิประเทศจะเป็นแบบที่ราบ ลักษณะแบนนอกเมือง และ กม.24+000 แนวเส้นทางตัดผ่านหมู่บ้านในตำบลหินเหล็กไฟ ตำบลทับใต้ อำเภอหัวหิน และตำบลวังก้ง อำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยสภาพสองข้างทางจะประกอบด้วยอาคาร/บ้านเรือนประปราย

วัดห้วยสามพินนาม วัดทะมะดอนเสือหมอบ และโรงเรียนวังยาว สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมและสถานประกอบการ ภูมิประเทศจะเป็นแบบที่ราบจนกระทั่งไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.47+348.260 สิ้นสุดบริเวณทางหลวงหมายเลข 37 (บริเวณบ้านวังก้งพง) อยู่ในพื้นที่ตำบลวังก้งพง อำเภอปรางค์บุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยตลอดเส้นทางโครงการ สภาพปัจจุบันของทางหลวงเดิมเป็นทางลาดยางแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีตขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 80 เมตร แสดงรายละเอียดแนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ ดังภาพที่ 2.1 (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก : 2-3)



จุดเริ่มต้นโครงการ บนถนนเพชรเกษม (ทล.4)



กม.2+100 จุดตัดกับถนนเลียบคลองชลประทาน



กม.10+300 จุดตัดกับถนนสาย พบ.1001



กม.13+500 รูปแบบจุดกลับรถ (At grade U-Turn)



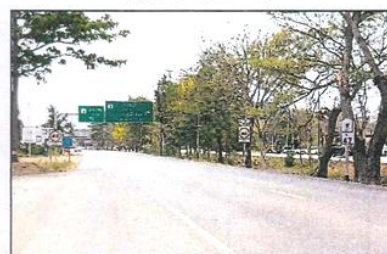
กม.17+000 จุดตัดกับถนนสาย พบ.1010



กม.28+800 จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3218
(แยกวัดห้วยมงคล)



กม.35+500 ตัดกับถนนสาย ปช.2052
(ทข.กำลังก่อสร้างทางแยกต่างระดับ)



กม.47+000 จุดสิ้นสุดโครงการ
บรรจบถนนเพชรเกษม (ทล.4)

ภาพที่ 2.2 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ
ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ก : 2-4)

รูปแบบทางหลวงโครงการ

โครงการเป็นการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร โดยทางหลวงเดิมเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร โดยจากผลการศึกษาด้านการจราจรพบว่า ปริมาณจราจรในปัจจุบันประมาณ 50,000 PCU/วัน ส่วนโครงการในอนาคตที่สำคัญที่จะเสริมด้านการจราจร ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชะอำ-ชุมพร โดยคาดว่าจะเปิดบริการในปี พ.ศ.2570 ดังนั้นการศึกษานี้จะใช้โครงการนี้เป็นพื้นฐานโครงการในอนาคตร่วมด้วย โดยการศึกษาได้ทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรในกรณีที่ไม่มี การปรับปรุงทางหลวงโครงการ พบว่า ทางหลวงเดิมไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ (LOS ระดับ E ในปี พ.ศ.2588 หรือ 20 ปีหลังจากเปิดการจราจร) หากปรับปรุงทางหลวงโครงการเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ร่วมกับการยกเลิกระบบสัญญาณไฟจราจร และปิดเกาะกลางทั้งหมดตลอดเส้นทาง พร้อมทั้งมีการก่อสร้างทางขนานฝั่งละ 1 ช่องจราจร พบว่า การคาดการณ์จราจร มีค่าระดับการให้บริการ ระดับ C (LOS C) ตั้งแต่ปีเปิด และ LOS D ในปี พ.ศ.2588 ซึ่งอยู่ในขั้นติดขัด ดังนั้นจึงสรุปว่ารูปแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร พร้อมทางขนานฝั่งละ 1 ช่องจราจร จึงไม่เหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก : 2-5)

ดังนั้นจึงได้พิจารณาว่าหากพัฒนาเป็นทางหลวง 6 ช่องจราจร แบบปิดเกาะกลางตลอด เส้นทาง ซึ่งผลการศึกษาด้านการจราจรพบว่าทางหลวงรูปแบบนี้สามารถให้บริการการจราจรได้ดี มีระดับการให้บริการอยู่ระดับ B ในปีเปิด (LOS B) และปี พ.ศ.2588 ค่าระดับการให้บริการระดับ LOS C จึงได้ศึกษาว่าหากพัฒนาโครงการเป็นทางหลวง 6 ช่องจราจร พร้อมกับการก่อสร้างทาง ขนานฝั่งละ 1 ช่องจราจร พบว่า ผลการศึกษาด้านการจราจรมีค่าระดับการให้บริการดีกว่าทางหลวง 6 ช่องจราจร โดยระดับการให้บริการมีระดับ LOS B ตั้งแต่ปีเปิดจนถึงปี พ.ศ.2588 ซึ่งในทางปฏิบัติ อาจจะต้องใช้งบประมาณในการลงทุนที่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก ดังนั้นการศึกษาด้านจราจรเสนอแนะว่าควรปรับปรุงเป็นทางหลวง 6 ช่องจราจร

สภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางโครงการ

การศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญห การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ จะครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 18 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรดิน น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบ นิเวศ พืชในระบบนิเวศ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ เศรษฐกิจ-สังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย สุขาภิบาล ผู้ใช้ทาง และ สุนทรียภาพ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลปฐมภูมิ จากการสำรวจในภาคสนาม โดยข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันที่ได้มาทั้งหมดจะนำมาประกอบเป็น ข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนา โครงการ ทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก : 3-1)

โครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง หมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ เป็นการก่อสร้างจากทางหลวง 4 ช่องจราจร เป็นทางหลวงขนาด

6 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นบริเวณบนทางหลวงหมายเลข 37 (กม.0+000) และสิ้นสุดบริเวณบนทางหลวงหมายเลข 37 (กม.47+348.260) โดยประมาณ มีระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร ซึ่งตั้งอยู่ในขอบเขตการปกครองอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี และอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมีพื้นที่ศึกษาในบริเวณพื้นที่ดำเนินการของโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการในระยะข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่ดำเนินการมีมีส่วนร่วมของประชาชน ทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.0+000 บริเวณทางแยกต่างระดับชะอำ และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.47+000 บริเวณทางแยกต่างระดับปราณบุรี-หัวหิน ระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 2 จังหวัด 3 อำเภอ 7 ตำบล ได้แก่ จังหวัดเพชรบุรี ในพื้นที่อำเภอชะอำ (ตำบลชะอำ ตำบลสามพระยา และตำบลเขาใหญ่) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในพื้นที่อำเภอหัวหิน (ตำบลทับใต้ และตำบลหินเหล็กไฟ) และอำเภอปราณบุรี (ตำบลวังภัง และตำบลเขาน้อย)

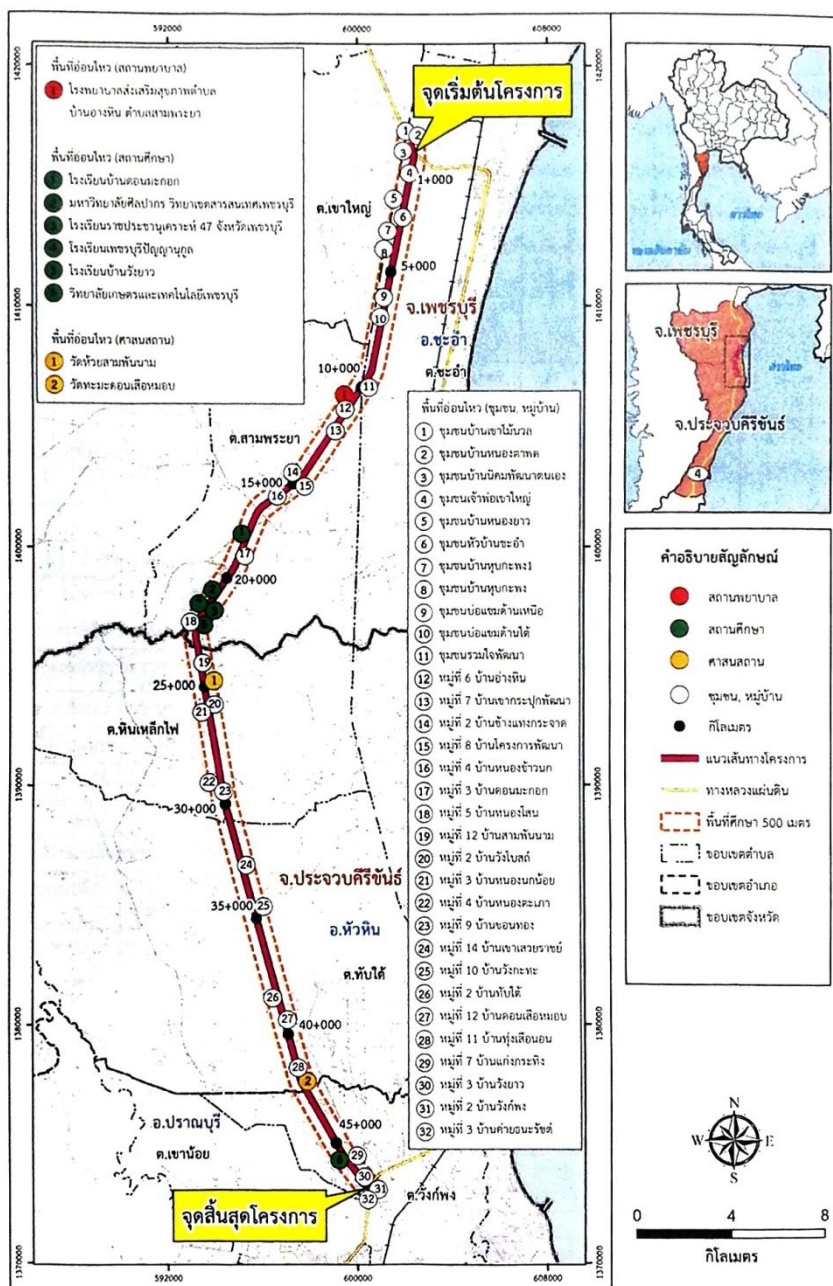
ตารางที่ 2.1 พื้นที่เป้าหมายโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครองในพื้นที่	หมู่บ้าน
เพชรบุรี	ชะอำ	สามพระยา	องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา	หมู่ที่ 2 บ้านช้างแท่งกระจาด
				หมู่ที่ 3 บ้านดอนมะกอก
				หมู่ที่ 4 บ้านหนองข้าวนก
				หมู่ที่ 5 บ้านหนองโสน
				หมู่ที่ 6 บ้านอ่างหิน
				หมู่ที่ 7 บ้านเขากระปุกพัฒนา
				หมู่ที่ 8 บ้านโครงการพัฒนา
	ชะอำ	เทศบาลเมืองชะอำ		ชุมชนเจ้าพ่อเขาใหญ่
				ชุมชนหัวบ้านชะอำ
				ชุมชนบ่อแคมด้านเหนือ
				ชุมชนบ่อแคมด้านใต้
				ชุมชนรวมใจพัฒนา
				ชุมชนหนองตาพด
	เขาใหญ่	เทศบาลตำบลนายาง		หมู่ที่ 2 ชุมชนบ้านเขาไม้แว่น
				หมู่ที่ 3 ชุมชนบ้านนิคมพัฒนาตนเอง
				หมู่ที่ 7 ชุมชนบ้านหนองยาว
				หมู่ที่ 8 ชุมชนบ้านหุบกระพง
				หมู่ที่ 10 ชุมชนบ้านหุบกระพง
ประจวบคีรีขันธ์	หัวหิน	ทับใต้	องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้	หมู่ที่ 2 บ้านทับใต้
				หมู่ที่ 10 บ้านวังกระทะ
				หมู่ที่ 11 บ้านทุ่งเสื่อนอน
				หมู่ที่ 12 บ้านดอนเสือหมอบ
				หมู่ที่ 14 บ้านเขาเสวยราชย์

ตารางที่ 2.1 พื้นที่เป้าหมายโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครองในพื้นที่	หมู่บ้าน
		หินเหล็กไฟ		หมู่ที่ 2 บ้านวังโบสถ์
				หมู่ที่ 3 บ้านหนองนน้อย
				หมู่ที่ 4 บ้านนอกตะเภา
				หมู่ที่ 9 บ้านซอนทอง
				หมู่ที่ 12 บ้านสามพันนาม
	ปราณบุรี	วังก้ง	องค์การบริหารส่วนตำบล วังก้ง	หมู่ที่ 2 บ้านวังก้ง
				หมู่ที่ 3 บ้านวังยาว
				หมู่ที่ 7 บ้านแก่งกระทิง
		เขาน้อย		หมู่ที่ 3 บ้านค่ายธนระริชต์ (ชุมชน โรงพยาบาลค่ายธนระริชต์)
2 จังหวัด	3 อำเภอ	7 ตำบล	3 เทศบาล 4 อบต.	32 หมู่บ้าน

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ก : 7-3)



ภาพที่ 2.3 พื้นที่เป้าหมายของโครงการ

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ก : 7-4)

กลุ่มเป้าหมายของโครงการ

กลุ่มเป้าหมายในการประชาสัมพันธ์โครงการ ครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจากโครงการ แบ่งเป็น 6 กลุ่ม ดังนี้ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก : 7-5 - 7-10)

1. หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ

1.1 หน่วยงานราชการระดับอำเภอ ประกอบด้วย

1.1.1 จังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ นายอำเภอชะอำ พัฒนาชุมชนอำเภอชะอำ เกษตรอำเภอชะอำ สาธารณสุขอำเภอชะอำ ปศุสัตว์อำเภอชะอำ และผู้อำนวยการโรงพยาบาลชะอำ

1.1.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ นายอำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี พัฒนาชุมชนอำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี เกษตรอำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี สาธารณสุขอำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี ปศุสัตว์อำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี และผู้อำนวยการโรงพยาบาลหัวหินและโรงพยาบาลปราณบุรี

1.2 หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วย

1.2.1 จังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ ผู้จัดการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดเพชรบุรี ผู้จัดการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 (ภาคใต้) จังหวัดเพชรบุรี ผู้จัดการประปาส่วนภูมิภาคสาขาเพชรบุรี และผู้จัดการบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ส่วนบริการลูกค้าจังหวัดเพชรบุรี

1.2.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ ผู้จัดการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้จัดการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี ผู้จัดการประปาส่วนภูมิภาคสาขาประจวบคีรีขันธ์ สาขาหัวหิน และสาขาปราณบุรี และผู้จัดการบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ส่วนบริการลูกค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.3 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1.3.1 จังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบุรี ประธานสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบุรี นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองชะอำ ประธานสภาเทศบาลเมืองชะอำ ผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลเมืองชะอำ นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนาอาจ ประธานสภาเทศบาลตำบลนาอาจ ผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลตำบลนาอาจ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา และผู้อำนวยการกองช่างองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา

1.3.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประธานสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังก้ง ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลวังก้ง นายกเทศมนตรีตำบลเขาน้อย และประธานสภาเทศบาลตำบลเขาน้อย

1.4 หน่วยงานระดับตำบล ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลวังก้ง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านใหม่พัฒนา เขาน้อย ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทับใต้ และผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหินเหล็กไฟ

2. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ

2.1 ผู้นำชุมชน ประกอบด้วย

2.1.1 จังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ กำนันตำบลสามพระยา ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านดอนมะกอก ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านหนองข้าวนก ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 บ้านอ่างหิน ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7

บ้านเขากระปุกพัฒนา ประธานชุมชนรวมใจพัฒนา ประธานชุมชนเจ้าพ่อเขาใหญ่ ประธานชุมชนบ่อแหมม ด้านเหนือ ประธานชุมชนบ่อแหมมด้านใต้ ประธานชุมชนบ้านใหญ่ชะอำ ประธานชุมชนหัวบ้านชะอำ ประธานชุมชนหนองตาพุด กำนันตำบลเขาใหญ่ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7 ชุมชนบ้านหนองยาว ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 8 ชุมชนบ้านหุบกระพง 1 ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 8 ชุมชนบ้านหุบกระพงเขาโป่ง ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 9 ชุมชนบ้านไร่บน และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 10 ชุมชนบ้านหุบกระพง

2.1.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ กำนันตำบลทับใต้ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านทับใต้ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 10 บ้านวังกะทะ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 11 บ้านทุ่งเสียนอน ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 12 บ้านดอนเสือหมอบ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 14 บ้านเขาเสวยราช กำนันตำบลหินเหล็กไฟ ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านหนองนกน้อย ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 9 บ้านขอนแก่น ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 12 บ้านสามพันนาม กำนันตำบลวังก้ง ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านวังยาว กำนันตำบลเขาน้อย และผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านค่ายธนรัชต์ (ประธานคณะกรรมการชุมชนโรงพยาบาลค่ายธนรัชต์)

2.2 ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ เชิญผ่านเฟซบุ๊กโครงการ ป้ายประกาศเชิญประชุม

2.3 พื้นที่อ่อนไหว (สถานพยาบาล ศาสนสถาน สถานศึกษา) ประกอบด้วย

2.3.1 จังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านอ่างหิน ตำบลสามพระยา ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านดอนมะกอก อธิการบดีมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี ผู้อำนวยการโรงเรียนเพชรบุรีปัญญานุกูล ผู้อำนวยการโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 47 และผู้อำนวยการวิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีเพชรบุรี

2.3.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ เจ้าอาวาสวัดห้วยสามพันนาม และผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านวังยาว

3. หน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบกรมทางหลวง จังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) และหมวดทางหลวงชะอำ

4. องค์กรพัฒนาเอกชน/องค์กรภาคเอกชน/สถาบันการศึกษา/นักวิชาการอิสระ ประกอบด้วย

4.1 จังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ ประธานหอการค้าจังหวัดเพชรบุรี ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเพชรบุรี ประธานชมรมผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี มูลนิธิอุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธรในพระราชูปถัมภ์ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ชมรมธุรกิจการโรงแรมจังหวัดเพชรบุรี สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี ชมรมอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดเพชรบุรี

4.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ ประธานหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประธานสภาวัฒนธรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประธานสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวหัวหิน/ชะอำ ประธานสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มูลนิธิรักษ์หัวหิน และชมรมคนรักทะเลและชายหาดปากน้ำปราณบุรี

5. สื่อมวลชนท้องถิ่น ประกอบด้วย

5.1 จังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเพชรบุรี นายมานิตย์ รักพานิชแสง ผู้สื่อข่าวสถานีโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3 อ.ส.ม.ท. นายสมกิต บุญยะโพธิ์ ผู้สื่อข่าว นายกสมาคมสื่อมวลชนเพชรบุรี นายสุรพล นาคนคร ผู้สื่อข่าว และคุณสุนิษา อ่วมมา ผู้สื่อข่าว

5.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และหนังสือพิมพ์ประจวบโพสต์นิวส์

6. ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ เชิญผ่านเฟซบุ๊กโครงการ ป้ายประกาศเชิญประชุม งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงการการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวง

ธีระยุทธ ธนอมวัฒนา (2558 : 75-77) ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปัญหาการจราจรบนทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงระหว่างทางหลวงหมายเลข 359 กับทางหลวงหมายเลข 317 ผลการวิจัยพบว่า แนวทางในการลดและบรรเทาปัญหาการจราจรบนทางแยกสระขวัญนั้นสามารถดำเนินการได้ใน 3 ประเด็น คือ 1) ปรับปรุงและเพิ่มเติมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องตามมาตรฐานและติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม 2) ปรับเปลี่ยนผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต ในบริเวณทางแยกให้เป็นผิวทางคอนกรีตเพื่อไม่ให้เกิดร่องล้อ เพื่อให้การเคลื่อนตัวของยานพาหนะให้ผ่านทางแยกได้รวดเร็ว เพื่อลดการติดขัดบริเวณทางแยก และ 3) ปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน ซึ่งการออกแบบสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน สามารถทำให้ความล่าช้าของยานพาหนะสามารถลดลงได้ถึงร้อยละ 60 แต่ในสภาพการจราจรที่ผกผันไปตามช่วงเวลาของแต่ละวัน ในระยะยาวควรต้องปรับเปลี่ยนระบบไฟสัญญาณจราจรเป็นแบบการเปลี่ยนตามปริมาณการจราจร ซึ่งจะทำให้การจัดการจราจรบนทางแยกนี้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

กฤตานนท์ ศรีคละมะหันโต (2558 : 75-77) ศึกษาเรื่องการศึกษาความปลอดภัยของชุมชนนอกเมืองบริเวณริมทางหลวงแผ่นดิน : กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา ผลการวิจัยพบว่า ชุมชนตำบลคูหาใต้ มีสาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถด้วยความเร็วสูง ลักษณะของการชนเป็นการเสียหลักตกถนน ออกนอกทางในทางโค้ง และทางตรง ชนต้นไม้ และเกาะกลางถนนในช่วงฝนตก จะมีความเสี่ยงเพิ่มขึ้น เนื่องจากความฝืดของผิวทางลดลง ทำให้ลื่นไถล เสียการควบคุมได้ง่าย ประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่สำคัญ พบว่า คนในชุมชนมีการขับรถยนต์ไฮบริดตัดข้ามถนนสี่ช่องจราจรในการสัญจรไปมา มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้น ดังนั้นการควบคุมการเข้า-ออกทางเชื่อมให้เหมาะสมจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่คนในชุมชนได้ ชุมชนตำบลจะโหนด พบว่า สาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถด้วยความเร็วสูง มีการหลับใน ลักษณะของการชนเป็นการเสียหลักตกถนน ออกนอกทางในทางตรง ชนต้นไม้บริเวณร่องกลางถนน ประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่สำคัญพบว่า เกิดจุดตัดกระแสรถจราจรบริเวณสี่แยกโคกทราย ซึ่งเป็นทางเข้าไปยังชุมชน ทางแยกดังกล่าวไม่มีสัญญาณไฟจราจร ผลการศึกษาได้เสนอให้มีการควบคุมการจราจรโดยการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ซึ่งได้ทำการติดตั้งเรียบร้อยแล้ว ในระหว่างการศึกษาร่วมกับตำบลท่าช้าง พบว่า สาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถด้วยความเร็วสูงและการขับรถเลี้ยวตัดทางขนาน ลักษณะของการชนเป็นการเสียหลัก

ตถนนบนทางตรง ชนเกาะกลางถนน และเสาไฟฟ้า ประเด็นปัญหาความปลอดภัยที่สำคัญ พบว่า รางระบายน้ำคอนกรีตบริเวณร่องกลางถนน มีความลึกและลาดชัน ไม่มีอุปกรณ์กัน ผลการศึกษาได้เสนอ ให้ติดตั้งกำแพงคอนกรีตเพื่อป้องกันยานพาหนะที่เสียหลักพลัดตกลงไป ซึ่งได้มีการติดตั้งเรียบร้อยแล้ว ทำให้ช่วยเพิ่มความปลอดภัยได้มากขึ้น

ชัยเทพ สาครวิเศษ (2559 : 99-100) ศึกษาเรื่องแนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาแยกสวนหย่อมธรรมานุญูวิถิ เทศบาลนครหาดใหญ่ ผลการวิจัยพบว่า มาตรการใช้วงเวียน และจัดการจราจรบริเวณทางแยก มีความเหมาะสมกับบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้ แบบจำลองสภาพการจราจรระดับจุลภาคในการวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านสภาพการจราจร (ความล่าช้า) และด้านความปลอดภัย (จำนวนอุบัติเหตุ) กรณีไม่มีและมีมาตรการที่นำเสนอข้างต้น แล้วนำผลลัพธ์ ที่ได้มาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์โดยพิจารณาค่าสัดส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน ซึ่งพบว่า การปรับปรุงดังกล่าวให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการจราจรและความปลอดภัย ผลจากการศึกษานี้จะเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่รับผิดชอบประยุกต์ใช้ ปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยก ศึกษาในอนาคตต่อไป

เรืองศักดิ์ แก้วพิกุล (2562 : 119-122) ศึกษาเรื่องการศึกษาปัญหาจราจรติดขัดและ แนวทางแก้ปัญหา: กรณีศึกษาถนนลงหาดบางแสน เทศบาลแสนสุข ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาที่เด่นชัด และควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 3 ปัญหา ประกอบด้วย 1) ปัญหาการจอดขวางช่องทางจราจร ของรถโดยสารประจำทาง ขณะที่ทำการรับส่งผู้โดยสาร 2) ปัญหาการกลับรถที่ทางแยกของทางแยก ม.บูรพา และ 3) ปัญหาการจัดการทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจร จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบ แต่ละแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยวิธีปรับปรุงจุดจอดรถโดยสาร ปิดจุดกลับรถที่ทางแยก ม.บูรพา ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร และแก้ไขทุกปัญหาพร้อมกัน ตามลำดับ พบว่าวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด คือ การแก้ไขทุกปัญหาพร้อมกัน ซึ่งสามารถลดความล่าช้าได้ร้อยละ 20.4 เพิ่มความเร็วของยานพาหนะ ได้ร้อยละ 5.1 และลดระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ร้อยละ 10.2

ธวัช ภูเจริญโกศา (2563 : 48-49) ศึกษาเรื่องการลดปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวง หมายเลข 2 สีแยกต้นตาล-สีแยกโรงพยาบาลพล อำเภอพล จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า การสร้างสะพานข้ามทางแยกต้นตาลถึงทางแยกโรงพยาบาลพลเป็นแนวทางแก้ปัญหาจราจร ติดขัดได้ดีกว่าการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเป็นอย่างมาก โดยสามารถลดเวลาเดินทางลงได้ถึงร้อยละ 98 ซึ่งการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรสามารถลดเวลาการเดินทางลงได้เพียงร้อยละ 12 เท่านั้น

ณัฐพงศ์ โมราบุตร และวินัย รักสุนทร (2564 : 13-1) ศึกษาเรื่องการลดปัญหาจราจร ติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย) ผลการวิจัยพบว่า ทางหลวงหมายเลข 3242 หรือ ถนนเอกชัย ปัจจุบันมีสภาพการจราจรที่หนาแน่น ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดสะสมเป็นระยะทางยาว 1.70 กิโลเมตร จากการศึกษาและการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม พบสาเหตุหลัก 2 อย่าง ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าว ประกอบไปด้วย 1) ปัญหาช่องจราจรไม่เพียงพอต่อการเดินทาง และ 2) ปัญหาการจัดการทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบางบอน 3 ในการวิจัยนี้ ได้ทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบแต่ละแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยแบบจำลองการจราจร พบว่า การจัดการทางแยกโดยการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกบางบอน 3 พร้อมกับการเพิ่ม

ช่องจราจรบริเวณสะพานต่างระดับเอกชัย สามารถเพิ่มความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ได้ ร้อยละ 3.92 และลดระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ ร้อยละ 12.56

กฤตณัฏฐ์ จุลสำรวล (2565 : 91-96) ศึกษาเรื่องผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู-อำเภอบางปะกง ตอน 5) ผลการวิจัยพบว่า โดยภาพรวมประชาชนได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางทั้งหมดทุกด้าน ซึ่งเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ผลกระทบด้านสุขภาพ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และผลกระทบด้านสังคม ตามลำดับ และประชาชนที่มีค่าเฉลี่ยผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 ที่อยู่ในระดับสูงที่สุดของกลุ่มคือ ประชาชนที่มีเพศหญิง มีอายุมากกว่า 60 ปี มีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป มีอาชีพอื่น ๆ มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 50,000 บาท มีระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนระหว่าง 11-15 ปี มีที่พักอาศัยถึงโครงการก่อสร้างฯ ต่ำกว่า 1 กิโลเมตร มียานพาหนะที่ใช้เป็นประจำเป็นรถยนต์ส่วนตัว และมีความถี่ในการใช้ทาง 1 วันต่อสัปดาห์ ข้อเสนอแนะให้เทศบาลกำกับการดำเนินงานของโครงการฯ ให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากยิ่งขึ้น อาทิ การเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง การจัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างให้เรียบร้อย เป็นต้น ต้องการให้มีการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบงบประมาณ เพิ่มการจัดระบบสาธารณสุขในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ และให้มีการกำกับเรื่องการทำมาค้าขาย เศษหิน ดิน ทราศ ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง และเพื่อป้องกันผลกระทบต่อด้านสุขภาพในระยะยาว

แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ

การศึกษาเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะมีจุดเริ่มต้นเมื่อประมาณทศวรรษที่ 1950 เป็นต้นมา ซึ่งถือได้ว่าเป็นองค์ความรู้แขนงหนึ่งที่นักรัฐศาสตร์และนักรัฐประศาสนศาสตร์สนใจศึกษาร่วมกัน แต่อาจแตกต่างกับจุดสนใจในการศึกษาสำหรับนักรัฐศาสตร์หรือนักปกครองอาจสนใจในประเด็นการกำหนดนโยบายเพราะเกี่ยวข้องกับการเมืองโดยตรง ส่วนนักรัฐประศาสนศาสตร์มีความสนใจในประเด็นการนำนโยบายไปปฏิบัติเนื่องจากเป็นภารกิจโดยตรงของนักบริหารรัฐกิจ เห็นได้ว่าการศึกษานโยบายสาธารณะนับได้เป็นจุดเชื่อมสำคัญระหว่างรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ให้มีความสัมพันธ์ที่ดีทั้งสองฝ่ายมากยิ่งขึ้น

ความหมายของนโยบายสาธารณะ

ฮาร์โรลด์ ลาสเวลล์ และอับราฮัม แคปแลน (Harold Lasswell and Abraham Kaplan, 1970 : 71) ได้นิยามคำว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง โครงการ แผนงานที่มีเป้าหมาย ค่านิยมและการปฏิบัติของรัฐที่มีการระบุอย่างชัดเจนด้วย ซึ่งสื่อให้เห็นว่าเป็นการมอณนโยบายสาธารณะในลักษณะภาพรวมของกระบวนการ นโยบายสาธารณะครอบคลุมไม่เฉพาะแต่การกำหนดนโยบายเท่านั้น แต่หากหมายถึง การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติด้วยที่ตรงกับค่านิยมของประชาชน

โธมัส อาร์ ดาย (Thomas R. Dye, 1984 : 1) ได้นิยามคำว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง สิ่งที่รัฐบาลเลือกกระทำหรือไม่กระทำ ในส่วนที่รัฐบาลเลือกที่กระทำจะครอบคลุมกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมดของรัฐบาล ทั้งที่เป็นกิจกรรมที่เป็นภารกิจหลักและกิจกรรมที่เป็นภารกิจที่เกิดขึ้นในบางโอกาส

อาทิ การแก้ไขปัญหาการประท้วงหรือความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในสังคม เป็นต้น รวมทั้งมีวัตถุประสงค์ที่ดำเนินการที่รัฐบาลเลือกกระทำบรรลุเป้าหมายด้วยดีในการให้บริการประชาชน

เจมส์ แอนเดอร์สัน (James Anderson, 1994 : 5) ได้นิยามคำว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางการกระทำหรือการปฏิบัติของรัฐบาลที่มีจุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งมีองค์ประกอบหลายประการ ได้แก่ ผู้กระทำจะต้องดำเนินการและรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาของสังคม โดยมีจุดมุ่งหมายที่ชัดเจนว่าสิ่งใดควรกระทำให้สำเร็จ มีใช้สิ่งที่รัฐบาลเพียงตั้งใจกระทำเพื่อฐานคะแนนเสียงของตนเอง แต่จะต้องก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณชน กล่าวคือ การตัดสินใจการกระทำต่าง ๆ ของรัฐบาล ไม่ว่าด้านใดด้านหนึ่งย่อมก่อให้เกิดผลในการแจกแจงคุณค่าต่าง ๆ ของสังคมนั้น ๆ และจะต้องปรากฏการกระทำที่มีจุดมุ่งหมายชัดเจน

อัลทเฮาส์, บริดจ์แมน และเดวิส (Althaus, Bridgman and Davis, 2007) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะเป็นเครื่องมือสำหรับการปกครอง เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับทรัพยากรสาธารณะ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หลังจากมีการระดมความคิดที่อาจจะต้องแข่งขันกัน นโยบายยังเป็นผลมาจากการประสานผลประโยชน์และอุดมการณ์ทางการเมืองที่มีอยู่หลากหลาย ในระบบการเมือง

ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2539 : 4 อ้างถึงใน ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ, 2565 : 3) ได้นิยามความหมาย นโยบายสาธารณะว่า เป็นการกระทำหรือสิ่งที่ถูกกำหนดขึ้นโดยรัฐบาล ซึ่งอาจเป็นองค์กรหรือตัวบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงตามกฎหมายภายใต้ระบบการเมืองนั้น ๆ ทั้งนี้ นโยบายสาธารณะจะครอบคลุมตั้งแต่สิ่งที่รัฐบาลตั้งใจว่า จะกระทำหรือไม่กระทำ

วรเดช จันทรศร (2556 : 43) ได้ให้ความหมายของนโยบายสาธารณะว่า เป็นกิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐจัดขึ้นหรือวางแผนงานหรือโครงการหรือแนวทางการปฏิบัติที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้นในการแก้ปัญหาทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

มยุรี อนุมานราชธน (2556 : 18) ได้ให้ความหมายนโยบายสาธารณะไว้ว่าหมายถึง แนวทางในการกระทำของรัฐบาลซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่รัฐบาลได้ทำการตัดสินใจเลือก และกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้้นำให้มีกิจกรรม/การกระทำต่าง ๆ เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย/วัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการวางแผนการจัดทำโครงการ วิธีการบริหารงานหรือกระบวนการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และความต้องการของประชาชน/ผู้ใช้บริการในแต่ละเรื่อง

เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ (2557 : 3 - 5) กล่าวถึง ความหมายของนโยบายสาธารณะไว้ว่า เป็นการนำความรู้ความคิดที่มีเหตุผลและตั้งใจ เพื่อนำไปแก้ไขปัญหาเป็นการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อการปฏิบัติของรัฐบาล เป็นการกำหนดแนวทางในอนาคต เน้นเป้าหมาย วัตถุประสงค์ เงื่อนไข ผลลัพธ์และเป็นการพยายามที่จะกระทำเพื่อให้บรรลุผลประโยชน์สาธารณะ

สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2560 : 21-23) ได้นิยามความหมายของนโยบายสาธารณะไว้ว่า เป็นกิจกรรมที่รัฐเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำเป็นการใช้อำนาจของรัฐในการจัดสรรกิจกรรมเพื่อตอบสนองค่านิยมของสังคม ผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย ได้แก่ ผู้นำทางการเมือง ฝ่ายบริหาร ฝ่ายตุลาการ พรรคการเมือง สถาบันราชการ เป็นต้น กิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำต้องเป็นชุดของการกระทำที่มีแบบแผน และมีเป้าหมายที่ชัดเจน

ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ (2565 : 4) ได้สรุปความหมายนโยบายสาธารณะที่เป็นจตุรร่วมกันตามสาระดังนี้

1. นโยบายสาธารณะ คือ เรื่องการตัดสินใจของรัฐ
2. นโยบายสาธารณะ คือ การกระทำของรัฐ
3. นโยบายสาธารณะ คือ เป็นแนวทางในการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการที่รัฐกำหนด
4. นโยบายสาธารณะ คือ กิจกรรมที่รัฐจัดทำขึ้นทั้งปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต
5. นโยบายสาธารณะ คือ เป็นทางเลือกที่รัฐจะไม่ดำเนินการ
6. นโยบายสาธารณะ คือ เป็นวิธีการบรรลุเป้าหมายการดำเนินงาน

จากความหมายของนโยบายสาธารณะสรุปได้ว่า นโยบายสาธารณะหมายถึง แนวทาง กิจกรรม การกระทำ หรือการเลือก การตัดสินใจ หรือกฎหมายของรัฐ ซึ่งได้ตัดสินใจและกำหนดไว้เพื่อชี้้นำให้กระทำตามอันนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายด้วยการวางแผน การจัดทำโครงการ วิธีการบริหาร กระบวนการดำเนินงาน การปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและความต้องการของประชาชน

องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ

จากการศึกษาความหมายของนโยบายสาธารณะข้างต้นตามแนวความคิดของนักวิชาการต่าง ๆ เห็นได้ว่านโยบายสาธารณะมีองค์ประกอบที่สำคัญดังนี้

เจมส์ แอนเดอร์สัน (James Anderson, 1994 : 6) ได้ระบุองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะไว้ดังนี้

1. จะต้องเป็นการกระทำที่มีเป้าหมายที่ชัดเจน ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวกำหนดขึ้นมาเพื่อมุ่งตอบสนองแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น
2. เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐ
3. เป็นสิ่งที่รัฐบาลควรกระทำเพราะเป็นกิจกรรมหน้าที่ของรัฐบาล
4. เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจของรัฐที่จะกระทำหรือดเว้นที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง

5. เป็นเอกสารที่มีผลทางกฎหมาย

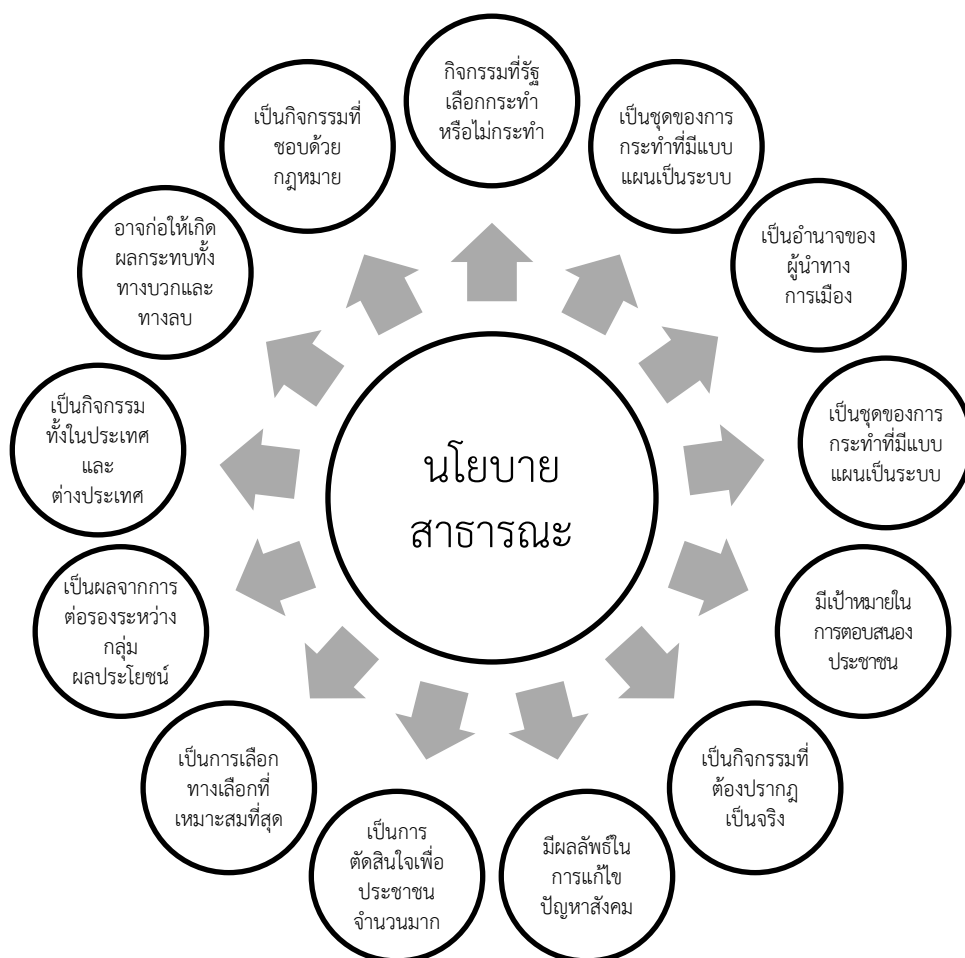
โรเบิร์ต ไลน์เบอร์รี่ (Robert Lineberry, 1971 : 184 - 189) และไอรา ชาร์แคนสกี (Ira Sharkansky, 1981 : 3) ได้เสนอองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะไว้ดังนี้

1. จะต้องมีการระบุวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจน
2. จะต้องประกอบด้วยลำดับขั้นตอนของพฤติกรรมต่าง ๆ เกี่ยวกับนโยบาย แผนอันก่อให้เกิดการบรรลุถึงเป้าหมายที่กำหนดไว้
3. จะต้องประกอบด้วยกรกระทำต่าง ๆ ที่สามารถเลือกนำมาปฏิบัติได้
4. จะต้องประกาศให้สาธารณชนทราบ โดยทั่วถึง
5. จะต้องมีการปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนต่าง ๆ ตามที่ได้ตัดสินใจเลือกไว้แล้ว

สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2560 : 21-22) ได้สรุปไว้ว่านโยบายสาธารณะมีองค์ประกอบที่สำคัญดังนี้

1. เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ

2. เป็นการใช้อำนาจของรัฐในการจัดสรรกิจกรรมเพื่อตอบสนองค่านิยมของสังคม
3. ผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายสาธารณะได้แก่ ผู้นำทางการเมือง ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ พรรคการเมือง สถาบันราชการ ข้าราชการ และประมุขของประเทศ
4. กิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำต้องเป็นชุดของการกระทำที่มีแบบแผน ระบบและกระบวนการอย่างชัดเจน เป็นการกระทำที่มีการสานต่ออย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
5. กิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำต้องมีเป้าหมาย วัตถุประสงค์หรือจุดมุ่งหมาย เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนจำนวนมาก
6. เป็นกิจกรรมที่ต้องกระทำให้ปรากฏเป็นจริง มิใช่เป็นเพียงการแสดงเจตนารมณ์หรือความตั้งใจที่จะกระทำด้วยคำพูดเท่านั้น
7. กิจกรรมที่เลือกกระทำต้องมีผลลัพธ์ในการแก้ไขปัญหาที่สำคัญของสังคม ทั้งปัญหาความขัดแย้งหรือความร่วมมือของประชาชน
8. เป็นการตัดสินใจที่จะกระทำเพื่อผลประโยชน์ของประชาชนจำนวนมาก มิใช่การตัดสินใจเพื่อประโยชน์เฉพาะบุคคล และเป็นชุดของการตัดสินใจที่เป็นระบบมิใช่การตัดสินใจแบบเอกเทศ
9. เป็นการเลือกทางเลือกที่จะกระทำ โดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม
10. เป็นกิจกรรมที่เกิดจากการต่อรองหรือประนีประนอมระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง
11. เป็นกิจกรรมที่ครอบคลุมทั้งกิจกรรมภายในประเทศและระหว่างประเทศ
12. กิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ อาจก่อให้เกิดผลทั้งทางบวกและทางลบต่อสังคม
13. เป็นกิจกรรมที่ชอบด้วยกฎหมาย



ภาพที่ 2.4 องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ
ที่มา : ดัดแปลงจาก ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิน (2565 : 6)

ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิน (2565 : 4) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะมีองค์ประกอบที่สำคัญคือ ประการแรก กิจกรรมที่รัฐบาลจะต้องกระทำที่มีเป้าหมาย เพื่อตอบสนองความต้องการของสาธารณชนหรือประชาชนจำนวนมาก

ประการที่สอง เป็นการใช้อำนาจของรัฐและเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อตอบสนองค่านิยมของสังคม

ประการที่สาม เป็นกิจกรรมที่ชอบด้วยกฎหมาย หรือเป็นเอกสารที่มีผลทางกฎหมาย

ประการที่สี่ เป็นกิจกรรมหรือการกระทำที่มีเป้าหมายชัดเจน

ประการสุดท้าย ต้องมีการปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนและเป็นระบบมิใช่การตัดสินใจแบบเอกเทศ

สรุปได้ว่าองค์ประกอบนโยบายสาธารณะควรเป็นแผนที่รัฐกำหนดขึ้นที่สามารถดำเนินการได้ ที่บรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายที่ชัดเจน มีแนวทางที่สามารถดำเนินการได้จริง โดยมีข้อความ เนื้อหา ขอบเขต และลักษณะของการปฏิบัติ ซึ่งการเลือกแนวทางเลือกใดนั้นจะต้องผ่านการพิจารณาตัดสินใจอย่างรอบคอบ เหมาะสมที่สุดและถูกต้องที่สุด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อ

ทรัพยากรที่ใช้และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย นโยบายที่กำหนดขึ้นจะต้องเป็นสิ่งที่อยู่ในวิสัยที่น่าเป็นไปได้ ในสภาพแวดล้อมทางสถานที่และตามกาลเวลาที่เป็นอยู่ในขณะนั้น มีการประกาศให้สาธารณชนรับรู้ โดยทั่วไป มีการดำเนินการปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนของการกระทำที่ได้ตัดสินใจเลือกไว้แล้ว และจะต้องมีความยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ของสังคมสาธารณชน และการพัฒนาประเทศ

ความสำคัญของนโยบายสาธารณะ

จากความหมายและองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ มีนักวิชาการได้กล่าวถึงความสำคัญของนโยบายสาธารณะไว้ดังนี้

มยุรี อนุมานราชธน (2556 : 18-21) กล่าวว่า เมื่อมีการกำหนดนโยบายใด ๆ ขึ้นมา นโยบายสาธารณะจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญและประโยชน์ต่อฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. ฝ่ายรัฐบาล ในฐานะเป็นผู้กำหนดนโยบายในการบริหารประเทศ โดยการกำหนดนโยบายของรัฐบาลจะต้องสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และจะต้องตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มหลากหลายในสังคมได้ รวมทั้งควรมีการคำนึงถึงผลประโยชน์สาธารณะหากเป็นเช่นนั้นได้จริง ๆ จะทำให้รัฐบาลได้รับความศรัทธาเชื่อถือและเป็นที่นิยมชมชอบของคนส่วนใหญ่ ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ความสำคัญของนโยบายสาธารณะในระดับรัฐบาลที่มีต่อประชาชนควรตั้งอยู่บนพื้นฐานที่สอดคล้องกับค่านิยมหรือความต้องการของประชาชน ผลดังกล่าวอาจส่งเสริมให้รัฐบาลมีอายุการบริหารประเทศที่ยาวนานขึ้นเพราะประชาชนให้การสนับสนุนที่ปรากฏออกมาในรูปของผลคะแนนเสียงเลือกตั้ง แต่ในทางกลับกันหากรัฐบาลไม่กำหนดนโยบายที่ตรงกับค่านิยมหรือความต้องการของประชาชน อาจทำให้ประชาชนออกมาคัดค้านและกดดันนโยบายที่รัฐบาลกำหนดขึ้น รวมทั้งอายุของรัฐบาลอาจอยู่ไม่ครบวาระลงด้วยเช่นกัน

2. ฝ่ายข้าราชการ นโยบายสาธารณะเป็นกลไกหรือเครื่องมือที่สำคัญในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานในภาครัฐ เมื่อรัฐบาลกำหนดนโยบายเรื่องใด เรื่องหนึ่งแล้ว ข้าราชการหรือผู้ปฏิบัติงานจะนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติ โดยกำหนดแผนงานหรือโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายที่รัฐกำหนด นโยบายของรัฐบาลอาจกำหนดไว้ในลักษณะต่าง ๆ อาทิ พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎระเบียบ กฎกระทรวง และมติของคณะรัฐมนตรี เป็นต้น ถ้านโยบายหนึ่งประกอบด้วยวัตถุประสงค์ที่เป็นรูปธรรมปฏิบัติได้และวัดได้จะช่วยให้ข้าราชการผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีความเข้าใจแนวทางการดำเนินงานและเป้าหมายได้ง่าย และสอดคล้องตรงกัน อันจะมีผลให้นโยบายนั้นบรรลุผลที่ต้องการได้ ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า นโยบายสาธารณะเป็นเครื่องมือหรือแนวทางการดำเนินงานของฝ่ายข้าราชการประจำ ซึ่งนำเสนอออกมาในรูปแบบของแผนงานหรือโครงการ โดยมีข้อกฎหมาย ลักษณะต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง อาทิ พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา เป็นต้น เพื่อกำหนดทิศทาง การปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด

3. ฝ่ายประชาชน เพราะว่าผู้กำหนดหรือผู้ออกนโยบายจะต้องรับฟังปัญหาและความต้องการของประชาชนมานำเสนอในเชิงนโยบายอาจปรากฏออกมาที่เป็นนโยบายของพรรคการเมืองและของพรรครัฐบาล เมื่อพรรคการเมืองนั้นได้รับการเลือกให้จัดตั้งรัฐบาล จะเห็นได้ว่าทำให้ประชาชนผู้มีสิทธิ์ออกเสียงเลือกตั้งสามารถตัดสินใจเลือกผู้สมัครและพรรคการเมืองด้วยหากเห็นว่านโยบายที่น่าเสนอสามารถแก้ปัญหาเรื่องปากท้องหรือคุณภาพชีวิตของประชาชนได้ แต่ในทางกลับกัน

หากนโยบายที่พรรคการเมืองหรือพรรครัฐบาลกำหนดขึ้นไม่สามารถนำไปปฏิบัติที่บรรลุผลสำเร็จหรือผลลัพธ์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่เป็นไปตามเป้าประสงค์ที่พึงปรารถนาของประชาชนที่ส่งผลให้วิถีชีวิตของประชาชนตกต่ำ ปรากฏการณ์เช่นนี้จะทำให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่นและความศรัทธาต่อผู้นำเสนอนโยบายก็อาจเป็นไปได้ ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่านโยบายที่ควรจะเป็น จะต้องมีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนด้านค่านิยม ปัญหา รวมถึงสามารถแก้ไขปัญหาในเรื่องคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนได้ด้วย

4. สำหรับผู้ที่ศึกษานโยบายสาธารณะหนึ่ง ๆ ไม่ว่าจะเป็นในขั้นตอนใด ๆ ก็ตามของกระบวนการกำหนดนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ การประเมินผลนโยบายหรือการสืบต่อและยุตินโยบาย ผู้ที่ศึกษานโยบายสาธารณะจะรับรู้เกี่ยวกับวิธีการพัฒนานโยบาย วิธีการวิเคราะห์นโยบาย สาเหตุและผลลัพธ์/ผลกระทบของนโยบาย ความเข้าใจเหล่านี้มีประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาสาธารณะ การเสนอแนะทางเลือกในการตัดสินใจให้แก่ผู้กำหนดนโยบาย/รัฐบาล เพื่อให้ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจสามารถกำหนดนโยบายที่ดี และเมื่อนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติสามารถนำไปปฏิบัติได้จนสัมฤทธิ์ผล และเป็นนโยบายที่ตอบสนองความต้องการของประชาชน/องค์กร/สังคม

ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิน (2565 : 9-12) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะยังมีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นเครื่องมือในการบริหารและการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. เป็นเครื่องมือสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศ แนวทางการพัฒนาประเทศจะมีทิศทางอย่างไร เน้นหนักด้านไหนล้วนขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลแต่ละรัฐบาลเป็นสำคัญ ในอดีตบางประเทศถึงกับมีนโยบายปิดประเทศ ไม่ต้องการที่จะมีความสัมพันธ์กับประเทศใด ต้องการให้ประเทศของตนและประชาชนของตนดำรงอยู่อย่างโดดเดี่ยว ปลอดภัยจากการแทรกแซงของอิทธิพลภายนอก นโยบายดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อความก้าวหน้าของประเทศอย่างมาก ประชาชนอาจถูกปิดกั้นให้อยู่กับความล้าหลังและด้อยพัฒนา หรือบางประเทศอาจเห็นว่าการผลิตทางการเกษตรให้ผลตอบแทนต่ำ จะทำให้เกษตรกรจมปลักอยู่กับความยากจน ก็อาจเปลี่ยนจุดเน้นการพัฒนาโดยกำหนดนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตรเพื่อแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรให้เป็นผลผลิตทางอุตสาหกรรม โดยคาดหวังว่าจะทำให้ผลผลิตมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น หรือบางประเทศอาจเห็นว่าการผลิตที่ให้ผลตอบแทนสูงและมีมูลค่าเพิ่มมากคือ การผลิตทางอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ต้องใช้หรืออาศัยความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีก็อาจกำหนดนโยบายโดยเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมไฮเทคเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาประเทศ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าแนวทางหรือทิศทางของนโยบายดังกล่าวล้วนส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวในการพัฒนาประเทศทั้งสิ้น

2. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยทั่วไปประชาชนในฐานะสมาชิกของประเทศมีหน้าที่และพันธะผูกพันที่จะต้องอุทิศตนเพื่อประเทศด้วยส่วนหนึ่ง อาทิ การต้องเป็นทหารรับใช้ชาติหรือการที่ประชาชนที่มีรายได้ต้องเสียภาษีให้แก่รัฐ เมื่อประชาชนมีส่วนสำคัญที่จะต้องรับผิดชอบต่อประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของรัฐบาลด้วยเช่นกันที่จะต้องกำหนดนโยบายในการตอบสนองความต้องการของประชาชน อาทิ ความต้องการในด้านการศึกษา การสาธารณสุข สวัสดิการ สวัสดิภาพ และการมีงานทำอย่างมั่นคง เป็นต้น ความต้องการเหล่านี้ของประชาชน นับว่าเป็นความต้องการที่สำคัญจึงเป็นความจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องกำหนดนโยบายในการตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเป็น

หลักประกันว่าจะได้รับฉันทานุมัติจากประชาชนให้ทำหน้าที่บริหารประเทศต่อไป โดยเฉพาะประเทศที่ปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตย ประเด็นนี้ก็ยังมีความสำคัญต่อความอยู่รอดของรัฐบาลมาก

3. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาที่สำคัญของประชาชน ระดับความรุนแรงและลักษณะของปัญหาในแต่ละประเทศล้วนมีความแตกต่างกัน แต่ทุกประเทศรัฐบาลที่ดีจะต้องให้ความสนใจในการแก้ไขปัญหาของประชาชน โดยเฉพาะปัญหาที่สำคัญจะต้องได้รับความสนใจในการแก้ไขเป็นลำดับต้น ๆ อาทิ ปัญหาความยากจนของประชาชนส่วนใหญ่ หากรัฐบาลบริหารประเทศและส่งผลให้คนส่วนน้อยมั่งคั่งแต่คนส่วนใหญ่ยากจน ดังสภาพที่เรียกว่าผลการพัฒนาก่อให้เกิดสภาพ “รวยกระจุก จนกระจาย” ปรากฏการณ์เช่นนี้จะก่อให้เกิดอันตรายต่อเสถียรภาพของประเทศในอนาคตเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องถือเป็นนโยบายสำคัญเร่งด่วนที่จะต้องเร่งรัดขจัดปัญหาความยากจนของคนส่วนใหญ่ให้หมดไปหรือน้อยลง หรือพยายามลดช่องว่างระหว่างคนรวยและคนจนให้แคบเข้า หรือในกรณีที่ประชาชนในประเทศส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาต่ำ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาคุณภาพการผลิตของประเทศ และส่งผลกระทบต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยตรง ปัญหาการด้อยการศึกษาของประชาชนส่วนใหญ่จึงเป็นปัญหาสำคัญ ดังนั้นรัฐบาลที่ดีจึงต้องกำหนดนโยบายเพื่อขยายโอกาสทางการศึกษาให้ประชาชนได้รับการศึกษาให้พอเพียงต่อความจำเป็นขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพ โดยเฉพาะการศึกษาวិชาชีพเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ความรู้จากระบบการศึกษาเป็นเครื่องมือในการประกอบอาชีพอย่างมั่นคงต่อไป นโยบายเช่นนี้จะส่งผลต่อการแก้ไขปัญหาปัจจัยพื้นฐานที่จะแก้ไขความยากจนให้ปรากฏเป็นจริง ดังคำกล่าวที่ว่า “ความรู้คืออำนาจสร้างชาติต้องสร้างคน” เป็นต้น

4. เป็นการใช้อำนาจของรัฐบาลเพื่อจัดสรรค่านิยมทางสังคม โดยทั่วไปการกำหนดนโยบายสาธารณะของรัฐบาลจะมีส่วนอย่างสำคัญในการจัดสรรค่านิยมทางสังคม อาทิ บางสังคมที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน รัฐบาลจะต้องกำหนดนโยบายเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน และจะกำหนดนโยบายใด ๆ ที่มีลักษณะละเมิดสิทธิมนุษยชนมิได้ หรือนโยบายเกี่ยวกับความเสมอภาคระหว่างบุรุษและสตรีในประเทศที่เน้นค่านิยมของความเสมอภาคระหว่างบุรุษและสตรี รัฐบาลจะกำหนดนโยบายใด ๆ ที่ละเมิดค่านิยมดังกล่าวมิได้ อาทิ นโยบายเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่งสำคัญในหน่วยราชการจะต้องกำหนดให้ทั้งบุรุษและสตรีมีโอกาสเสมอภาคกันจะกำหนดให้ดำรงตำแหน่งได้เฉพาะบุรุษมิได้ หรือนโยบายเกี่ยวกับการทำแท้งเสรี จะกำหนดขึ้นได้เฉพาะในสังคมที่มีได้มีข้อกำหนดทางศาสนาเท่านั้นหรือในกรณีที่รัฐบาลพยายามจะส่งเสริมค่านิยมบางอย่างให้เป็นที่ยอมรับ และยึดถือปฏิบัติตามของประชาชน รัฐบาลสามารถกำหนดเป็นนโยบายส่งเสริมให้ประชาชนปฏิบัติตามก็ได้ อาทิ ค่านิยมประชาธิปไตย โดยกำหนดนโยบายส่งเสริมและเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับคุณค่าของระบบประชาธิปไตย เพื่อให้ประชาชนตระหนักและศรัทธาจนกระทั่งยอมรับยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในวิถีชีวิตของตน ซึ่งจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงค่านิยมดั้งเดิมแบบเผด็จการหรือแบบอำนาจนิยมของประชาชนมาเป็นแบบประชาธิปไตยเพื่อความสำเร็จในการพัฒนาระบอบประชาธิปไตยของประเทศ เป็นต้น

5. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการเสริมสร้างความเป็นธรรมในสังคม ความเป็นธรรมในสังคมเป็นอุดมการณ์ที่สำคัญของระบบการเมืองสมัยใหม่ กล่าวคือ นโยบายใด ๆ ของรัฐบาลจะต้องมีจุดมุ่งหมายในการสร้างความเป็นธรรมในสังคม ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และทางการเมือง

5.1 ในทางเศรษฐกิจ รัฐบาลจะต้องยกเลิกนโยบายที่คุ้มครองการผูกขาดทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมให้มีการแข่งขันอย่างเสรี เพื่อสร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจอย่างเสรี จะส่งผลให้การผลิตและการบริการทางเศรษฐกิจมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น โดยประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการซื้อสินค้าและบริการอย่างเป็นธรรมและเป็นกลไกสำคัญในการจัดสภาพ “รวยกระจุก จนกระจาย” ของประชาชนได้อีกทางหนึ่ง

5.2 ในทางสังคม รัฐบาลจะต้องส่งเสริมให้ประชาชนมีโอกาสได้รับสวัสดิการจากรัฐบาล อย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกันทั้งในเรื่องการศึกษา สาธารณสุข การประกันสังคม การประกันการทำงาน และเงินบำเหน็จบำนาญหลังเกษียณอายุ โดยยึดหลักการว่าประชาชนที่ทำงานและเสียภาษีให้รัฐจะต้องได้รับสวัสดิการดังกล่าวอย่างเสมอภาค โดยไม่จำกัดอยู่เฉพาะบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นต้น นโยบายดังกล่าวจะทำให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมจากรัฐบาลอย่างเสมอภาค

5.3 ในทางการเมือง รัฐบาลจะต้องส่งเสริมให้ประชาชนมีสิทธิและเสรีภาพทางการเมืองอย่างเสมอภาค โดยไม่จำกัดเรื่องเพศ ศาสนา เชื้อชาติ หรือสีผิว หรือความเป็นธรรมในกระบวนการยุติธรรม ประชาชนทุกคนจะต้องได้รับการคุ้มครองจากกฎหมายอย่างเสมอภาค เท่าเทียมกันโดยไม่มีข้อจำกัดเรื่อง ฐานะทางเศรษฐกิจ ฐานะทางสังคม หรือฐานะทางการเมือง เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมอย่างเสมอภาค

6. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการเสริมสร้างความเสมอภาคในโอกาสแก่ประชาชน โดยธรรมชาติมนุษย์เกิดมามีความสามารถไม่เท่าเทียมกัน บางคนมีความสามารถในทางวิทยาศาสตร์ หรือคณิตศาสตร์ บางคนมีความสามารถในทางศิลปศาสตร์ บางคนมีความสามารถในทางกีฬา และอื่น ๆ เป็นต้น ความแตกต่างในเรื่องความสามารถ เป็นผลมาจากความแตกต่างในพันธุกรรม ซึ่งมนุษย์ไม่สามารถจะควบคุมให้มนุษย์ด้วยกันมีพันธุกรรมเหมือนกันได้ แต่การที่มนุษย์มีความสามารถแตกต่างกันโดยธรรมชาติ มิได้หมายความว่ามนุษย์ที่มีความสามารถบางอย่างเท่านั้นจึงจะมีโอกาสประสบความสำเร็จในชีวิตได้ หากรัฐบาลกำหนดนโยบายส่งเสริมให้ประชาชนได้รับโอกาสอย่างเท่าเทียมกันที่จะพัฒนาความสามารถตามความถนัดของตน ประชาชนที่มีความสามารถแตกต่างกันย่อมมีโอกาสประสบความสำเร็จในการดำรงชีวิตได้ทั้งสิ้น อาทิ บางคนที่ไม่มีความสามารถทางวิทยาศาสตร์และคณิตศาสตร์ แต่มีความสามารถในการร้องเพลง ถ้าได้รับโอกาสในการพัฒนาอย่างเสมอภาค บุคคลนั้นก็อาจประสบความสำเร็จกลายเป็นนักร้องที่มีชื่อเสียงโด่งดัง ได้ เป็นต้น ความเสมอภาคในโอกาสที่สำคัญของประชาชน คือ โอกาสที่จะได้รับการศึกษาเพื่อพัฒนาทักษะและความรู้ความสามารถของตนให้หลุดพ้นจากการเอารัดเอาเปรียบของผู้อื่น ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสมอภาคทางสังคมอย่างแท้จริง

7. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการกระจายความเจริญไปสู่ชนบท ในสังคมที่มีความแตกต่างกันมากระหว่างชุมชนเมืองและชุมชนชนบท รัฐบาลจะต้องกำหนดนโยบายในการกระจายความเจริญไปสู่ชนบท เพื่อลดความแตกต่างระหว่างชุมชนเมืองและชุมชนชนบทให้น้อยลงและเพื่อลดการเคลื่อนย้ายของประชาชนจากชุมชนชนบทเข้าสู่ชุมชนเมือง นโยบายการกระจายอำนาจทางการเมือง การปกครอง การบริหารและการคลัง เพื่อให้ประชาชนในชนบทสามารถกำหนดแนวทางการบริหารการพัฒนา และการพึ่งตนเองได้อย่างเป็นรูปธรรม ปัจจัยดังกล่าวจะเป็นรากฐานสำคัญในการกระจายสาธาณูปโภค และสาธาณูปการ ตลอดจนการคมนาคมสื่อสารไปสู่ชนบท ทำให้ชนบท

เป็นศูนย์กลางการผลิตและการบริการที่สามารถพึ่งตนเองได้ ความสำเร็จจากนโยบายดังกล่าวจะส่งผลให้การเคลื่อนย้ายของประชากรจากชุมชนชนบทสู่ชุมชนเมืองลดลงจนไม่เป็นปัญหาแก่ชุมชนเมืองอีกต่อไป ดังนั้นนโยบายกระจายความเจริญไปสู่ชนบท จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการลดความเป็นเอกรนครของชุมชนเมืองหลักของประเทศ

8. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การพัฒนาประเทศให้มีสมรรถนะในการปกป้องตนเองจากการเอารัดเอาเปรียบของต่างประเทศที่สำคัญประการหนึ่งคือ การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพราะการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาการผลิต ทั้งการผลิตสินค้าและบริการ และเป็นการผลิตที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มสูง จะทำให้ประชาชนได้รับผลตอบแทนจากการผลิตในระดับสูง ทำให้มีรายได้ดีและมีคุณภาพชีวิตสูง นอกจากนี้ยังช่วยรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศทำให้ลดการขาดดุลการค้าและดุลบริการหรือถ้าพัฒนาถึงระดับที่ก้าวหน้าทัดเทียมกับประเทศที่มีศักยภาพทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จะส่งผลให้ได้เปรียบทั้งดุลการค้าและดุลบริการเป็นการเพิ่มความมั่นคงให้กับประเทศชาติและประชาชนสมดังเป้าประสงค์ที่ปรารถนา ในทางตรงกันข้ามหากรัฐบาลของประเทศใดไม่ให้ความสำคัญอย่างจริงจังต่อนโยบายการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จะทำให้การพัฒนาประเทศล่าช้าเพราะต้องพึ่งพาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจากต่างประเทศโดยต้องเสียค่าความรู้ความสามารถ และค่าสัมปทานให้กับต่างประเทศในอัตราสูง ทำให้มีส่วนต่างหรือส่วนเกินเพียงเล็กน้อยไม่สามารถชดเชยการขาดดุลการค้าและดุลบริการได้ และจะส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในที่สุด โดยเฉพาะในประเทศที่ประชาชนชั้นสูงนิยมบริโภคของต่างประเทศจะยิ่งก่อให้เกิดปัญหาการขาดดุลการค้า ดุลบริการและดุลบัญชีเดินสะพัดในที่สุด สินค้าของประเทศที่ล่าช้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าปฐมภูมิอาศัยแรงงานราคาถูกเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันและเป็นสินค้าที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนต่ำ ประชาชนส่วนใหญ่จึงได้รับประโยชน์น้อยจากแนวทางการพัฒนาดังกล่าว

9. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ปัจจุบันปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาที่สังคมโลกให้ความสนใจเอาใจใส่มากขึ้น แม้รัฐบาลบางประเทศจะไม่ให้ความสนใจแต่อาจจะถูกกดดันจากประเทศมหาอำนาจให้สนใจจัดทำมาตรการป้องกันรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมิฉะนั้นอาจจะถูกแทรกแซงทางเศรษฐกิจ เป็นต้น ในขณะเดียวกันในประเทศที่มีชนชั้นกลางมากขึ้นประชาชนกลุ่มนี้จะเพิ่มการเรียกร้องต่อรัฐบาลให้สนใจต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วยการกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและเพื่อควบคุมมลพิษทั้งทางอากาศและทางน้ำ นอกจากนี้อาจจะมีการเฝ้าระวัง (NGO) ที่ทำกิจกรรมเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะ เข้าไปมีบทบาทแนะนำและส่งเสริมให้ประชาชนในชุมชนต่าง ๆ มีส่วนร่วมต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น และอาจมีบทบาทในการคัดค้านโครงการของรัฐบาลที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ดังนั้นนโยบายอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการควบคุมมลพิษจึงเป็นนโยบายที่มีความสำคัญและมีผู้ให้ความสนใจ มากขึ้น ทั้งนี้เพราะประชาชนตระหนักถึงในคุณค่าของการดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพกว้างขวางขึ้น ทำให้รัฐบาลต้องจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมารับผิดชอบโดยตรง เพื่อเป็นหลักประกันแก่ประชาชนว่า รัฐบาลให้ความสนใจและเอาใจใส่ต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจังและเพื่อให้นโยบายประสบความสำเร็จ รัฐบาลจะพยายามเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจให้ประชาชนทั่วไป

ตระหนักถึงคุณค่าของสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาชนจะได้มีส่วนร่วมในการผลักดันให้นโยบายของรัฐบาลปรากฏเป็นจริง

สรุปได้ว่านโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่มีความมุ่งหมายเพื่อการแก้ไขปัญหาของรัฐที่เป็นปัญหาหลักใหญ่ของรัฐบาลนั้น ๆ ในช่วงเวลานั้น ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม และปัจจัยทางการเมือง ซึ่งเป็นเครื่องมือของรัฐนั้นในการแก้ไขปัญหาว่าจะจัดการแบบใด ซึ่งจะทำให้หน้าตาของนโยบายมีความแตกต่างกันไปและเปลี่ยนแปลงไปอยู่ตลอด

ตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบายและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะแบ่งประเด็นการศึกษาตัวแบบออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายสาธารณะ และปัจจัยเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ซึ่งมีนักวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึงตัวแบบในลักษณะต่าง ๆ ไว้ดังนี้

ตัวแบบสำหรับการวิเคราะห์นโยบาย

ดาย (Dye, 2008 : 13-22) กล่าวถึงตัวแบบในการวิเคราะห์กระบวนการกำหนดนโยบาย มีตัวแบบต่าง ๆ ดังนี้

1. ตัวแบบสถาบัน (Institutional Model)

นโยบายเป็นผลลัพธ์ (Outcome) ของสถาบัน ถูกกำหนดให้นำไปปฏิบัติและถูกผลักดันอย่างเป็นทางการโดยสถาบันของรัฐ นโยบายสาธารณะและสถาบันรัฐมีความสัมพันธ์กันอย่างมากระหว่างกัน โดยสถาบันรัฐทำให้นโยบายมีลักษณะที่แตกต่าง 3 ประการ ได้แก่ รัฐบาลเป็นผู้กำหนดกฎเกณฑ์ไปสู่สังคม นโยบายสาธารณะครอบคลุมทุกคนในสังคม และรัฐบาลผูกขาดการบีบบังคับในสังคม ตัวแบบสถาบันเน้นการศึกษาแผนภูมิองค์การของรัฐอธิบายการจัดองค์การและหน้าที่ที่เป็นทางการ (Formal) และเป็นไปตามกฎหมาย (Legal) ของข้าราชการและหน่วยงานรัฐรวมทั้งหน้าที่หรือกิจกรรมที่สัมพันธ์กับสถาบันรัฐอื่น ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ส่งผลอย่างสำคัญต่อนโยบายสาธารณะ ดังนั้นตัวแบบนี้จึงมุ่งเน้นศึกษาโครงสร้าง อำนาจหน้าที่ ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายของสถาบันรัฐ โดยมองว่าหน่วยงานรัฐโดยเฉพาะรัฐบาลเท่านั้นที่ผูกขาดการตัดสินใจเพียงหนึ่งเดียวในการกำหนดนโยบาย ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นแม้ร่วมอยู่ในกระบวนการ แต่เป็นเพียงกลุ่มที่ถูกส่งเสริม ผลักดันโดยรัฐบาลเอง และกลุ่มเหล่านี้เป็นกลุ่มที่สนับสนุนนโยบายที่รัฐบาลพึงพอใจเช่นกัน

2. ตัวแบบกระบวนการ (Process Model)

ตัวแบบนี้เปรียบเทียบกับนโยบายเป็นกิจกรรมทางการเมือง ซึ่งเริ่มต้นนับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา โดยศึกษากระบวนการทางการเมืองและพฤติกรรมทางการเมือง อาทิ ศึกษากิจกรรมของผู้ออกเสียงเลือกตั้ง กลุ่มผลประโยชน์ สภานิติบัญญัติ ประธานาธิบดีและนักการเมืองอื่น ๆ เพื่อค้นหารูปแบบของกิจกรรมหรือกระบวนการทางการเมือง และมีลักษณะขั้นตอนกระบวนการ คือ การระบุปัญหา นโยบาย การกำหนดข้อเสนอ นโยบาย การอนุมัตินโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมินผลนโยบาย โดยนักการเมืองกับกลุ่มผลประโยชน์จะรวมกลุ่มกันดำเนินกิจกรรมอย่างหลากหลายที่สัมพันธ์กับนโยบายสาธารณะ ผลลัพธ์ที่ได้จึงเป็นกระบวนการนโยบายตามขั้นตอนที่กล่าวมาข้างต้น ตัวแบบนี้ช่วยให้เข้าใจกิจกรรมที่ผู้ที่มีส่วนร่วมดำเนินการในการกำหนดนโยบาย

3. ตัวแบบกลุ่ม (Group Model)

ตัวแบบกลุ่ม เริ่มต้นจากข้อเสนอของกลุ่มที่มีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน ซึ่งเกิดจากบุคคลที่มีผลประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งรวมกันอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการกดดันการร้องขอของพวกเขาต่อรัฐบาล กลุ่มจึงเป็นตัวกลางที่เชื่อมระหว่างปัจเจกบุคคลและรัฐบาล การเมืองจึงเป็นเรื่องของการต่อสู้ระหว่างกลุ่ม เพื่อสร้างอิทธิพลเหนือนโยบาย และนโยบายจึงเป็นดุลยภาพของกลุ่ม กลุ่มจะมีบทบาทในการรวบรวมปัจเจกบุคคลที่ทัศนคติและผลประโยชน์บนพื้นฐานเดียวกันสร้างข้อเรียกร้องเหนือกลุ่มอื่นในสังคม ตัวแบบกลุ่มสัมพันธ์กับระบบสถานิติบัญญัติมากกว่าระบบราชการโดยกลุ่มต่าง ๆ ในสังคมจะกดดันรัฐบาลด้วยการพยายามให้ข้อเรียกร้องของกลุ่มอยู่เหนือรัฐบาล กลุ่มเป็นตัวเชื่อมระหว่างผลประโยชน์ของปัจเจกบุคคลกับรัฐบาล การประสาน การประนีประนอมและความสมดุลกันระหว่างผลประโยชน์ของกลุ่มต่าง ๆ จะแสดงออกมาในรูปของนโยบายสาธารณะ การศึกษาของนักรัฐศาสตร์ได้ข้อสรุปเหมือนกันว่า ความสำเร็จสูงสุดของกลุ่ม คือ การสามารถกดดันให้รัฐบาลออกนโยบายที่ไม่สามารถแยกแยะได้ระหว่างผลประโยชน์สาธารณะหรือผลประโยชน์ของกลุ่มตน ซึ่งการดำเนินงานลักษณะนี้กลุ่มขนาดใหญ่และกลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญ (Professionalized) จะดำเนินงานได้ดีกว่ากลุ่มระดับล่าง (Glass Roots) หรือปัจจัยที่จะทำให้กลุ่มใด ๆ มีอิทธิพลเหนือกลุ่มอื่นได้แก่ กลุ่มที่มีจำนวนสมาชิกมากกว่า มีความมั่งคั่งหรือมีทรัพยากรในการดำเนินงานมากกว่า มีองค์กรที่เข้มแข็ง ผู้นำมีความเข้มแข็ง เข้าถึงผู้ตัดสินใจนโยบาย และการเข้าร่วมทำงานในกระบวนการกำหนดนโยบาย นอกจากการกำหนดนโยบาย กลุ่มยังทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการบริหารงานของรัฐบาลด้วย (Monitoring Governance)

4. ตัวแบบผู้นำ (Elite Model)

นโยบายเป็นการดำเนินการตามความชอบของผู้นำ (Performance) เป็นการกำหนดจากผู้นำสู่มวลชน นโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่ผู้นำชื่นชอบและค่านิยมสะท้อนของผู้นำ โดยนโยบายสาธารณะถูกสร้างจากบนลงล่าง (กำหนดจากชนชั้นนำสู่ประชาชน) มีปัจเจกบุคคลเพียง 2-3 พันคนเท่านั้นที่มีอิทธิพลโดยตรงเหนือนโยบายสาธารณะ ปัจเจกบุคคลเหล่านี้ครอบครองตำแหน่งที่มีอำนาจหน้าที่ (Authority) ในสถาบันที่รวบรวมทรัพยากรของสังคมไว้ ซึ่งนั่นหมายถึง พวกเขาจะเป็นผู้ตัดสินใจว่าใครได้อะไร (Who gets what?) ในกระบวนการกำหนดนโยบาย เงื่อนไขทางสังคมจะไม่ถูกกำหนดให้เป็นปัญหาหรือประเด็นนโยบาย การก่อรูปนโยบายเริ่มต้นจากความกังวล ความสนใจของชนชั้นนำ และถูกส่งผ่านไปยังมูลนิธิ นักวิชาการ องค์กรวางแผนนโยบายต่าง ๆ ขณะเดียวกันชนชั้นนำอีกกลุ่มหนึ่ง ที่ทำงานบริหารมูลนิธินั้น ๆ จะเตรียมทรัพยากรทางการเงินไปสู่การดำเนินการศึกษานโยบาย กลุ่มผลประโยชน์ก็เตรียมสนับสนุนนโยบายที่ชนชั้นนำมีความพึงพอใจ เนื่องจากกลุ่มผลประโยชน์ต้องการได้รับผลประโยชน์พิเศษ ความช่วยเหลือ เอกสิทธิ และการปกป้องที่จะได้รับตอบแทนจากการสนับสนุนนโยบายของชนชั้นนำ ตัวแบบนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่า นโยบายเป็นการดำเนินการของคนกลุ่มจำนวนน้อย คนจำนวนมากในสังคมไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ เป็นการกำหนดจากบนลงล่าง จึงไม่สะท้อนความต้องการที่แท้จริงของคนจำนวนมาก

พิทยา บวรวัฒนา (2556 : 1-17) กล่าวถึง นักวิชาการสำคัญซึ่งเป็นผู้สรุปความคิดของ โทมัส ดาย (Thomas R. Dye) ในหนังสือ รูปแบบของนโยบายสาธารณะ (Understanding Public Policy) รูปแบบการกำหนดนโยบายคือ ความพยายามในการตอบคำถามว่า ใครเป็นผู้กำหนดนโยบาย

สาธารณะและพยายามอธิบายว่าการกำหนดนโยบายสาธารณะอาศัยหลักเกณฑ์ประการใดบ้าง รูปแบบการกำหนดนโยบายที่สำคัญมี 7 รูปแบบ คือ รูปแบบผู้นำ รูปแบบกลุ่ม รูปแบบสถาบัน รูปแบบระบบ รูปแบบกระบวนการ รูปแบบมีเหตุผล และรูปแบบค่อยเป็นค่อยไป ดังนี้

1. ตัวแบบผู้นำ (Elite Model) หลักนโยบายสาธารณะถูกกำหนดโดยกลุ่มผู้นำที่ปกครองประเทศ นโยบายสาธารณะจะเป็นอย่างไรขึ้นอยู่กับว่ากลุ่มผู้นำต้องการอะไรความเชื่อที่ว่านโยบายสาธารณะมาจากความต้องการของประชาชนเป็นความหลงเข้าใจผิดแม้แต่ในระบบการเมืองแบบประชาธิปไตยก็ตาม หลังจากที่ประชาชนใช้สิทธิเลือกตั้งแล้วกลุ่มผู้นำที่ได้รับเลือกจะกำหนดนโยบายตามใจชอบ เพราะโดยปกติแล้วประชาชนไม่ค่อยสนใจเรื่องการเมือง ข้าราชการนั้น มีหน้าที่เพียงนำเอานโยบายไปปฏิบัติเพื่อตอบสนองเจตนารมณ์ของกลุ่มผู้นำ

2. ตัวแบบกลุ่ม (Group Model) นโยบายสาธารณะเป็นการหาจุดร่วมระหว่างกลุ่มต่าง ๆ หัวใจของการเมืองคือ เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มคนที่มีความคิดที่คล้ายคลึงกัน มีแนวโน้มที่จะรวมตัวกันเป็นกลุ่มเพื่อรักษาและแสวงหาผลประโยชน์ร่วมกัน รูปแบบกลุ่มมองว่านโยบายสาธารณะ เป็นจุดศูนย์กลางของการต่อสู้ของกลุ่มต่างๆ หรือเท่ากับเป็นการประสานผลประโยชน์ของกลุ่มต่าง ๆ กลุ่มใดมีอิทธิพลมากนโยบายสาธารณะมักจะโอนเอียงไปตามความต้องการของกลุ่มนั้น เพราะฉะนั้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องอิทธิพลของแต่ละกลุ่มแล้ว นโยบายสาธารณะจะเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

3. ตัวแบบสถาบัน (Institute Model) นโยบายสาธารณะนั้นเป็นกิจกรรมของสถาบันของรัฐ อาทิ คณะรัฐบาล กระทรวง ศาล เทศบาล ฯลฯ สถาบันของรัฐต่างเป็นผู้ตัดสินใจกำหนดนโยบายนำเอานโยบายสาธารณะไปปฏิบัติและบังคับใช้ในสังคม นโยบายสาธารณะที่ออกมาโดยสถาบันของรัฐมีความชอบธรรมและมีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย ประชาชนทุกคนต้องปฏิบัติตามนโยบาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามอาจถูกลงโทษตามกฎหมายได้

4. ตัวแบบระบบ (Systems Model) นโยบายสาธารณะเป็นปัจจัยนำออกของระบบหรือนโยบายสาธารณะเป็นผลจากการโต้ตอบของระบบการเมืองที่มีต่อสภาพแวดล้อมตามทฤษฎีระบบนั้น ระบบการเมือง หมายถึง โครงสร้างและกระบวนการต่างๆ ที่ทำหน้าที่จัดสรรผลประโยชน์ในสังคมระบบการเมืองจะรับเอาปัจจัยนำเข้าซึ่งมาจากสภาพแวดล้อมในสองลักษณะ คือ ข้อเรียกร้องและการสนับสนุนของประชาชนกลุ่มต่าง ๆ ที่มีต่อนโยบายสาธารณะ หลังจากนั้นระบบการเมืองจะทำหน้าที่ตัดสินใจกำหนดนโยบายสาธารณะต่าง ๆ เพื่อจัดสรรผลประโยชน์ในสังคม ซึ่งออกมาในรูปของปัจจัยนำออก หรือนโยบายสาธารณะนั่นเอง

5. ตัวแบบกระบวนการ (Process Model) นโยบายสาธารณะเป็นกิจกรรมทางการเมืองที่มีลักษณะเป็นขั้นตอนของกระบวนการ คือ ขั้นการกำหนดปัญหา มีการเรียกร้องให้รัฐบาลดำเนินการบางสิ่งบางอย่าง ขั้นการเสนอแนะนโยบายต่าง ๆ มีการเสนอโครงการต่าง ๆ เพื่อแก้ปัญหา มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ขั้นเลือกนโยบายอย่างเป็นทางการ มีการเลือกโครงการต่าง ๆ ที่เสนอมามีการสร้างฐานการเมืองสนับสนุนโครงการ มีการออกนโยบายในรูปของกฎหมายขั้นตอน การนำนโยบายไปปฏิบัติ มีการจัดให้ระบบราชการเตรียมพร้อมที่จะรับเอานโยบายไปปฏิบัติมีการเสีย ค่าใช้จ่ายหรือให้บริการ มีการเก็บภาษีขั้นตอนการประเมินผลนโยบาย มีการศึกษาโครงการ มีการรายงานสิ่งที่รัฐบาล

ได้ดำเนินการไปตามโครงการ มีการประเมินผลโครงการมีการเสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงและปรับโครงการ

6. ตัวแบบมีเหตุผล (Rational Model) นโยบายสาธารณะเป็นการพยายามกำหนดแนวทางเลือกที่ให้ประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวมได้สูงสุด นโยบายที่มีเหตุผล หมายถึง นโยบายที่ให้ผลตอบแทนทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคมมากกว่า ค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเพื่อนโยบายนั้น รัฐบาลไม่ควรใช้นโยบายที่ให้ผลตอบแทนน้อยกว่า ค่าใช้จ่าย ผลตอบแทนกับค่าใช้จ่ายไม่ได้ คิดเป็นตัวเงินเท่านั้น แต่รวมไปถึงผลได้ผลเสียทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคมด้วย

7. ตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป (Incremental Model) นโยบายสาธารณะเป็นการกำหนดแนวนโยบายที่อาศัยนโยบายในอดีตเป็นเกณฑ์รูปแบบค่อยเป็นค่อยไปใกล้เคียงสภาพความเป็นจริงมากกว่ารูปแบบมีเหตุผล ในทางปฏิบัติผู้ตัดสินใจนโยบายมีข้อจำกัดหลายประการ อาทิ มีเวลาน้อย มีงบประมาณน้อย มีความสามารถน้อย และการเมืองยังเข้ามาแทรกแซงการทำงานด้วย การริเริ่มนโยบายใหม่เป็นการเสี่ยงและไม่แน่นอนว่า ผลจะออกมาอย่างไรและการถอนตัวจากนโยบายและโครงการเดิมกระทำได้ยากมากเพราะรัฐบาลได้ลงทุนไปมากแล้ว นอกจากนั้นการกำหนดนโยบายแบบค่อยเป็นค่อยไปเป็นกลยุทธ์ทางการเมืองที่ดี คนมักจะไม่ค่อยคัดค้านการเปลี่ยนแปลงเล็ก ๆ น้อย ๆ ในนโยบายและในโครงการเดิมที่ดำเนินอยู่แล้ว เป็นลักษณะการมองโลกในความเป็นจริง ไม่ได้คิดว่าจะหาหนทางที่ดีที่สุดเพียงแต่คิดจะหาทางใดก็ได้ที่พอใช้ได้ ซึ่งอาจจะมีข้อเสียในแง่ที่ทำให้ไม่สามารถเสนอแนะนโยบายใหม่ได้เหมือนการใช้รูปแบบมีเหตุผลจะเห็นได้ว่านโยบายสาธารณะ (Public Policy) เป็นสิ่งที่รัฐบาลตัดสินใจว่าจะกระทำหรือไม่กระทำในสิ่งที่มีผลกระทบต่อบุคคล หรือกลุ่มบุคคลโดยมีเป้าหมายและแนวทางในการปฏิบัตินั้นคือการนำไปสู่การบริการสาธารณะ

เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2557) กล่าวว่า ตัวแบบ (Model) หมายถึง ตัวแบบที่เกิดขึ้นจากโลกแห่งความเป็นจริงที่จะนำตัวแบบที่เกี่ยวข้องมาอธิบายลักษณะการเกิดขึ้น และเป็นแนวความคิดที่จะถูกนำไปใช้ผ่านกระบวนการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ การทดสอบ การทดลอง การวิเคราะห์ผล เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในทางนโยบายตัวแบบจึงถูกสร้างขึ้นมาเพื่อช่วยให้ความคิดเกี่ยวกับการเมืองและนโยบายสาธารณะมีสาระสำคัญที่เข้าใจง่าย ระบุถึงลักษณะสำคัญของปัญหา นโยบายเน้นความสัมพันธ์ของการเมืองและมีความสัมพันธ์ที่มากขึ้น การมุ่งสร้างถึงความเข้าใจนโยบายสาธารณะให้ดีขึ้น โดยเน้นสาระสำคัญและการพยากรณ์สิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีความแม่นยำและถูกต้องตามหลักการวิเคราะห์เชิงทฤษฎี จึงสามารถอธิบายตัวแบบในการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะได้ดังนี้

1. ตัวแบบสถาบัน (Institution Model) ลักษณะสำคัญของตัวแบบสถาบันคือการวิเคราะห์การกำหนดนโยบาย ภายใต้กรอบแนวความคิดของตัวแบบสถาบันที่ยึดฐานคติที่สำคัญว่านโยบายสาธารณะคือ ผลผลิตของสถาบันทางการเมือง โดยสถาบันทางการเมืองมีลักษณะของการใช้อำนาจของรัฐโดยชอบธรรมในการกำหนดนโยบาย และการบังคับใช้นโยบายของรัฐกับประชาชนให้ปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ ซึ่งรัฐบาลเท่านั้นที่ผูกขาดอำนาจการบังคับใช้การดำเนินนโยบายให้เป็นไปตามความต้องการของรัฐ

2. ตัวแบบชนชั้นนำ (Elite Model) การวิเคราะห์การกำหนดนโยบาย โดยใช้ตัวแบบชนชั้นนำให้ความสำคัญบทบาทหรืออิทธิพลของชนชั้นนำหรือชนชั้นการปกครองที่มีอำนาจในการตัดสินใจนโยบายอย่างเด็ดขาด ชนชั้นปกครองจะยึดถือความพึงพอใจ (Preferences) หรือ

ค่านิยม (Values) ของตนเองเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจนโยบายสาธารณะ ถือว่าประชาชนส่วนใหญ่ไม่สนใจกิจกรรมทางการเมืองและไม่ได้ รับข้อมูลดีพอกเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ ชนชั้นนำมีบทบาทในการกำหนดความคิดเห็นของประชาชนมากกว่าการที่ประชาชนจะกำหนดความคิดเห็นของชนชั้นนำหรือชนชั้นปกครอง ดังนั้นนโยบายสาธารณะเป็นสิ่งที่สะท้อนความพึงพอใจหรือค่านิยมส่วนตัวของชนชั้นนำหรือผู้ปกครองโดยตรง ข้าราชการทำหน้าที่เพียงนำนโยบายสาธารณะที่กำหนด โดยชนชั้นนำไปสู่ประชาชนเท่านั้น ทิศทางของการกำหนดนโยบายสาธารณะ จึงเป็นทิศทางแบบแนวตั้ง (Vertical) จากชนชั้นปกครองสู่ประชาชน

3. ตัวแบบหลักเหตุผล (Rational Model) การวิเคราะห์นโยบายภายใต้กรอบแนวความคิดหลักการเหตุผล ลักษณะการเลือกอย่างมีเหตุผล โดยการนำทฤษฎีองค์ความรู้จากแหล่งต่าง ๆ มาอธิบายการตัดสินใจ เพื่อให้ได้นโยบายตามอุดมการณ์ โดยทางเลือกนั้นจะต้องสะท้อนความต้องการของประชาชนมากกว่า และการนำเสนอทางเลือกที่มีคุณค่าแก่ประชาชน โดยทางเลือกหลักการเหตุผลจะคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของสังคม คำว่าประโยชน์สูงสุดของสังคม หมายถึงรัฐบาลควรตัดสินใจเลือกนโยบาย ที่จะให้ผลประโยชน์ต่อสังคมมากกว่าการใช้จ่ายของรัฐบาล การเลือกตัดสินใจอย่างแบบมีเหตุผลรัฐบาลจะต้องคำนึงถึงทรัพยากรที่จำเป็นกระบวนการตัดสินใจอย่างสมบูรณ์แบบ เพื่อนำไปสู่การกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติโดย และเป้าหมายต้องครอบคลุมถึงการแก้ไขปัญหาของประชาชนเป็นที่ตั้ง การเตรียมทางเลือกของนโยบายโดยจะต้องทำการพิจารณาจากปัจจัยนำเข้าทั้งหมดของทรัพยากรและการจัดเตรียมเพื่อที่จะดำเนินทางเลือกในการดำเนินงานคำนวณผลประโยชน์ของแต่ละทางเลือกและทำการเปรียบเทียบของแต่ละทางเลือกให้ได้ประโยชน์สูงสุด

4. ตัวแบบเชิงระบบ (System Model) การวิเคราะห์นโยบายที่มีผลมาจากระบบการเมือง โดยความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการเมือง ผลผลิตของระบบการเมืองที่พยายามตอบสนองต่อข้อเรียกร้อง หรือแรงกดดันของกลุ่มจากภายนอกกระบวนการเมือง ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้จะมีความสอดคล้องของระบบ แต่ทั้งนี้หากองค์ประกอบมีความบกพร่องหรือเสียหาย จะส่งผลกระทบต่อสมรรถนะของระบบเช่นกัน ดังนั้นการวิเคราะห์เช่นนี้จึงให้ความสำคัญกับระบบการเมืองที่ได้รับข้อมูลมาจากความต้องการและการสนับสนุนจากสิ่งแวดล้อมในรูปแบบของปัจจัยนำเข้า สถาบันการเมืองจะต้องนำความต้องการและการสนับสนุนจากสิ่งแวดล้อม กระบวนการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและการใช้อำนาจในการตัดสินใจ เพื่อตอบสนองความต้องการและการสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อระบบการเมือง คือ ความต้องการด้านการบริหาร การศึกษา สาธารณสุข สวัสดิการ การบริการโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ส่วนเหล่านี้เป็นข้อเรียกร้องที่ประชาชนต้องการ ซึ่งนำไปสู่เป็นปัจจัยนำเข้าของระบบการเมือง และการสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อระบบการเมืองการปฏิบัติตามกฎหมาย และการปฏิบัติตามการตัดสินใจของนโยบายรัฐบาล ระบบการเมืองจะดำรงไม่ได้หากปราศจากการสนับสนุนจากประชาชน ดังนั้นการสนับสนุนจากประชาชนจะเป็นไปตามการตัดสินใจของรัฐบาลต่อการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากน้อยเพียงไร การตัดสินใจของระบบการเมืองจึงได้รับอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมจากสภาพสิ่งแวดล้อมของระบบการเมือง

5. ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม (Group Equilibrium Model) สำคัญของตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่มที่มีความเกี่ยวข้องกับสถาบันนิติบัญญัติมากกว่าระบบราชการ ซึ่งเป็นหน่วยงานสุดท้ายที่เป็นผู้กำหนดนโยบายจะถูกกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆบังคับให้เกิดนโยบายเหล่านี้ การต่อสู้ระหว่างกลุ่มความสมดุลเหล่านี้จะเกิดขึ้นจากอิทธิพลระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ที่ตกลงประนีประนอม การเปลี่ยนแปลงอิทธิพลของกลุ่มผลประโยชน์ใดจะคาดได้ว่าจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อนโยบายที่เกี่ยวข้อง นโยบายจะถูกเปลี่ยนแปลงไปสู่กลุ่มที่มีอิทธิพลมากกว่า ส่วนกลุ่มที่มีอิทธิพลน้อยก็จะเป็นผู้สูญเสียผลประโยชน์

6. ตัวแบบเปลี่ยนแปลงจากเดิมบางส่วน (Incremental Model) สำคัญของแนวความคิดการวิเคราะห์และการกำหนดนโยบายตามตัวแบบการเปลี่ยนแปลงจากเดิมบางส่วน จะเห็นถึงข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้นจากพื้นฐานการปฏิบัติงานในความเป็นจริง และผู้กำหนดนโยบายจะต้องดำเนินการตามแนวความคิดตัวแบบหลักการเหตุผลเพราะมีข้อจำกัดหลายประการ การวิเคราะห์นโยบายตามแนวความคิดตัวแบบการเปลี่ยนแปลงจากเดิมบางส่วนจะมีความสอดคล้องกับการปฏิบัติงานในโลกความเป็นจริงมากขึ้น และถือว่ารัฐบาลโดยทั่วไปมักจะมียุทธวิธีประจำวันที่ต้องทำอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องเสียเวลาและงบประมาณในการวิเคราะห์นโยบายใหม่อีกครั้งหนึ่ง

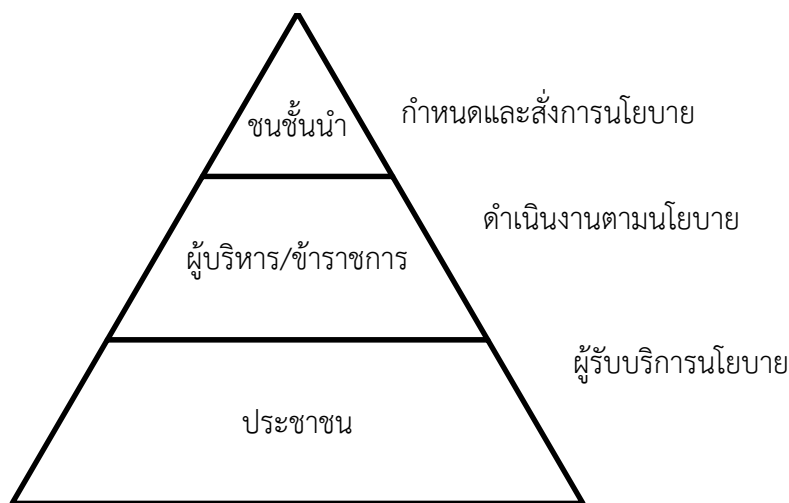
สัญญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทร์แดง (2562 : 101) ศึกษาตัวแบบทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ พบว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางที่รัฐจะกระทำหรือไม่กระทำเพื่อแก้ปัญหาสาธารณะและพัฒนาองค์รวมของประเทศชาติให้เจริญรุ่งเรือง ทั้งนี้มุ่งสนองตอบหรือแก้ปัญหาคุณภาพชีวิตของพลเมืองในรัฐให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น การศึกษานโยบายสาธารณะมีหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาเนื้อหาสาระของนโยบาย การศึกษาวิเคราะห์กระบวนการนโยบายสาธารณะ การศึกษาการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ทุกกระบวนการของการศึกษานโยบายสาธารณะมีความสำคัญในตัวของมันเอง สำหรับการศึกษาการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติก็มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ เป็นการทำความเข้าใจเกี่ยวกับความสามารถที่จะผลักดันให้กลไกการปฏิบัติงานซึ่งครอบคลุมกิจกรรมปัจเจกบุคคลหรือกลุ่มบุคคลทั้งที่อยู่ในระบบราชการหรือเอกชน การทรัพยากร ความพยายามกระตุ้นการปฏิบัติงาน สมรรถนะขององค์กร โดยกระทำเป็นรูปธรรมผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย สำหรับตัวแบบทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ จำแนกออกเป็น 3 กลุ่มทฤษฎี ดังนี้ (1) ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากบนลงล่าง ได้แก่ ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของแวนมีเตอร์และแวนฮอร์น ตัวแบบการวิเคราะห์กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของซาบาเตียร์และแมชมาเนียน และตัวแบบทางการเมือง (2) ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากล่างขึ้นบน ได้แก่ ตัวแบบทางกระบวนการของระบบราชการของลิปสกี ตัวแบบการวิเคราะห์หน่วยงานในระดับล่างและข้าราชการระดับพื้นฐาน และตัวแบบการวิเคราะห์โครงสร้าง (3) ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติแบบผสม ได้แก่ ตัวแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย ตัวแบบการกระจายอำนาจ ตัวแบบยึดหลักเหตุผล ตัวแบบทางด้านการจัดการ ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ ตัวแบบกระบวนการ ตัวแบบเชิงบูรณาการ และทฤษฎีเชิงบูรณาการของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ (2565 : 67-84) กล่าวว่า ตัวแบบนโยบายสาธารณะ ประกอบด้วย ตัวแบบชนชั้นนำ ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม ตัวแบบเชิงระบบ ตัวแบบสถาบัน ตัวแบบกระบวนการ ตัวแบบเหตุผล ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม และตัวแบบประชาสังคม ส่วนตัวแบบประชาสังคม เป็นข้อเสนอที่ผู้เขียนสร้างขึ้นมาเพื่อให้ผู้ศึกษาได้นำมาพิจารณาเพิ่มเติม มีรายละเอียดดังนี้

1. ตัวแบบชนชั้นนำ

ตัวแบบชนชั้นนำมีฐานคติที่สำคัญอยู่ที่อำนาจทางการเมืองหรือผู้นำเป็นผู้ผลิตนโยบาย จึงเห็นได้ว่านโยบายสาธารณะตามตัวแบบชนชั้นนำมักปรากฏอยู่ในประเทศที่มีระบอบการปกครองด้วยระบอบอำนาจนิยมหรือประเทศที่ปกครองด้วยคณะบุคคลที่มีอำนาจเด็ดขาด ดังเช่น ประเทศที่ปกครองด้วยระบอบเผด็จการทางทหาร ระบอบคอมมิวนิสต์ เป็นต้น รวมทั้งระบอบการปกครองด้วยระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ เป็นต้น ตามตัวแบบชนชั้นนำโดยส่วนใหญ่มักปรากฏในประเทศด้อยพัฒนาหรือประเทศกำลังพัฒนา

ในหลักการของตัวแบบชนชั้นนำ สำหรับการวิเคราะห์การกำหนดนโยบายสาธารณะ ผู้นำมีหน้าที่ชัดเจนว่าจะต้องรับผิดชอบนโยบายเพราะฉะนั้นการที่ผู้นำผลิตนโยบายก็จึงเป็นการทำหน้าที่ของผู้นำ ซึ่งไม่เกี่ยวกับผู้ตามทั้งหลาย กล่าวคือ การวิเคราะห์การกำหนดนโยบายสาธารณะจะให้ความสำคัญกับบทบาทหรืออิทธิพลของชนชั้นนำหรือชนชั้นปกครองที่มีอำนาจในการตัดสินใจนโยบายสาธารณะอย่างเด็ดขาด โดยชนชั้นปกครองจะยึดถือความพึงพอใจหรือค่านิยมของตนเองเป็นหลักเกณฑ์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ (Dye and Zeigler, 1981 : 146) ดังนั้น สังคมจะต้องยอมรับร่วมกันว่านโยบายสาธารณะที่ออกมาจากผู้นำมีเหตุผลสมบูรณ์ในตัวของมันเอง แม้ว่าผู้นำจะสร้างนโยบายสาธารณะจากสิ่งที่ชอบมากกว่าก็ตาม หลักการของตัวแบบชนชั้นนำถือว่า ประชาชนส่วนใหญ่จะไม่สนใจในกิจกรรมทางการเมืองและอาจไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะที่ดีพอ ทำให้ชนชั้นนำอาจครอบงำทางความคิดในการออกนโยบายได้ง่าย ด้วยเหตุดังกล่าว นโยบายสาธารณะที่สะท้อนออกมาอาจเป็นที่พึงพอใจหรือค่านิยมส่วนตัวของชนชั้นผู้นำหรือผู้มีอำนาจโดยตรง นักบริหารหรือข้าราชการเป็นเพียงนายนโยบายที่กำหนดโดยชนชั้นนำไปสู่ผู้รับบริการหรือประชาชนเพียงเท่านั้น ในกรณีเป็นเช่นนี้ทิศทางของนโยบายจึงเป็นทิศทางแบบการสั่งการจากบนลงล่าง กล่าวคือ จากชนชั้นปกครองสู่ประชาชนนั่นเอง นำเสนอดังภาพที่ 2.5



ภาพที่ 2.5 ตัวแบบชนชั้นนำ
ที่มา : ดาย (Dye, 1984 : 29)

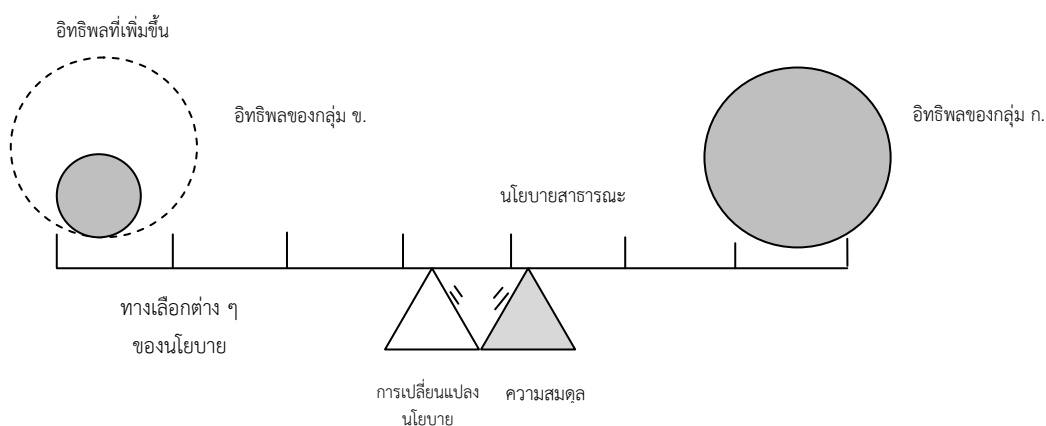
จากภาพที่ 2.5 ของตัวแบบชนชั้นนำชี้ให้เห็นว่า ประชาชนส่วนใหญ่ไม่สนใจในกิจกรรมทางการเมืองและไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายสาธารณะรวมทั้งผู้ปฏิบัติหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐทั้งหลายจะมีบทบาทในการดำเนินนโยบาย โดยมีผู้กำหนดนโยบายก็คือ ผู้นำซึ่งอาจจะเป็นคน ๆ เดียวหรือกลุ่มบุคคลก็ตามแต่ ทว่าจะมีอยู่จำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับฐานของประชากรทั้งหมด ทั้งนี้ในเชิงการเมืองการปกครอง ถ้ามีผู้นำคนเดียวแต่มีเอกสิทธิในทางการเมืองการปกครอง เรียกว่า ระบอบอิตาลี (Monarchy) ในขณะที่ถ้าเป็นกลุ่มบุคคลแต่มีสถานะที่สูงจะเรียกว่าระบอบอภิชนธิปไตย (Aristocracy) และถ้าเป็นกลุ่มบุคคลเช่นเดียวกัน แต่มีสถานะเป็นสามัญชนธรรมดาเรียกว่า ระบอบคณาธิปไตย (Oligarchy) ดังนั้นเห็นได้ว่าถึงอย่างไรก็แล้วแต่ กระบวนการทางการเมืองการปกครอง (นโยบายสาธารณะ) ความรู้สึกของประชาชนจึงถูกครอบงำโดยชนชั้นนำ ค่านิยมของชนชั้นนำจึงมิได้เกิดจากอิทธิพลความรู้สึกของประชาชนส่วนใหญ่ ความสัมพันธ์ดังกล่าวจึงเป็นความสัมพันธ์แบบแนวตั้งที่มีความเคลื่อนย้ายจากชนชั้นนำสู่ประชาชนทั่วไปหรือผู้ปฏิบัติตามหรือผู้ยอมรับผลกระทบจากนโยบายจะมีจำนวนมากที่สุด

สรุปได้ว่าตัวแบบชนชั้นนำตามตัวแบบนี้นโยบายสาธารณะ คือ นโยบายที่ถูกชนชั้นนำหรืออำนาจของผู้ปกครองของประเทศมีความปรารถนาและต้องการกำหนดขึ้นมาเพราะเห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่ไม่สนใจต่อกิจกรรมบ้านเมืองนโยบายสาธารณะเท่าที่ควร ในขณะเดียวกันผู้มีอำนาจทางนโยบายมีโอกาที่จะปิดบังหรือเปิดเผยข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายก็ได้ เนื่องจากผู้นำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมแหล่งข้อมูลข่าวสาร นอกจากนั้นชนชั้นผู้นำส่วนใหญ่จะมีค่านิยมที่สอดคล้องกับค่านิยมของระบบสังคม ผู้นำมีโอกาสที่จะโน้มน้าวประชาชนมากกว่า ประชาชนมีโอกาสโน้มน้าวผู้นำในเรื่องของการนำเสนอโยบายสาธารณะ

2. ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม

ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม ดังฐานคติที่สำคัญของตัวแบบนี้คือ อธิบายว่านโยบายเป็นผลมาจากการสร้างดุลยภาพของกลุ่มต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Group Equilibrium) ประกอบด้วย

กลุ่มอิทธิพล (Pressure Groups) และกลุ่มผลประโยชน์ (Interest Groups) ซึ่งกลุ่มนี้อาจมีวัตถุประสงค์ใน 2 ลักษณะ คือ กลุ่มอิทธิพลอาจมุ่งในการเรียกร้องและพิทักษ์ความเป็นธรรมของสังคม ส่วนกลุ่มผลประโยชน์อาจมุ่งในการรักษาสีทธิผลประโยชน์ของตนเพื่อป้องกันมิให้กลุ่มอื่นเข้ามาละเมิด (Bently, 1949 อ้างถึงใน สมบัติ อารังธัญวงศ์, 2560 : 208) กล่าวคือ นโยบายสาธารณะเป็นผลลัพธ์ของการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ในระบบการเมืองแบบพหุสังคมประชาธิปไตย ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มผลประโยชน์ กลุ่มอิทธิพล และกลุ่มการเมือง เป็นต้น กลุ่มเหล่านี้ทำหน้าที่เสมือนตัวเชื่อมระหว่างประชาชนกับรัฐบาลและในขณะเดียวกันทั้งกลุ่มอิทธิพลและกลุ่มผลประโยชน์และกลุ่มการเมืองอาจมีการช่วงชิงความได้เปรียบในการผลักดันการตัดสินใจของรัฐบาลให้เป็นไปตามความต้องการของกลุ่ม แต่การแสดงออกการต่อสู้เป็นการแสดงออกซึ่งการมีส่วนร่วมทางการเมือง (Political Participation) โดยกลุ่มนี้มีพลังมากกว่าจะเป็นกลุ่มที่ได้เปรียบ ส่วนกลุ่มที่มีพลังน้อยกว่าจะเป็นกลุ่มที่เสียเปรียบ แต่ถ้าแต่ละกลุ่มมีพลังผลักดันใกล้เคียงกันผลของการต่อรองจะปรากฏออกมาในลักษณะของการประนีประนอม นำเสนอองค์ภาพที่ 2.6



ภาพที่ 2.6 ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม
ที่มา : ดาย (Dye, 1984 : 27)

จากภาพที่ 2.6 ของตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่มจะเห็นได้ว่าการเทียบเคียงการต่อรองระหว่างกลุ่มที่อยู่ระหว่างดุลยภาพ อยู่ระหว่างอิทธิพลของกลุ่ม ก. และอิทธิพลของกลุ่ม ข. โดยอิทธิพลของกลุ่ม ก. และอิทธิพลของกลุ่ม ข. มีพลังอำนาจในการต่อรองที่แตกต่างกัน โดยจุดดุลยภาพจะเคลื่อนไหวตามอำนาจสัมพันธ์ของกลุ่มกรณีในภาพที่ 4 จุดดุลยภาพมีเข็มสะท้อนว่าอิทธิพลของกลุ่ม ก. มีอิทธิพลเหนือกลุ่ม ข. ซึ่งบ่งบอกได้ว่าจุดดุลยภาพของนโยบายมีความโน้มเอียงไปทางกลุ่มอิทธิพล ก. เสียส่วนใหญ่ นับเป็นการสะท้อนว่ากรณีนโยบายสาธารณะเอื้อประโยชน์ต่อกลุ่ม ก. มากกว่ากลุ่ม ข. นั่นเอง ทั้งนี้หากเมื่อไรก็ตามที่กลุ่ม ข. มีอำนาจในการต่อรองเพิ่มขึ้นจากสี่เหลี่ยมขยายออกไปเป็นขอบข่ายที่เป็นเส้นปะสีจาง จุดดุลยภาพก็จะเปลี่ยน โดยน้ำหนักการต่อรองจะไปทางกลุ่ม ข. มากขึ้น เนื่องจากกลุ่ม ข. ใหญ่ขึ้น ซึ่งจุดดุลยภาพที่เปลี่ยนไปนั้นคือการตัดสินใจทางนโยบายนั้นได้เปลี่ยนแปลงไป โดยเปลี่ยนแปลงไปอย่างสัมพันธ์กับพลังอำนาจในการต่อรองหรืออิทธิพลของกลุ่มต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

สรุปได้ว่าตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่มเป็นตัวแบบที่ระบบการเมืองประกอบด้วยกลุ่มผลประโยชน์ที่มีการต่อรองหรือช่วงชิงกันเสนอนโยบายสาธารณะ ส่วนหน้าที่ของฝ่ายผู้มีอำนาจทางการเมืองก็คือ การประนีประนอมระหว่างความต้องการของกลุ่มในรูปของนโยบายสาธารณะ โดยหลักตัวแบบนี้ชี้ให้เห็นว่านโยบายสาธารณะจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามทิศทางของอิทธิพลของกลุ่มที่มีอำนาจในการต่อรอง และจะต้อออกห่างจากกลุ่มที่สูญเสียอำนาจ ดังนั้นนโยบายสาธารณะก็จะเกิดจากความพอใจของกลุ่มที่มีพลังทางอำนาจในระบบทางการเมืองนั่นเอง

3. ตัวแบบเชิงระบบ

ฐานคติที่สำคัญของตัวแบบเชิงระบบได้นำหลักคิดจากหลักการดำรงอยู่ในองค์ประกอบของสิ่งมีชีวิตจะต้องทำงานอย่างเป็นระบบ (Systematic Function) โดยในระบบจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ มีหน้าที่ต้องทำงานสัมพันธ์หรือประสานกันระบบจึงสามารถดำรงอยู่ได้ หากองค์ประกอบใดทำงานบกพร่องอาจส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถของระบบทั้งระบบ จากหลักแนวคิดการดำรงอยู่ในองค์ประกอบของสิ่งมีชีวิตสามารถนำมาประยุกต์ในการอธิบายเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะที่เป็นผลผลิตของระบบการเมือง ซึ่งประกอบด้วย

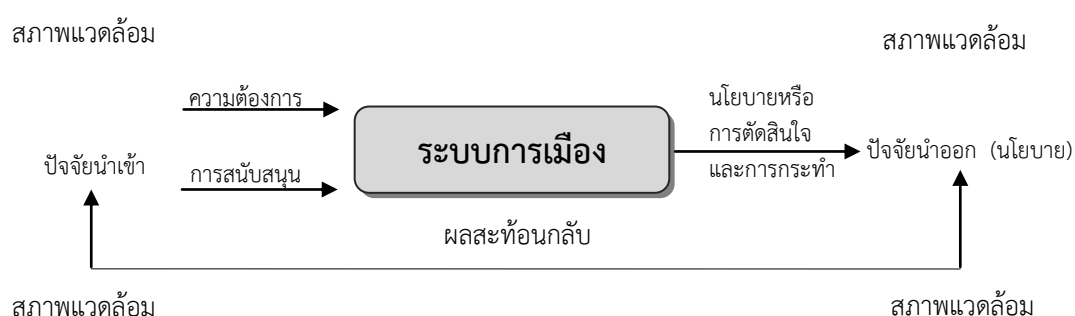
3.1 ปัจจัยนำเข้า (Input) กล่าวคือ ข้อเรียกร้อง (Demand) และการสนับสนุน (Support)

3.2 กระบวนการตัดสินใจ (Decision Process) ซึ่งเสมือนในกล่องดำ (Black Box) ที่ไม่สามารถคาดเดาได้อย่างแน่ชัด ซึ่งบางครั้งอาจไม่ได้เป็นกระบวนการเชิงเหตุผลอย่างสมบูรณ์แบบที่ได้นั้นก็อาจมีเรื่องการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยก็ได้

3.3 สิ่งแวดล้อม (Environment) ซึ่งเป็นตัวกำหนดความเป็นไปได้ของนโยบายสาธารณะ อาทิ สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และบริหารการเมืองในขณะนั้นด้วย

ทั้งนี้ตัวแบบเชิงระบบได้มีนักวิชาการที่ชื่อว่า เดวิด อีสตัน (David Easton, 1953 : 353) เป็นเจ้าพ่อของทฤษฎี ซึ่งอีสตันได้ปรับทฤษฎีที่มาจากการศึกษาเชิงวิภาคในทางชีววิทยา ซึ่งได้นำมาประยุกต์ในการอธิบายระบบการเมืองว่า การเมืองดำรงอยู่เสมือนชีวิตการเมือง ดังนั้นชีวิตการเมืองจึงต้องดำรงอยู่อย่างเป็นระบบซึ่งประกอบด้วยความสัมพันธ์ระหว่างระบบการเมืองและสิ่งแวดล้อมนี้อยู่ล้อมรอบระบบการเมือง กล่าวคือ หลักของการวิเคราะห์ถ้าสามารถแยกระบบการเมืองออกมาได้แล้ว เห็นว่าระบบการเมืองเป็นหน่วยที่มีปัจจัยป้อนเข้าสู่ระบบการเมืองที่เรียกว่าปัจจัยนำเข้า (Inputs) และสิ่งที่เป็ผลผลิตของระบบการเมืองที่เรียกว่าปัจจัยออก (Outputs) ปัจจัยนำเข้าจะถูกกระบวนการเมืองแปรสภาพไปเป็นปัจจัยนำออกเมื่อเป็นปัจจัยนำออกแล้วก็จะส่งผลกระทบต่อระบบและสภาพแวดล้อมของระบบ เพราะปัจจัยนำออกถูกป้อนกลับและกลายมาเป็นปัจจัยนำเข้าที่เปลี่ยนแปลงในระยะต่อไป ทำให้เห็นภาพได้ว่าเป็นกระบวนการที่เป็นวัฏจักรหมุนเวียนต่อไปเรื่อย ๆ ส่วนสภาพแวดล้อมคือส่วนที่อยู่นอกขอบเขตของระบบการเมืองและมีอิทธิพลต่อการทำงานของระบบ (มยุรี อนุมานราชชน, 2556 : 55) ดังนั้น ระบบคือ ชุดของสถาบันและกิจกรรมในสังคมซึ่งทำหน้าที่แปรสภาพปัจจัยนำเข้าต่าง ๆ ให้เป็นการตัดสินใจ ซึ่งต้องการการสนับสนุนของสังคม กิจกรรมที่อยู่ในขอบเขตของระบบเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่าในสังคมโดยมีอำนาจบังคับให้มีการปฏิบัติตามการจัดสรรนั้น

ภายใต้ตัวแบบเชิงระบบ “นโยบายสาธารณะ” คือ ผลผลิตของระบบการเมืองที่เกิดจากอำนาจในการจัดสรรค่านิยมหรืออำนาจในการตัดสินใจนโยบายของระบบการเมือง เมื่อระบบการเมืองรับรู้ถึงความต้องการและแรงสนับสนุนจากสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในรูปปัจจัยนำเข้า (Inputs) ดังกล่าวแล้วส่วนย่อย ๆ ในระบบการเมือง ได้แก่ องค์กรหรือสถาบันทางการเมือง นำความต้องการและการสนับสนุนจากสิ่งแวดล้อมเข้าสู่กระบวนการปรับเปลี่ยนทางการเมืองและระบบการเมืองจะใช้อำนาจในการตัดสินใจในการตอบสนองความต้องการที่ออกมาในรูปของนโยบายสาธารณะ การวิเคราะห์เชิงระบบจึงมุ่งพิจารณาความสัมพันธ์ของปัจจัยนำเข้ากับระบบการเมืองก่อนที่จะออกมาเป็นปัจจัยนำออกหรือที่เรียกว่า นโยบายสาธารณะ นำเสนอดังภาพที่ 2.7



ภาพที่ 2.7 ตัวแบบเชิงระบบ

ที่มา : อีสตัน (Easton, 1965 : 112)

จากภาพที่ 2.7 ของตัวแบบเชิงระบบชี้ให้เห็นว่าความสัมพันธ์ระหว่างระบบการเมืองและสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดนโยบาย เกิดจากความต้องการของประชาชนที่มีต่อระบบการเมือง ในนโยบายต่าง ๆ อาทิ นโยบายด้านสังคม นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน นโยบายทางการศึกษา เป็นต้น ส่วนแรงสนับสนุนของประชาชนที่มีต่อระบบการเมือง อาทิ การปฏิบัติตามกฎหมาย การปฏิบัติตามการตัดสินใจนโยบายของรัฐบาลเพราะว่าระบบการเมืองมีอาจดำรงอยู่ได้ หากปราศจากการสนับสนุนของประชาชน เหตุผลดังกล่าวการตัดสินใจนโยบายสาธารณะของระบบการเมืองอาจได้รับอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมจากสิ่งแวดล้อมที่อยู่ล้อมรอบระบบการเมือง ดังนั้นระบบการเมืองจะต้องตัดสินใจให้เกิดผลผลิต คือ นโยบายสาธารณะเพื่อให้บริการประชาชนที่มีเหตุผลและน่าพึงพอใจ นอกจากนี้ตามตัวแบบเชิงระบบยังสามารถอธิบายว่านโยบายเกิดขึ้นมาจากการบรรจบกันพอดีของเงื่อนไข 3 ประการ คือ กระแสเกี่ยวกับประเด็นปัญหา กระแสเกี่ยวกับนโยบาย และกระแสเกี่ยวกับการเมือง กล่าวคือ มีช่องทางเปิดอยู่และทิศทางความต้องการของสังคมการเมืองเป็นไปในทางนั้นอย่างพอเหมาะพอเจาะทุกอย่างเอื้ออำนวยหรือกล่าวอีกอย่าง คือ สังคมสนใจและให้ความสำคัญกับประเด็นปัญหา พร้อมทั้งต้องการผลักดันให้เป็นนโยบายอยู่พอดีโดยมีฝ่ายการเมืองสนับสนุนเสริม

สรุปได้ว่าตัวแบบเชิงระบบนโยบายสาธารณะมีที่มาจากการที่ระบบการเมืองมีปฏิสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม สิ่งแวดล้อมจะมีอิทธิพลต่อระบบการเมืองในรูปของปัจจัยนำเข้า (Inputs)

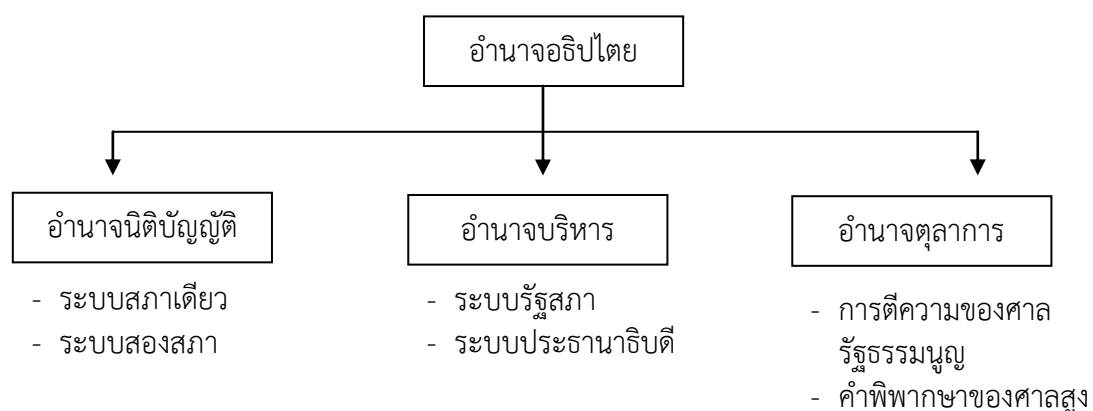
ซึ่งประกอบด้วยความต้องการหรือเรียกร้อง (Demands) และการสนับสนุน (Supports) ความต้องการหรือเรียกร้อง ก็คือ การที่บุคคลหรือกลุ่มต้องการที่จะให้มันนโยบายสาธารณะ โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อม การสนับสนุน ก็คือ บุคคลยอมรับและเคารพผลการเลือกตั้ง กฎกติกา และยินดีที่จะปฏิบัติตามนโยบายสาธารณะ ระบบการเมืองจะต้องเผชิญกับความต้องการหรือการเรียกร้องมากมาย ซึ่งอาจจะขัดแย้งหรือต่างกันก็ได้ และเพื่อที่จะเปลี่ยนความต้องการเป็นปัจจัยนำออก (Outputs) ในรูปของนโยบายสาธารณะ ดังนั้นระบบการเมืองจะต้องมีการตกลงกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง มิฉะนั้นนโยบายสาธารณะจะมีลักษณะได้รับการประนีประนอมดัดแปลงแก้ไข โดยพิจารณาถึงสภาพแวดล้อม ความต้องการของบุคคลหรือกลุ่มเสมอ

4. ตัวแบบสถาบัน

การศึกษาและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะตามตัวแบบสถาบัน มีฐานคติสำคัญว่า นโยบายสาธารณะ คือ เป็นผลผลิตของสถาบันทางการเมือง ทั้งนี้เพราะว่ากิจกรรมทางการเมืองส่วนใหญ่ อยู่ที่สถาบันทางการเมือง เพราะสถาบันทางการเมืองเป็นสถาบันที่เป็นทางการหรือที่สังคมเชื่อ ในความมีเหตุผลมีผลจากความเป็นทางการนั้นเป็นผู้ผลิตนโยบายสาธารณะ (Policy as Institutional Output) ดังว่า เชื่อในความมีเหตุผลของงานประจำที่ข้าราชการทำ (Bureaucratic Routine) ทำให้กฎระเบียบและสถานภาพของสถาบันกลายเป็นสิ่งที่มีเหตุผลในตัวเอง และพึงเชื่อมั่นในสถาบัน เหล่านั้นทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายสาธารณะ นอกจากนี้สถาบันที่เกี่ยวข้องกับนโยบายสาธารณะ ได้แก่ สถาบันบริหาร สถาบันนิติบัญญัติ สถาบันตุลาการ สถาบันพรรคการเมือง รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น โดยส่วนใหญ่แล้วนโยบายสาธารณะจะถูกกำหนด การนำไปปฏิบัติ ประเมินผล ตามข้อบังคับของสถาบันดังกล่าว

อนึ่งในทางหลักการที่เป็นสากล สถาบันแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะใหญ่ ๆ ตามแนวคิดการแบ่งแยกอำนาจ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการออกแบบโครงสร้างสถาบันในรัฐสมัยใหม่ต่าง ๆ รวมถึงกรณีของประเทศไทยด้วย กล่าวคือ สถาบันในส่วนที่อิงแอบกับอำนาจนิติบัญญัติ สถาบันในส่วนที่อิงแอบกับอำนาจบริหาร และสถาบันในส่วนที่อิงแอบกับอำนาจตุลาการ

ส่วนความสัมพันธ์ทางโครงสร้างของสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายสาธารณะ นำเสนอดังภาพที่ 2.8



ภาพที่ 2.8 ตัวแบบสถาบัน
ที่มา : ดาย (Dye, 1984 : 22)

จากภาพที่ 2.8 ของตัวแบบสถาบัน ชี้ให้เห็นว่าแนวการศึกษาตามตัวแบบนี้ อาจนำมาใช้การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างของสถาบันของรัฐกับตัวนโยบายสาธารณะ อันประกอบด้วยสถาบันนิติบัญญัติ สถาบันบริหาร และสถาบันตุลาการ ซึ่งสถาบันดังกล่าวมีผลต่อการกำหนดนโยบายออกมาเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติโดยหน่วยงานทางราชการหรือเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ด้วยเหตุนี้จึงกล่าวได้ว่ารูปแบบของสถาบันต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับรูปแบบของอำนาจที่แต่ละรัฐออกแบบไว้ ซึ่งจะแตกต่างกันออกไปทั้งนี้ ตัวแบบสถาบันอาจนำมาใช้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างของสถาบันกับตัวนโยบาย อาจศึกษาในเชิงเปรียบเทียบอย่างเป็นระบบ ดังเช่นในกรณีตัวอย่าง กระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงใดตอบสนองต่อปัญหาด้านทรัพยากรมนุษย์มากกว่ากัน การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ อาจส่งผลต่อนโยบายหรือตัวนโยบาย

สรุปได้ว่าตัวแบบสถาบัน ผลประโยชน์ของกลุ่มจะเป็นจริงได้ก็ต่อเมื่อโดยการนำปัญหาไปผ่านสถาบันการเมือง ซึ่งสถาบันการเมืองเปลี่ยนผลประโยชน์หรือสิ่งที่ต้องการออกมาในรูปนโยบายสาธารณะ โดยสถาบันทางการเมืองมีส่วนผลักดันหรือช่วยให้นโยบายสาธารณะมีลักษณะที่มีความถูกต้องตามกฎหมายที่สามารถบังคับใช้ได้ และหลักตรรกะที่สำคัญของตัวแบบสถาบันที่น่าสนใจคือความสัมพันธ์ระหว่างสถาบันการเมืองและเนื้อหาของนโยบายสาธารณะ

5. ตัวแบบกระบวนการ

ตัวแบบกระบวนการมีฐานคิดสำคัญว่า นโยบายสาธารณะเป็นกิจกรรมทางการเมือง ซึ่งเป็นจุดสนใจที่สำคัญของนักรัฐศาสตร์เป็นเวลาหลายทศวรรษ ตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สอง ในตอนแรกนักรัฐศาสตร์แนวพฤติกรรมศาสตร์ศึกษากิจกรรมของผู้มีสิทธิออกเสียงเลือกตั้งกลุ่มผลประโยชน์ ฝ่ายนิติบัญญัติ หัวหน้าฝ่ายบริหาร ข้าราชการ เป็นต้น ในขณะเดียวกันการศึกษามตามตัวแบบกระบวนการเป็นวิธีการที่ต้องการจะจำแนกรูปแบบของกิจกรรม หรือกระบวนการที่มีการจัดเป็นกลุ่มของลักษณะกิจกรรมรวมทั้งได้พิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมทางการเมืองกับนโยบายสาธารณะตามที่ปรากฏดังแนวคิดของ ดาย (Dye, 1984 : 23-24) คือ

5.1 การชี้ประเด็นปัญหา คือ การพิจารณาข้อเรียกร้องความต้องการของประชาชนที่นำเสนอให้แก่รัฐบาลได้แก้ไขปัญหา อาทิ ปัญหาการปราบปรามยาเสพติด ปัญหาที่ทำกิน เป็นต้น

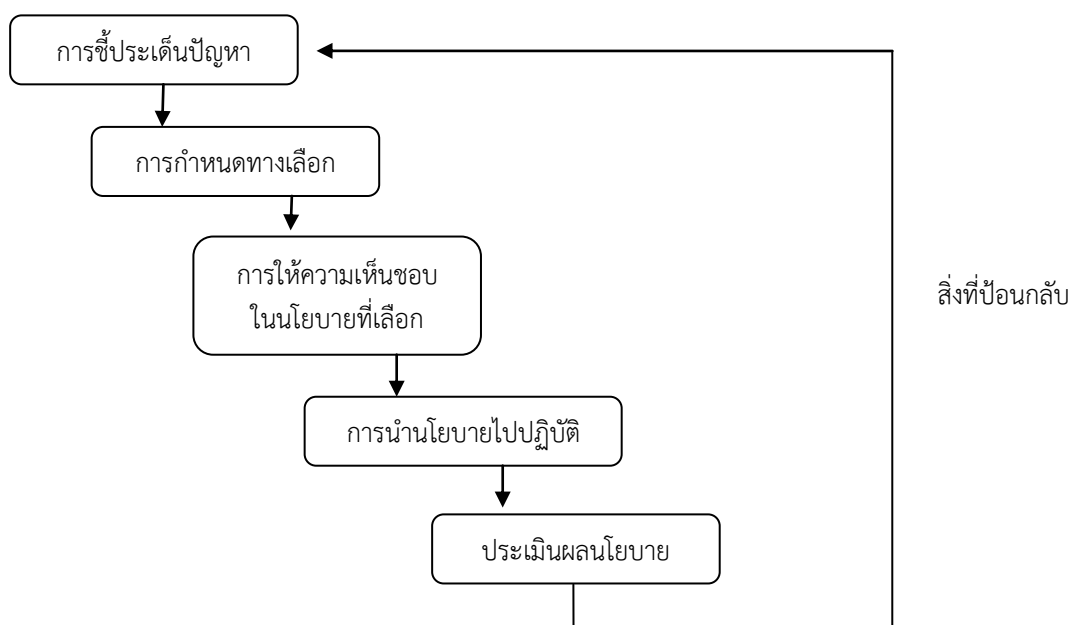
5.2 การกำหนดทางเลือกนโยบาย คือ การวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความสำคัญของนโยบายว่าทางเลือกใดควรเป็นทางเลือกที่เห็นว่าเกิดผลประโยชน์ต่อสังคมและแก้ไขปัญหาให้แก่ประชาชนได้อย่างเร่งด่วน ในขณะเดียวกันนักวิเคราะห์นโยบายอาจมีความจำเป็นต้องพิจารณาทางเลือกไว้หลาย ๆ ทางเลือก เพื่อต้องการนำทางเลือกมาวิเคราะห์หาจุดอ่อน จุดแข็ง ตลอดจนต้นทุนและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นด้วย รวมถึงเมื่อตัดสินใจเลือกทางเลือกใดแล้วก็จะต้องสามารถแก้ไขปัญหาให้แก่ประชาชนให้มีประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด

5.3 การให้ความเห็นชอบในนโยบายที่เลือก คือ เป็นกระบวนการตัดสินใจว่าจะเลือกทางใดที่เห็นว่าสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนหรือไม่และสามารถนำไปปฏิบัติได้ด้วย ดังนั้นมีความจำเป็นที่จะแสวงหาการสนับสนุนนโยบายที่เลือกเอาไว้จากกลุ่มการเมืองใดบ้างเพื่อให้เกิดความเห็นชอบจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

5.4 การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การกำหนดหน่วยงานหรือผู้รับผิดชอบขึ้นมา เพื่อสะดวกต่อการติดตาม รวมทั้งจะต้องมีการจัดสรรทรัพยากรหรือแหล่งงบประมาณที่เพียงพอ สามารถนำนโยบายไปปฏิบัติที่บรรลุวัตถุประสงค์

5.5 การประเมินผลนโยบาย กรณีนี้เป็นการวัดความสำเร็จกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเมื่อต้องการทราบผลที่ว่าผลผลิตของนโยบายที่เกิดขึ้นเกิดผลกระทบในทิศทางใด

จากที่กล่าวมาข้างต้นนำเสนอความสัมพันธ์ของกระบวนการนโยบายสาธารณะได้ ดังภาพที่ 2.9



ภาพที่ 2.9 ตัวแบบกระบวนการ

ที่มา : ดาย (Dye, 1984 : 24)

จากภาพที่ 2.9 ของตัวแบบกระบวนการ ชี้ให้เห็นว่ากิจกรรมหรือกระบวนการที่มีความสัมพันธ์กับนโยบายสาธารณะ ประกอบด้วย 5 กิจกรรม คือ การชี้ประเด็นปัญหา การกำหนดทางเลือกนโยบาย การให้ความเห็นชอบในนโยบายที่เลือก การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมินผลนโยบาย ทั้งนี้การกล่าวถึงกระบวนการนั้นเป็นการเน้นความสำคัญของความต่อเนื่องกันไปของชุดกิจกรรม โดยที่อาจจะเรียงลำดับก่อนหลังของขั้นตอนหรือไม่ก็ได้ ซึ่งทำให้กระบวนการต่างออกไปจากขั้นตอน เนื่องจากขั้นตอนนั้นจะเน้นความสำคัญของลำดับก่อนหลังของชุดกิจกรรม

สรุปได้ว่าตัวแบบกระบวนการ การเกิดขึ้นของกระบวนการนโยบายสาธารณะเป็นชุดกิจกรรมทางการเมือง ทั้งนี้เนื่องจากกระบวนการและพฤติกรรมทางการเมือง คือ ศูนย์กลางของการศึกษานโยบายสาธารณะ โดยพยายามที่จะนำกลุ่มของกิจกรรมและพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมทางการเมืองกับนโยบายสาธารณะตามขั้นตอนสำคัญคือการชี้ประเด็นปัญหา การกำหนดทางเลือก การให้ความเห็นชอบในนโยบายที่เลือก การนำนโยบายไปปฏิบัติและ

การประเมินผล และอาจกล่าวได้ว่านโยบายสาธารณะส่วนใหญ่ถูกกำหนดและนำไปปฏิบัติตามกรอบความคิดของตัวแบบกระบวนการทั้งสี่

6. ตัวแบบเหตุผล

ตัวแบบเหตุผล เป็นตัวแบบที่นักรัฐประศาสนศาสตร์ให้ความสนใจ มีแนวคิดพื้นฐานมาจากความคิดนักเศรษฐศาสตร์และตามตัวแบบดังกล่าว มีลักษณะดังว่าเป็นการหามาตรการที่ดีกว่าในการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อสังคม การศึกษาตามตัวแบบนี้เน้นทฤษฎีเชิงปทัสฐานมากขึ้นและปลอดจากค่านิยม ตลอดจนมุ่งศึกษาเพื่อปรับปรุงเนื้อหาสาระของนโยบายสาธารณะให้ดีขึ้น ตัวแบบการกำหนดนโยบายสาธารณะในกลุ่มนี้ ในอดีตมีอยู่ 2 แบบ ได้แก่ ตัวแบบหลักเหตุผลกับตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่มหรือตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งอยู่คนละขั้ว ต่อมาได้มีการพัฒนาเป็นตัวแบบการวางแผนกลยุทธ์ (Strategic Planning) ที่อยู่ระหว่างขั้วทั้ง 2 ขึ้นมา

ตัวแบบเหตุผล เป็นตัวแบบที่มีลักษณะตรงกันข้ามกับตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม ตัวแบบนี้เสนอแนะว่า นโยบายที่มีเหตุผล คือ นโยบายที่ทำให้สังคมได้รับผลประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ การตัดสินใจนโยบายใด ๆ รัฐบาลควรเลือกนโยบายที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนทางสังคมมากกว่าค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป หากในกรณีที่รัฐบาลจะต้องนำเสนอแนะนโยบายที่ให้ผลตอบแทนน้อย คือ ต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก กรณีดังกล่าวรัฐบาลควรยกเลิกหรือหลีกเลี่ยง

ในกรณีเลือกนโยบายตามตัวแบบเหตุผล ผู้กำหนดนโยบายควรพิจารณาจากปัจจัย (Dror, 1968 : 302-326) คือ

6.1 ควรจะต้องรู้ในคุณค่าหรือความต้องการของสังคม

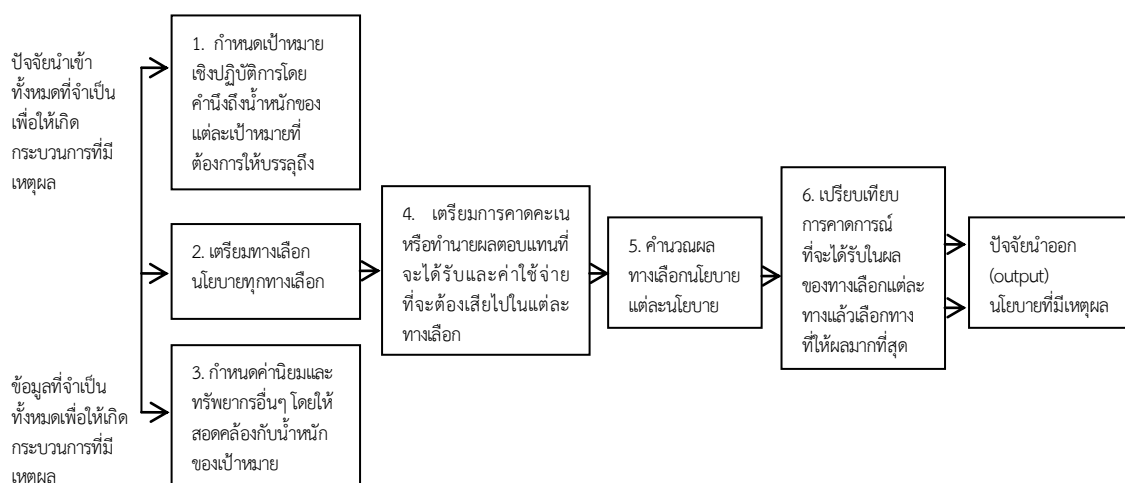
6.2 จะต้องรู้ทางเลือกนโยบายทุกทางเลือกที่มีอยู่

6.3 จะต้องรู้ผลของทางเลือกนโยบายแต่ละทางเลือก

6.4 สามารถคำนวณสัดส่วนระหว่างผลประโยชน์และต้นทุนของทางเลือกนโยบายแต่ละทางเลือกได้อย่างชัดเจน

6.5 จะต้องพิจารณาเลือกทางเลือกนโยบายที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

ตามตัวแบบเหตุผลมีหลักการคาดคะเนเบื้องต้นว่า ความพอใจในคุณค่าหรือความต้องการของสังคมทั้งหมดเป็นสิ่งที่สามารถล่วงรู้ได้ การล่วงรู้ดังกล่าวไม่ใช่เป็นการล่วงรู้ความต้องการของบางกลุ่มแต่เป็นการล่วงรู้ในความต้องการของสังคม นอกจากประเด็นดังกล่าวแล้ว นโยบายตามตัวแบบเหตุผลยังต้องการข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับทางเลือกนโยบายต่าง ๆ อย่างรอบด้าน ตลอดจนการคำนวณหาอัตราส่วนผลตอบแทนและค่าใช้จ่ายที่เสียไปได้อย่างถูกต้อง และการกำหนดนโยบายตามตัวแบบเหตุผลต้องการระบบการตัดสินใจที่มีหลักเกณฑ์ สามารถนำเสนอถึงภาพที่ 2.10



ภาพที่ 2.10 ตัวแบบเหตุผล

ที่มา : จุมพล หนิมพานิช (2554 : 122)

สรุปได้ว่า ตัวแบบเหตุผลเป็นตัวแทนเพื่อการวิเคราะห์ทางเลือกเพื่อตัดสินใจนโยบายสาธารณะ และเห็นได้ว่าเป็นตัวแทนที่ใช้หลักเกณฑ์ที่มีความรอบคอบรัดกุมทำให้ได้ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดเมื่อนำไปสู่การปฏิบัติ แต่การกระทำดังกล่าวผู้ตัดสินใจอาจจะต้องเผชิญกับข้อจำกัดในหลายมิติได้ด้วยเช่นกัน อาทิ ผลประโยชน์เรื่องอำนาจทางการเมือง ผลการเลือกตั้ง เป็นต้น

7. ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม

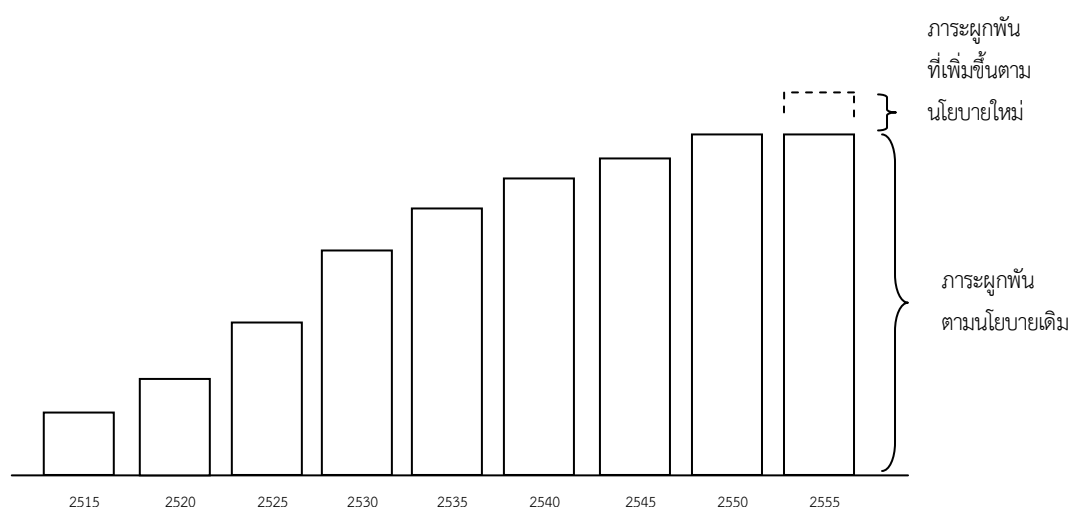
ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่มมีฐานคติที่ว่า นโยบายสาธารณะเป็นกิจกรรมที่มีความต่อเนื่องมาจากในอดีตของรัฐบาล โดยค่อย ๆ มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิมเพียงบางส่วนหรือนโยบายสาธารณะเป็นผลพวงมาจากนโยบายที่เคยมีมาแต่เดิม โดยมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติมเพียงเล็กน้อย ต้นกำเนิดของแนวคิดตัวแบบนี้มาจาก ชาร์ล อี ลินบลอม (Charles E. Lindblom, 1959 : 248) ตามทัศนะของลินบลอม เสนอว่า ในแต่ละปีผู้ตัดสินใจทั้งหลายไม่ได้พิจารณาทบทวนข้อบ่งชี้ของนโยบายที่มีอยู่หรือที่ถูกเสนอขึ้นมาทั้งหมด ไม่ได้ชี้ระบุเป้าหมายของสังคม การวิจัยผลได้ผลเสียของทางเลือกด้านนโยบายต่าง ๆ เพื่อการบรรลุเป้าหมายเหล่านั้น ไม่ได้จัดลำดับทางเลือกในเชิงนโยบายโดยพิจารณาถึงผลประโยชน์สูงสุด แล้วทำการตัดสินใจโดยอิงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ในทางตรงกันข้ามข้อจำกัดทางด้านเวลาก็ดี ทางด้านข้อมูลก็ดี ทางด้านทุนก็ดี ทำให้ผู้กำหนดนโยบายไม่อาจจะชี้ระบุทางเลือกเชิงนโยบายอย่างครบถ้วน จึงกล่าวได้ว่า “การตัดสินใจตามหลักเหตุผล” จึงเป็นไปได้ในทางปฏิบัติจริง ๆ “ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม” จึงเกิดขึ้น ซึ่งตัวแบบนี้ค่อนข้างมีลักษณะเอียงไปทางจารีตนิยม กล่าวคือจะใช้โครงงาน (Program) ที่มีอยู่เดิม นโยบายที่มีเดิมและค่าใช้จ่ายที่เป็นอยู่เดิมเป็น “ฐาน” (Base) โดยค่อยปรับเปลี่ยนอาจจะเป็นการเพิ่มขึ้นหรือลดลงทีละเล็กทีละน้อยนั่นเอง ที่ทำเช่นนั้นก็เพราะ

7.1 ผู้กำหนดนโยบาย ไม่มีเวลา ไม่มีข้อมูล และไม่มั่งมีงบประมาณพอที่จะสืบค้นหาทางเลือกทั้งหมดได้

7.2 เพราะผู้กำหนดนโยบายยอมรับความถูกต้องชอบธรรมของนโยบายก่อน ๆ ในอดีตแล้ว

7.3 เพราะได้ลงทุนไปในโครงการเก่า ๆ มากแล้ว ทำให้ไม่อาจจะทำการเปลี่ยนแปลงสิ่งใดแบบหน้ามือหลังมือได้

7.4 เพราะการใช้ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม มีความสะดวกในเชิงการเมือง นอกจากเหตุผลดังกล่าวผู้กำหนดนโยบายเลือกกำหนดนโยบายตามตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม เนื่องจากผู้กำหนดนโยบายยอมรับความถูกต้องหรือเห็นด้วยกับนโยบายเดิม ซึ่งมีการใช้ทุนหรืองบประมาณจำนวนมากสำหรับแผนงานตามนโยบายเดิม ขณะที่ผลที่จะเกิดขึ้นจากนโยบายที่กำลังพิจารณามีความไม่แน่นอน นอกจากนั้นโดยทั่วไปผู้ทำการตัดสินใจใด ๆ มักไม่พิจารณาทางเลือกทุก ๆ ทาง แต่จะตัดสินใจเมื่อทางเลือกหนึ่ง ๆ เป็นที่พอใจและสามารถนำไปปฏิบัติได้ ซึ่งอาจไม่ใช่ทางเลือกที่ถูกต้องหรือที่ดีที่สุด ด้วยเหตุนี้การเลือกกำหนดนโยบายโดยทางเลือกใด มักเลือกทางเลือกที่ใกล้เคียงกับนโยบายเดิม แต่เมื่อไรที่ไม่พอใจทางเลือกนั้น ก็อาจจะเปลี่ยนใจไปพิจารณาทางเลือกที่แตกต่างจากนโยบายเดิมโดยสิ้นเชิง ซึ่งตามตัวแบบการเปลี่ยนแปลงจากเดิมบางส่วน สามารถนำเสนอ ดังภาพที่ 2.11



ภาพที่ 2.11 ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม

ที่มา : มยุรี อนุমানราชธน (2556 : 68)

สรุปได้ว่าตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม เสนอแนะว่า การตัดสินใจในนโยบายเป็นความต่อเนื่องของกิจกรรมที่ผ่านมาในอดีตของรัฐบาลโดยมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขของเดิมที่มีอยู่หรือนโยบายเป็นผลมาจากนโยบายเพิ่มที่มีมาแต่ก่อนโดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมแต่เพียงเล็กน้อย

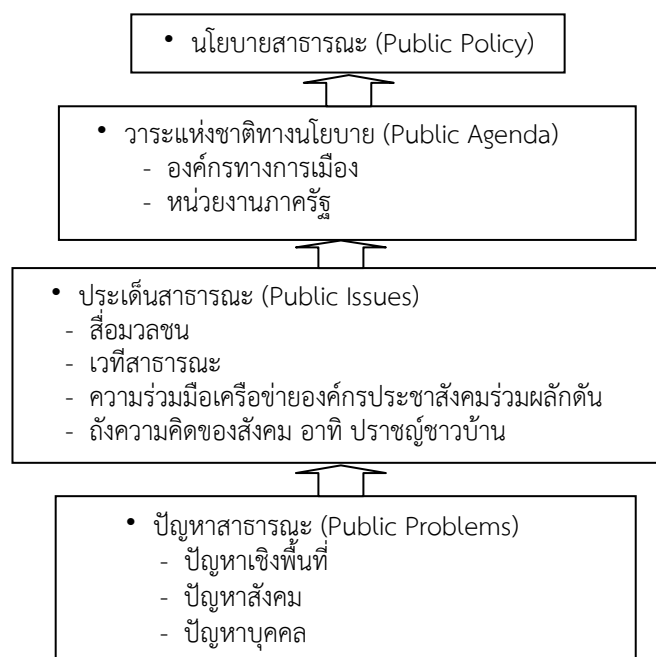
8. ตัวแบบประชาสังคม

ตัวแบบประชาสังคม เป็นฐานทางความคิดที่นำเสนอขึ้นมาใหม่ จากการสังเคราะห์มาจากแนวความคิดของ โรเบิร์ต อายส์โตน (Robert Eyestone, 1979 : 208) เพราะเห็นว่าตัวแบบประชาสังคมได้เข้ามามีบทบาทในการศึกษา นโยบายสาธารณะอย่างกว้างขวางมากขึ้นเนื่องจากสังคม

โดยส่วนใหญ่มิใช่เป็น “รัฐราชการ” ที่ระบบราชการครอบครองอำนาจในกระบวนการนโยบายสาธารณะแต่เพียงกลุ่มเดียว เลยทำให้นโยบายสาธารณะจึงมักถูกตีความหมายแคบลงไปว่าเป็นนโยบายของรัฐเพื่อสาธารณะทำให้เนื้อหาของนโยบายสาธารณะมีลักษณะแคบ ขาดมิติที่หลากหลาย เกี่ยวข้องเพียงเรื่องบริการสาธารณะ ความมั่นคงปลอดภัย พิธีกรรม พิธีการและสัญลักษณ์ของภาคราชการเพื่ออำนวยการระบบการเมืองการปกครองของรัฐไว้ ไม่ครอบคลุมไปสู่มิติชีวิตสาธารณะที่เป็นโลกชีวิตทางสังคม ซึ่งผู้คนที่ต้องการแนวทางในการจัดการชีวิตของตนเอง ขณะที่ชีวิตสาธารณะในสังคมสมัยใหม่มีความหลากหลาย ซับซ้อนเกินกว่าจะมอบอำนาจการจัดการชีวิตให้แก่รัฐอย่างเบ็ดเสร็จ จึงเกิดคำถามที่ว่า การกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติที่มีลักษณะเป็นแบบเส้นตรงจากบนลงล่าง ผู้คนเข้ามามีส่วนร่วมก็เพียงเพื่อเข้ามารับผลประโยชน์จากบริการที่รัฐจัดทำให้ในลักษณะของคำประกาศนโยบายเพียงเท่านั้น

ดังนั้นการนำเสนอตัวแบบประชาสังคม เป็นการกำหนดทิศทางและความมุ่งหวังของชุมชน สังคม เสมือนหนึ่งอุดมการณ์ของสังคมที่มาจากสาธารณะ เกิดจากการกำหนดแนวทางนโยบายสาธารณะของผู้คนในสังคมเอง พื้นที่การวิเคราะห์ของนโยบายสาธารณะเช่นนี้จึงขยายจากพื้นที่ทางการเมืองมาสู่พื้นที่ทางสังคมหรือปริภูมิพลสาธารณะ รวมถึงในกระบวนการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ จึงมีลักษณะเป็นกระบวนการสนทนาปรึกษาหารือหรือถกเถียงของผู้คนในชุมชนภายใต้ความมุ่งหวังต้องการแสวงหาสังคมและชีวิตที่ดี ซึ่งเป็นพลวัตของกระบวนการเรียนรู้ภายในพื้นที่สาธารณะ มากกว่าภาพการกำหนดนโยบายโดยนักเทคนิควิเคราะห์นโยบาย

มุมมองของนโยบายสาธารณะตามตัวแบบนี้จะต้องเริ่มต้นและพัฒนาเติบโตขึ้นในพื้นที่ทางสังคม มีผู้ปฏิบัติการทางสังคมผ่านการสร้างเครือข่าย การสะท้อนความต้องการด้วยปัญหาของชุมชนสังคมหรือของคนในพื้นที่มิใช่เกิดจากการนำเสนอตามตัวแบบชนชั้นนำที่กำหนดนโยบายจากระดับบนลงสู่ระดับล่าง (Top - Down) แต่ควรเปลี่ยนวิธีคิดที่กำหนดนโยบายจากการสร้างเวทีสาธารณะและกระบวนการถกเถียง สนทนาปรึกษาหารือโดยเครือข่ายนโยบายในสังคมที่เกิดผลสัมฤทธิ์เน้นที่การเติบโตภายในเครือข่ายองค์กรประชาสังคม การสร้างกระบวนการเรียนรู้ความรู้ที่ผลิตขึ้นใหม่ที่เรียกว่า การสร้างนโยบายจากระดับล่างสะท้อนสู่ระดับบน (Bottom - Up) ในตัวแบบประชาสังคม สามารถนำเสนอ ดังภาพที่ 2.12



ภาพที่ 2.12 ตัวแบบประชาสังคม

ที่มา : ดัดแปลงจาก ศุภณัฏฐ์ ทรัพย์นาวิน (2565)

จากภาพที่ 2.12 ตัวแบบประชาสังคม อธิบายได้ว่าขั้นตอนการเกิดขึ้นนโยบายสาธารณะเกิดจากปัญหาสาธารณะ (Public Problems) คือ ปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมและมีผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก รวมทั้งเป็นปัญหาเชิงพื้นที่ อาทิ ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาที่ทำกิน ปัญหาลูกหลานติดยาเสพติด ปัญหาโดนเอารัดเอาเปรียบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ปัญหาทุนทางสังคมโดนทำลายโดยสังคมวัตถุ เป็นต้น จากปัญหาสาธารณะที่บุคคลในระดับรากแก้วเรียกร้องหรือสะท้อนความเดือดร้อน ทำให้กลุ่มองค์กรทางสังคมต่าง ๆ สนใจร่วมกัน สนับสนุนเป็นประเด็นสาธารณะ (Public Issues) อาทิ ผู้ที่เป็นถึงความคิดของสังคม (ประชาชนชาวบ้าน) ความร่วมมือเครือข่ายองค์กรประชาสังคม เป็นต้น จนกระทั่งนำมาสู่การเสวนาถกเถียงปัญหาที่เวทีสาธารณะ และอาจได้รับความสนใจจากสื่อมวลชนเป็นแรงกระตุ้นให้สังคมส่วนใหญ่รับรู้ ติดตาม เกาะกระแสที่เป็นแรงสนับสนุนผลักดันไปสู่วาระแห่งชาติทางนโยบาย (Public Agenda) ที่องค์กรทางการเมือง หน่วยงานภาครัฐ เป็นต้น นำมาบรรจบเป็นวาระทางนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ที่นำมาแก้ไขปัญหาให้แก่ชุมชนและพื้นที่ตรงตามความต้องการและเหมาะสมกับพื้นที่ที่แท้จริง

สรุปได้ว่าตัวแบบประชาสังคมเป็นตัวแบบการศึกษานโยบายสาธารณะที่มองปัญหาความต้องการของชุมชนเป็นหลักคิดที่สำคัญ คือ มาจากสาธารณะมิใช่เกิดจากผู้มีอำนาจระบบราชการเป็นผู้นำเสนอ หากผู้ศึกษาหรือผู้มีอำนาจในกระบวนการนโยบาย ได้นำหลักคิดดังกล่าวมาเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายจะสร้างกรอบป้องกันให้สังคมมีความเจริญที่มีความยั่งยืนเพิ่มมากขึ้นแต่ในสังคมไทยยังขาดทิศทางการนำเสนอโยบายสาธารณะที่ให้ความสำคัญกับภาคประชาสังคมอยู่ค่อนข้างมาก ต่อไปผู้ที่มีบทบาทด้านนโยบายควรกลับมาทบทวนและให้ความสำคัญกับตัวแบบประชาสังคมให้มากขึ้นหากต้องการสร้างสังคมที่มีความสมดุลทางการบริหารและพัฒนาประเทศในอนาคต

การศึกษาตัวแบบสำหรับการวิเคราะห์นโยบายในกระบวนการกำหนดนโยบายนั้น ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายจำเป็นต้องตัดสินใจบนพื้นฐานกรอบความคิด อาทิ ตัวแบบสถาบัน ตัวแบบชนชั้นนำ ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม ตัวแบบเชิงระบบ ตัวแบบกระบวนการ ตัวแบบหลักการเหตุผล และตัวแบบเปลี่ยนแปลงจากเดิมบางส่วนให้สอดคล้องกับบริบททางสังคมและความต้องการของประชาชนเป็นหลัก ฉะนั้นแล้วการศึกษาตัวแบบการกำหนดนโยบายเป็นเพียงการศึกษาเพื่อการวิเคราะห์ถึงรูปแบบ และลักษณะของการตัดสินใจเท่านั้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย

นาคยา แท่นนิล (2555 : 220-237) ศึกษาเรื่องรูปแบบของกระบวนการนโยบายสาธารณะแบบมีส่วนร่วมในการจัดการเกษตรและอาหารปลอดภัยในจังหวัดสงขลา ผลการวิจัยพบว่า กระบวนการนโยบายความร่วมมือเครือข่ายเกษตรและอาหารปลอดภัยในจังหวัดสงขลา ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ 1) การก่อตัวของนโยบายจากประเด็นปัญหาและการพัฒนาข้อเสนอจากพื้นที่ย่อย 2) การกำหนดนโยบายผ่านการตัดสินใจร่วมกัน ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายร่วมของเครือข่ายในการพัฒนาระบบการผลิตที่มีคุณธรรม การตลาดที่เป็นธรรมและยั่งยืน และการบริโภคอย่างรู้คุณค่า 3) การนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเน้นการแบ่งงานกันทำตามภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายของแต่ละกลุ่ม โดยใช้รูปแบบการทำงานที่ยืดหยุ่นต่อการปรับทัศนคติเพื่อการทำงานร่วมกัน 4) การประเมินผล โดยการใช้กระบวนการกลุ่มในการสรุปบทเรียนร่วมกัน เพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ของเครือข่ายและขยายผลคุณค่าและความสำเร็จสู่สาธารณะ 5) การทบทวนและเปลี่ยนแปลงนโยบาย ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ โดยมีปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วมในกระบวนการนโยบายสาธารณะของเครือข่าย จำนวน 4 ปัจจัย คือ การมีกลไกการประสานงานที่ชัดเจน ได้รับการยอมรับจากเครือข่ายและดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง การจัดโครงสร้างของเครือข่ายที่เหมาะสมร่วมกับการพัฒนาความสัมพันธ์และขยายเครือข่าย ทำให้เกิดการขับเคลื่อนในเชิงนโยบาย การจัดกระบวนการเรียนรู้และพัฒนาองค์ความรู้ร่วมกันของเครือข่าย และการสื่อสารเพื่อกระตุ้นเครือข่ายและสังคมอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการเรียนรู้คุณค่าของเกษตร

พระครูสิริสุตานุยุต (2556 : 92-95) ศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของเครือข่ายชาวพุทธจังหวัดลำพูน ในการกำหนดแนวนโยบายสาธารณะด้านการศึกษาพระพุทธศาสนา และศิลปวัฒนธรรมของเครือข่ายชาวพุทธจังหวัดลำพูน ผลการวิจัยพบว่า 1) ระดับการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายสาธารณะด้านการศึกษาพระพุทธศาสนาและศิลปวัฒนธรรม ของเครือข่ายชาวพุทธจังหวัดลำพูน ด้านการก่อตัวของนโยบายค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับน้อย ด้านการเตรียมนโยบายและการเสนอร่างนโยบาย ค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการอนุมัติประกาศเป็นนโยบาย ค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับมาก ด้านการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการประเมินผลนโยบายค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับปานกลาง และด้านการปรับปรุงแก้ไข วิเคราะห์ข้อมูลย้อนกลับ ค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับปานกลาง 2) ผลการสนทนากลุ่ม (Focus Group) การมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายสาธารณะ ด้านการศึกษาพระพุทธศาสนาและศิลปวัฒนธรรมของเครือข่ายชาวพุทธ จังหวัดลำพูน จำเป็นที่จะต้องสร้างการมีส่วนร่วมที่มีความชัดเจนและเป็นที่รับรู้ ยอมรับ เข้าใจของทุกฝ่าย ทุกหน่วยงานของเครือข่ายชาวพุทธ โดยเฉพาะการสร้างความรู้เข้าใจให้เกิดขึ้นในเบื้องต้นก่อนที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการกำหนดนโยบายสาธารณะ ซึ่งเป็นความจำเป็นพื้นฐานที่จะทำให้ทราบถึงปัญหาและความต้องการต่าง ๆ ในการนำไปกำหนดเป็นนโยบายสาธารณะต่อไป

กมลวิช ลอยมา (2558 : 273-289) ศึกษาเรื่องความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียต่อการกำหนดนโยบายโครงการรับจำนำข้าว ผลการวิจัยพบว่า 1) ความบกพร่องการทุจริตคอร์รัปชันเชิงนโยบายในโครงการรับจำนำข้าวด้านบุคคลภาพรวมอยู่ในระดับมาก ผู้บริหารระดับสูงใช้ตำแหน่งหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย เอื้อต่อการทุจริตคอร์รัปชันในเชิงบวกมากที่สุด ด้านกระบวนการโครงการรับจำนำข้าวภาพรวมอยู่ในระดับมาก รองลงมาด้านวิธีการ ด้านการสร้างเครื่องมือหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องมือ 2) การกำหนดนโยบายสาธารณะโครงการรับจำนำข้าว ด้านกระบวนการอยู่ในระดับมาก รองลงมาด้านเสนอทางเลือก การพัฒนาทางเลือก ด้านปัจจัยสภาพแวดล้อมในระบบการเมือง และด้านปัจจัยเกี่ยวกับวัฒนธรรมทางการเมือง ด้านปัจจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมทางการเมือง และด้านปัจจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายการเมืองกับฝ่ายบริหาร 3) ความสัมพันธ์การทุจริตคอร์รัปชันเชิงนโยบายมีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายโครงการรับจำนำข้าวไปในทิศทางเดียวกัน และ 4) แนวทางแก้ปัญหาและข้อเสนอแนะ ควรศึกษาโครงการรับจำนำข้าวของรัฐบาลแต่ละสมัยว่ามีการทุจริตมากน้อยขนาดไหน เปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่างกันอย่างไร และสนับสนุนให้ประชาชนเกิดความรู้ความเข้าใจการทุจริตคอร์รัปชันในระบบราชการ ส่งเสริมจิตสำนึกระบบราชการเกี่ยวกับคุณธรรมจริยธรรมหลักธรรมาภิบาลในระบบราชการไทย

ธัญวรัตน์ แจ่มใส (2558 : 246-261) ศึกษาเรื่องการศึกษาการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะและการนํานโยบายรับจำนำข้าวของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรไปปฏิบัติในจังหวัดสุรินทร์ ผลการวิจัยพบว่า 1) ด้านแนวคิดและสาระสำคัญของนโยบายรับจำนำข้าวของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร พบว่า วัตถุประสงค์ดังกล่าวกำหนดไว้แต่ไม่มีมาตรการรองรับทุกข้อ เกษตรกรที่เข้าร่วมโครงการมีรายได้เพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันรายจ่ายครัวเรือนก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน ด้านการกำหนดภารกิจและการมอบหมายงาน พบว่า คลอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของนโยบาย คือ ข้าราชการโรงสี และตัวแทนเกษตรกร และมีการปรับเปลี่ยนมาตรการในแต่ละปีการผลิต ทรัพยากรในการบริหารที่ได้รับการจัดสรรจากส่วนกลางไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการ การสำรวจความพึงพอใจของเกษตรกรผู้เข้าร่วมโครงการ พบว่า มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก 2) ด้านกระบวนการและระเบียบปฏิบัติในการนํานโยบายรับจำนำข้าวไปปฏิบัติในจังหวัดสุรินทร์ พบว่า การแปลงนโยบาย/ ถ่ายทอดสู่การปฏิบัติ มีกระบวนการอยู่ 2 ขั้นตอนหลัก ๆ คือ (1) การแปลงนโยบายเป็นแนวปฏิบัติ และ (2) การถ่ายทอดนโยบายสู่หน่วยงานการปฏิบัติในระดับส่วนกลางและส่วนภูมิภาค มีการแบ่งขั้นตอนการดำเนินงานออกเป็นก่อนเริ่มโครงการ ขณะดำเนินโครงการ และหลังดำเนินโครงการ โดยมีตัวแทนเกษตรกรเป็นอาสาสมัครช่วยเหลือการประสานระหว่างหน่วยงานปฏิบัติ พบว่า มีการประสานใน 3 ระดับ ได้แก่ การประสานระหว่างการบริหารราชการส่วนกลางและส่วนภูมิภาค การประสานระหว่างหน่วยงานปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และการประสานงานระหว่างหน่วยงานปฏิบัติกับผู้ได้รับประโยชน์จากนโยบาย การนิเทศและการติดตามประเมินผล พบว่า หน้าที่กำกับดูแล อยู่ภายใต้กระทรวงมหาดไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ คณะทำงานหรือหน่วยงานปฏิบัติการพิเศษ และการสำรวจความพึงพอใจของเกษตรกรผู้เข้าร่วมโครงการ พบว่า มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก และ 3) ด้านผลของการนํานโยบายรับจำนำข้าวไปสู่การปฏิบัติในจังหวัดสุรินทร์ พบว่า ด้านผลผลิต เกษตรกรที่เข้าร่วมโครงการรับจำนำไม่มีการถ่ถอนผลผลิตที่จำนำกับรัฐบาลตามมาตรการที่กำหนด ด้านผลลัพธ์ การกำหนดราคารับจำนำสูงทำให้เกษตรกรที่เข้าร่วมโครงการมีเงินใช้จ่ายในครัวเรือน ในขณะเดียวกันค่าครองชีพก็สูงขึ้น

ด้านผลกระทบไม่สามารถบอกได้ว่าเศรษฐกิจดีขึ้นหรือไม่ และในอัตราเท่าไร เพราะรัฐบาลไม่มีมาตรการในการติดตาม สำรวจ และรวบรวมข้อมูล นอกจากนี้ยังส่งผลต่อการค้าของโรงสี ซึ่งเปลี่ยนบทบาทจากผู้รับซื้อเป็นผู้รับจ้างจากรัฐบาลและเกษตรกรเข้าร่วมโครงการข้าวเกษตรอินทรีย์มีจำนวนลดลง แต่จากการสำรวจความพึงพอใจของเกษตรกรผู้เข้าร่วมโครงการ พบว่า มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก

วิรัช รัตนกุล (2558 : 108-110) ศึกษาเรื่องการพัฒนาร้านอาหารแมลงลอยเพื่อเข้าสู่มาตรฐานโดยกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพอย่างมีส่วนร่วม ตำบลทรัพย์พระยา อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความต้องการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายมีความรู้เรื่องนโยบายเกี่ยวกับมาตรฐานร้านอาหารแมลงลอยโดยกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ อยู่ในระดับมาก ในการกำหนดเป้าหมาย การอนุมัติ การนำนโยบายไปปฏิบัติ การประเมินนโยบาย และการพัฒนานโยบาย เกิดรูปแบบและกระบวนการนโยบายสาธารณะคือ การศึกษาบริบทพื้นที่ การจัดเวทีสมัชชาสุขภาพระดับตำบลโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการมีส่วนร่วม การประกาศใช้นโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพและดำเนินงานตามแผนงานโครงการ โดยสรุปการประยุกต์กระบวนการนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพในการพัฒนามาตรฐานร้านอาหารแมลงลอยในครั้งนี้ ส่งผลให้ร้านอาหารแมลงลอยในตำบลทรัพย์พระยาผ่านเกณฑ์ประเมินมาตรฐานร้านอาหารแมลงลอยและมีปัจจัยความสำเร็จ ประกอบด้วยความรู้ การมีส่วนร่วม ความเชื่อมั่นในตนเอง ความรักความสามัคคี ความต่อเนื่อง และภาคีเครือข่าย

รัศรุจ เทพฉายโต (2561 : 47) ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์การดำเนินงานแก้ไขปัญหารื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ของศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด : กรณีศึกษาศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดน่าน ผลการวิจัยพบว่า 1) การดำเนินงานการจัดการเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ของศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดน่านที่คงค้าง ไม่สามารถยุติได้ เกิดจากปัญหาหรือข้อร้องเรียนมีมาก ไม่สอดคล้องกับทรัพยากรของหน่วยงาน และบางปัญหามีความซับซ้อนเกินกว่าที่หน่วยงานที่แก้ไขได้ ประกอบกับเจ้าหน้าที่ศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ด้วยตนเอง เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับในการดำเนินการ ซึ่งศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดน่านได้ประเมินการดำเนินงานของหน่วยงาน โดยหากพบว่าปัญหาใดยังไม่สามารถยุติได้ จะเร่งหาวิธีการที่เหมาะสมจัดการกับเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ต่อไป และ 2) แนวทางการแก้ไขปัญหารื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ของศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดน่านที่คงค้าง ไม่สามารถยุติได้ พบว่า เจ้าหน้าที่ศูนย์ดำรงธรรมจะต้องสร้างความเข้าใจให้ผู้ขอความช่วยเหลือก่อนและต้องสะท้อนความเดือดร้อน พร้อมแนวทางการแก้ไขให้ผู้กำหนดนโยบาย พร้อมสนับสนุนทรัพยากรด้านต่าง ๆ ต่อหน่วยงานที่ดำเนินการแก้ไขปัญหา รวมถึงพัฒนากฎหมายให้รองรับการปฏิบัติงาน จะช่วยแก้ไขปัญหารื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ของศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดน่านที่คงค้างได้

มารศรี เงินเย็น (2561 : 87-89) ศึกษาเรื่องการกำหนดนโยบายสาธารณะระดับท้องถิ่นเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้ที่ดินผิดประเภท กรณีศึกษา: “พะเยาโมเดล” ตำบลแม่กา อำเภอมือง จังหวัดพะเยา ผลการวิจัยพบว่า การกำหนดนโยบายสาธารณะมีขั้นตอนคือ การก่อตัวของนโยบาย การเตรียมร่างข้อเสนอแนะนโยบาย และการตัดสินใจกำหนดเป็นนโยบายและประกาศใช้นโยบาย ซึ่งการก่อตั้งของมหาวิทยาลัยพะเยาทำให้เกิดการขยายตัวเป็นชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว ทางสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม จึงได้ขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินจังหวัดพะเยา

(คปจ. พะเยา) เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาในรูปแบบของ “พะเยาโมเดล” โดยกระบวนการดังกล่าวเริ่มตั้งแต่การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาคำหนดข้อกฎหมาย การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ได้เข้ามามีบทบาทในการแก้ไขปัญหา จนทำให้การกำหนดนโยบายสาธารณะประสบความสำเร็จในปัจจุบัน

รัฐศาสตร์ สันติโชคไพฑูริย์ (2564 : 56-59) ศึกษาเรื่องกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือของเทศบาลตำบลศรีถ้อย อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา ผลการวิจัยพบว่า 1) การมีส่วนร่วมในเวทีกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือ โดยมากเป็นการจัดการการประชุมเพื่อรับฟังปัญหาความต้องการของประชาชน และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญห หรือตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับเชิญให้เข้าร่วมเวที แต่ละบุคคลมีบทบาทหน้าที่ แตกต่างกันไปตามองค์กรที่ตนเองสังกัด โดยไม่มีข้อจำกัด ในกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือ เพื่อนำปัญหาที่ได้ไปจัดทำเป็นนโยบายของเทศบาลต่อไป และ 2) กระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะที่ถูกกำหนดขึ้น เมื่อออกแบบเป็นกิจกรรมหรือโครงการขึ้นมา แล้วนำไปปฏิบัติจะสามารถแก้ไขปัญหาหรือตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ ในระดับที่น่าพอใจ เพราะเป็นการนำเสนอปัญหาและความต้องการที่มาจากผู้แทนของประชาชนเข้าร่วมการนำเสนอบนพื้นฐานที่เป็นข้อเท็จจริง ข้อเสนอแนะจากผู้ให้ข้อมูลหลัก เห็นว่ากระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือของเทศบาลตำบลศรีถ้อย เกิดจากการนำเสนอปัญหาและตอบสนองความต้องการในพัฒนาต่าง ๆ ของผู้ที่เกี่ยวข้องตามที่ได้ร่วมกันกำหนดขึ้น แต่เมื่อปรับเปลี่ยนไปเป็นโครงการขึ้นมาแล้ว ไม่สามารถดำเนินการได้ทั้งหมดตามที่ได้นเสนอไว้ เนื่องจากงบประมาณมีจำกัด ไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาได้ทั้งหมด จึงได้เสนอแนะเพิ่มเติมว่า เมื่อกำหนดนโยบายขึ้นมาแล้ว ควรได้รับการดำเนินการให้เกิดเป็นรูปธรรม หากเทศบาลมีงบประมาณไม่เพียงพอ จำเป็นต้องสรรหางบประมาณจากหน่วยงานอื่นมาสมทบ และเน้นว่าควรให้มีการจัดเวทีเพื่อรับฟังปัญหาหรือความต้องการของประชาชนให้ต่อเนื่อง และอาจเชิญผู้เชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ เข้าร่วมเวทีด้วย เพื่อช่วยเสนอแนะความคิดเพื่อแก้ไขปัญหาที่ครอบคลุม จะได้เกิดแนวทางในการแก้ไขปัญหาได้ครบทุกด้าน

จากการศึกษาตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบายและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยนำตัวแบบที่นักวิชาการและนักวิจัยแต่ละท่านได้กล่าวไว้มาสรุปดังตารางที่ 2.2 ดังนี้

ตารางที่ 2.2 แสดงสาระแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย

นักวิชาการและนักวิจัย	สาระแนวคิดตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย
ดาย (Dye, 2008 : 13-22)	1. ตัวแบบสถาบัน (Institutional Model) 2. ตัวแบบกระบวนการ (Process Model) 3. ตัวแบบกลุ่ม (Group Model) 4. ตัวแบบผู้นำ (Elite Model)

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

นักวิชาการและนักวิจัย	สาระแนวคิดตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย
พิทยา บวรวัฒนา (2556 : 1-17)	1. ตัวแบบผู้นำ (Elite Model) 2. ตัวแบบกลุ่ม (Group Model) 3. ตัวแบบสถาบัน (Institute Model) 4. ตัวแบบระบบ (Systems Model) 5. ตัวแบบกระบวนการ (Process Model) 6. ตัวแบบมีเหตุผล (Rational Model) 7. ตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป (Incremental Model)
เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ (2557)	1. ตัวแบบสถาบัน (Institution Model) 2. ตัวแบบชนชั้นนำ (Elite Model) 3. ตัวแบบหลักเหตุผล (Rational Model) 4. ตัวแบบเชิงระบบ (System Model) 5. ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม (Group Equilibrium Model) 6. ตัวแบบเปลี่ยนแปลงจากเดิมบางส่วน (Incremental Model)
สัญญา เคนาภูมิ และบุรณัฏฐ์ จันทร์แดง (2562 : 101)	1. ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ 2. ตัวแบบการวิเคราะห์กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ 3. ตัวแบบทางการเมือง 4. ตัวแบบทางกระบวนการของระบบราชการ 5. ตัวแบบการวิเคราะห์โครงสร้าง 6. ตัวแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย 7. ตัวแบบการกระจายอำนาจ 8. ตัวแบบยึดหลักเหตุผล 9. ตัวแบบทางด้านการจัดการ 10. ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร 11. ตัวแบบกระบวนการ 12. ตัวแบบเชิงบูรณาการและทฤษฎีเชิงบูรณาการ
ศุภณัฏฐ์ ทรัพย์นาวิน (2565 : 67-84)	1. ตัวแบบชนชั้นนำ 2. ตัวแบบดุลยภาพระหว่างกลุ่ม 3. ตัวแบบเชิงระบบ 4. ตัวแบบสถาบัน 5. ตัวแบบกระบวนการ

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

นักวิชาการและนักวิจัย	สาระแนวคิดตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย
ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ (2565 : 67-84) (ต่อ)	6. ตัวแบบเหตุผล 7. ตัวแบบการเปลี่ยนแปลงในส่วนเพิ่ม 8. ตัวแบบประชาสังคม
พิทยา บวรวัฒนา (2556 : 1-17)	1. ตัวแบบผู้นำ (Elite Model) 2. ตัวแบบกลุ่ม (Group Model) 3. ตัวแบบสถาบัน (Institute Model) 4. ตัวแบบระบบ (Systems Model) 5. ตัวแบบกระบวนการ (Process Model) 6. ตัวแบบมีเหตุผล (Rational Model) 7. ตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป (Incremental Model)
นิตยา แท่นนิล (2554 : 220-237)	ตัวแบบกระบวนการนโยบาย ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ 1. การก่อตัวของนโยบายจากประเด็นปัญหา 2. การกำหนดนโยบายผ่านการตัดสินใจร่วมกัน 3. การนำนโยบายไปปฏิบัติ 4. การประเมินผล 5. การทบทวนและเปลี่ยนแปลงนโยบาย
พระครูสิริสุตานุยุต (2556 : 92-95)	กระบวนการกำหนดนโยบาย 1. ด้านการก่อตัวของนโยบาย 2. ด้านการเตรียมนโยบายและการเสนอร่างนโยบาย 3. ด้านการอนุมัติประกาศเป็นนโยบาย 4. ด้านการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ 5. ด้านการประเมินผลนโยบาย 6. ด้านการปรับปรุงแก้ไข
กมลวิช ลอยมา (2558 : 273-289)	การกำหนดนโยบายสาธารณะ 1. กระบวนการกำหนดนโยบาย 2. การแสวงหาทางเลือก 3. การพัฒนาทางเลือก 4. ปัจจัยสภาพแวดล้อมในระบบการเมืองที่มีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะ 5. ปัจจัยเกี่ยวกับวัฒนธรรมทางการเมือง 6. ปัจจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมทางการเมือง 7. ปัจจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายการเมืองกับฝ่ายบริหาร

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

นักวิชาการและนักวิจัย	สาระแนวคิดตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย
ธัญวรัตน์ แจ่มใส (2558 : 246-261)	ตัวแบบการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะตามทฤษฎีระบบ 1. ปัจจัยนำเข้า 2. กระบวนการ 3. ผลผลิต
วิรัช รัตนกุล (2558 : 108-110)	ตัวแบบกระบวนการ 1. การกำหนดนโยบาย 2. การอนุมัตินโยบาย 3. การนำนโยบายไปปฏิบัติ 4. การประเมินนโยบาย 5. การพัฒนานโยบาย
รัศรุท เทพฉายโต (2561 : 47)	ตัวแบบกระบวนการ 1. การจำแนกลักษณะปัญหา 2. การจัดทำทางเลือกนโยบาย 3. การให้ความเห็นชอบนโยบาย 4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ 5. การประเมินผลนโยบาย
มารศรี เงินเย็น (2561 : 87-89)	ตัวแบบทฤษฎีระบบ 1. ปัจจัยนำเข้า 2. กระบวนการ 3. ผลผลิต 4. กระบวนการย้อนกลับ
รัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์ (2564 : 56-59)	ตัวแบบปรีกษาหารือ 1. การมีส่วนร่วม 2. รูปแบบเวทีเสวนา 3. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 4. ความต่อเนื่องเวทีเสวนา 5. ความคาดหวังของประชาชน

จากตารางที่ 2.2 ผู้วิจัยได้สาระแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย เพื่อให้เห็นถึงความถี่ของตัวแปรดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 สัณเคราะห์แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย

ตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย	นักวิชาการและนักวิจัย													รวม ความถี่
	Dye	พิทยา บวรวัฒนา	เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ	สัญญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทร์แดง	ศุภณัฐ ทรัพย์นิวิน	นาตยา แทนนิล	พระครูสุริยสุตานุยุต	กมลวิช ลอยมา	อัฐวิรัตน์ แจ่มใส	วิรัช รัตนกุล	รัศรุจ เทพฉายโต	มารศรี เงินเย็น	รัฐศาสตร์ สันติโชคไพฑูย์	
ตัวแบบสถาบัน	✓	✓	✓		✓									4
ตัวแบบกระบวนการ	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		10
ตัวแบบกลุ่ม		✓	✓		✓									4
ตัวแบบผู้นำ/ชนชั้นนำ	✓	✓	✓		✓									4
ตัวแบบระบบ		✓	✓		✓					✓				4
ตัวแบบมีเหตุผล		✓	✓	✓	✓									4
ตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป		✓												1
ตัวแบบเปลี่ยนแปลงจากเดิมบางส่วน			✓		✓									2
ตัวแบบการวิเคราะห์กระบวนการ				✓										1
ตัวแบบทางการเมือง				✓										1
ตัวแบบทางกระบวนการของระบบราชการ				✓										1
ตัวแบบการวิเคราะห์โครงสร้าง				✓										1
ตัวแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย				✓										1
ตัวแบบการกระจายอำนาจ				✓										1
ตัวแบบทางด้านการจัดการ				✓										1
ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ				✓										1
ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ				✓										1
ตัวแบบเชิงบูรณาการและทฤษฎีเชิงบูรณาการ				✓										1
ตัวแบบประชาสังคม					✓									1
ตัวแบบปรึกษาหารือ												✓		1

ที่มา : จากการสังเคราะห์ของผู้วิจัย (2566)

จากตารางสังเคราะห์แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบาย ผู้วิจัยสรุปตัวแปรตัวแบบสำหรับการกำหนดนโยบายที่มีนักวิชาการและนักวิจัยได้กล่าวถึงมากที่สุด ได้แก่ ตัวแบบกระบวนการ ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่าตัวแบบกระบวนการเหมาะสมที่จะเป็น

แนวทางการศึกษาเรื่องนี้ ซึ่งตัวแบบกระบวนการเป็นตัวแบบที่เน้นการพิจารณานโยบายสาธารณะตั้งแต่เริ่มต้นของกระบวนการ จนเสร็จสิ้นกระบวนการ โดยแบ่งกระบวนการออกเป็น 5 ขั้นตอน ได้แก่

1. การจำแนกลักษณะปัญหา หมายถึง การพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้อง หรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้ภาครัฐแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ว่ามีปัญหาในลักษณะใด ซึ่งภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำมาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุของปัญหา ระดับความรุนแรงของปัญหา และผลกระทบของปัญหาที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาในขั้นตอนต่อไป

2. การจัดทำทางเลือกนโยบาย หมายถึง การนำข้อมูลปัญหานโยบายจากการวิเคราะห์เบื้องต้น โดยพิจารณาจากลำดับความสำคัญแล้ว มากำหนดวาระสำหรับการอภิปรายนโยบาย เพื่อแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผล ในการพิจารณาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อนำไปสู่การพัฒนาข้อเสนอหรือทางเลือกนโยบาย เพื่อนำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความคุ้มค่าในด้านต้นทุน และผลประโยชน์ รวมทั้งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยจะต้องพิจารณาผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจจะเกิดขึ้น

3. การให้ความเห็นชอบนโยบาย หมายถึง การตัดสินใจของผู้บริหารนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติในการเลือกทางเลือกใด โดยจะต้องคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากการตัดสินใจเลือกกว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนหรือไม่ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากน้อยเพียงใด และจะสามารถนำไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้เพียงใด

4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) รวมทั้งการจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์

5. การประเมินผลนโยบาย หมายถึง การศึกษาการดำเนินงานของโครงการ การประเมินสิ่งแวดล้อมของการนำนโยบายไปปฏิบัติ การประเมินผลทรัพยากร หรือปัจจัยนำเข้า การประเมินผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบายหรือโครงการที่มีต่อกลุ่มเป้าหมาย และกลุ่มนอกเป้าหมายในสังคม รวมทั้งการให้ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

สรุปได้ว่าการกำหนดนโยบายเป็นกิจกรรมที่ต้องดำเนินการเพื่อให้ได้นโยบายที่จะนำมาแก้ไขปัญหาหรือตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยผ่านกระบวนการประเมินและเปรียบเทียบทางเลือกที่เป็นไปได้อย่างเป็นระบบ

แนวคิดเกี่ยวกับความสำเร็จในการพัฒนานโยบาย

หลังจากได้นโยบายการดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำแล้ว จะต้องทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ

ที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้งแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ปรับปรุงครั้งที่ 6 ซึ่งจัดเตรียมโดยสำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง (กรมทางหลวง, 2563) โดยจะประเมินให้ครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 18 ปัจจัย พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก : 4-1, 5-1)

เนื่องจากการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ ระยะทางประมาณ 47 กิโลเมตร ซึ่งแบ่งออกเป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อนที่จะเริ่มดำเนินโครงการ ทำให้การประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเพียงการคาดการณ์ผลกระทบตามหลักวิชาการเท่านั้น ดังนั้นการนำเสนอมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการจึงมีความจำเป็น ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการเปิดใช้เส้นทางและยังเป็นการตรวจสอบด้วยว่ามาตรการและแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมจะนำมาใช้ในการปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งนำมาปรับปรุงหรือจัดทำมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงและนำไปใช้ได้อย่างเหมาะสมต่อไป (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564 : 6-1)

ในการดำเนินการเพื่อติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เสนอให้ผู้รับเหมา และกรมทางหลวงดำเนินการโดยว่าจ้างบุคคลที่สาม (Third Party) เพื่อทำหน้าที่ในการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นตามที่กำหนดไว้ และรายงานผลการติดตาม ตรวจสอบให้กรมทางหลวง ซึ่งสามารถสรุปแผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 5 แผน ได้แก่ แผนปฏิบัติการติดตาม ตรวจสอบด้านน้ำผิวดิน/ระบบนิเวศทางน้ำ แผนปฏิบัติการติดตาม ตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบด้านเสียง แผนปฏิบัติการติดตาม ตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่งและผลกระทบด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และแผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม

ขั้นตอนต่อไปคือการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญที่จะช่วยในการดำเนินการและการตัดสินใจในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนั้นในการดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำ จึงได้จัดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มแรกของการดำเนินงานศึกษา และระหว่างการดำเนินการศึกษาเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการได้มีโอกาสได้รับทราบข้อมูลและร่วมแสดงความคิดเห็น รวมถึงการนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับ

จากชุมชนในพื้นที่ และเกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยใช้หลักของแนวทางการสื่อสารแบบสองทาง เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง โปร่งใส และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้เป็นที่รับรู้อย่างทั่วถึง และครอบคลุมผู้เกี่ยวข้อง ทั้งพื้นที่โครงการ 2) สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และการดำเนินงานของกรมทางหลวง อันจะช่วยให้ลดประเด็นปัญหาความขัดแย้งเกี่ยวกับโครงการ และ 3) เป็นช่องทางสื่อสารและเปิดโอกาส ให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียได้เข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ โดยเสนอแนะความคิดเห็นและให้ข้อมูลอันเป็น ประโยชน์ต่อโครงการ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564 : 7-1 - 7-2)

แนวทางการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ เป็นงานที่ต้อง ดำเนินการตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษาโครงการตั้งแต่เริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้การเผยแพร่ ข้อมูลข่าวสารเป็นไปอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งเปิดรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการ ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วน สำหรับกิจกรรมการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน แบ่งออกเป็น 3 กิจกรรมหลัก คือ การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ ข้อมูลข่าวสาร การประชุมย่อย และการประชุมใหญ่/การสัมมนา โดยมีรายละเอียดดังนี้ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม 2564 : 7-11 - 7-12)

1. การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น/การให้ข้อมูล ข่าวสาร เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดอันเป็นข้อเท็จจริงของโครงการ ตลอดจนผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจจะ เกิดขึ้นให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบ และช่วยสร้างทัศนคติที่ดีต่อโครงการ ซึ่งจะดำเนินการไป พร้อมกับการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยมีกิจกรรมที่สำคัญได้แก่ การเข้าพบ หน่วยงานราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ โดยจะดำเนินการในช่วงเริ่มต้นโครงการ ก่อนที่จะมีการประชุมโครงการ

2. การประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง ได้แก่

2.1 การประชุมเพื่อชี้แจงประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เป็นการนำเสนอความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่โครงการ แนวเส้นทางของ โครงการ และรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขเส้นทางโครงการ ตลอดจนแนวทางการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น นอกจากนี้ยังเปิดให้มีการแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ ซึ่งที่ปรึกษาจะ บันทึกความคิดเห็นต่าง ๆ ที่ได้รับมาพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไข เส้นทางให้มีความเหมาะสมต่อไป

2.2 การประชุมเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เป็นการชี้แจงออกแบบรายละเอียดโครงการ และประชุมเพื่อหารือเกี่ยวกับมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เบื้องต้น พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และบันทึกความคิดเห็นต่าง ๆ ที่ได้รับ นำมา ประกอบการพิจารณาการออกแบบของโครงการ

3. การประชุมใหญ่ 3 ครั้ง ได้แก่

3.1 การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขั้นตอนการดำเนินงาน แนวเส้นทางและแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ/รูปแบบ

การปรับปรุงและแก้ไขแนวเส้นทาง พร้อมทั้งเปิดเวทีให้แสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ โดยจะบันทึกความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากที่ประชุมมาใช้พิจารณาประกอบการกำหนดแนวทางการเลือกและออกแบบโครงการให้เหมาะสมต่อไป

3.2 การประชุมผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาจราจร (สัมมนา ครั้งที่ 2) เป็นการนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ ผลการคัดเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดให้แสดงความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ โดยจะบันทึกความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากที่ประชุมมาใช้พิจารณาประกอบการออกแบบรายละเอียดโครงการให้เกิดความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด

3.3 การประชุมปัจจัยนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เป็นการสรุปผลการออกแบบรายละเอียดโครงการ และสรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะและความเห็นเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อนำไปปรับปรุงรายงานและแบบก่อสร้างให้สมบูรณ์ก่อนนำเสนอรายงานขั้นสุดท้ายให้กรมทางหลวง

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รัศมีศึกษา 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยแนวเส้นทางตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี และอำเภอปราณบุรี อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การศึกษาครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ 1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ทรัพยากรดิน น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ และพืชในระบบนิเวศ 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ และ 4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย เศรษฐกิจและสังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย สุขภาพล ผู้ใช้ทาง และสุนทรียภาพ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ข : 19) ซึ่งการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) มากที่สุดคือ ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้รวบรวมข้อมูลดังกล่าวแสดงไว้ดังตารางที่ 2.4 ดังนี้

ตารางที่ 2.4 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบน
ทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
1. เศรษฐกิจและสังคม	จากกิจกรรมที่เกิดขึ้นทำให้เกิดการคมนาคมที่สะดวกมากขึ้น ชุมชน/เศรษฐกิจชุมชนตามแนวเส้นทางมีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ประชาชนสามารถประกอบอาชีพค้าขาย สร้างรายได้ให้กับครอบครัว ดังนั้น ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นระยะดำเนินการเป็นผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง	เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. การสาธารณสุข	กิจกรรมในระยะดำเนินการเป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทาง ทางหลวงหมายเลข 37 ซึ่งมีการคมนาคมมีความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมบนโครงข่าย ซึ่งทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดด้านสาธารณสุขเกิดจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากการจราจรบนท้องถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนและด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด
3. อาชีวอนามัย	กิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษาในระหว่างที่มีการจราจร อาจทำให้คนงานซึ่งได้มีการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่มีความเสี่ยงจากการได้รับอุบัติเหตุและการบาดเจ็บได้ แต่เนื่องจากในการดำเนินงานต้องมีการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด 2) ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2562 3) จัดให้มีการกั้นขอบเขต เพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้มีความชัดเจน

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
		4) ในการปรับปรุงซ่อมแซม แนวถนนโครงการควรติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มี ความระมัดระวัง 5) พนักงานซ่อมบำรุงทางต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล หมวกนิรภัย ถุงมือ รองเท้ายางหุ้มส้น เสื้อผ้าสะท้อนแสง หรือเสื้อกั๊กสีสด หรืออุปกรณ์อื่นๆ ทุกครั้งที่ปฏิบัติงานและควบคุมตรวจสอบพนักงานให้สวมใส่อย่างเคร่งครัดในขณะปฏิบัติงาน
4. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	กิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ การคมนาคมบนทางหลวงจะก่อให้เกิดผลกระทบในด้านบวกต่อความสะดวกในการเดินทาง เนื่องจากขยายเพิ่มช่องจราจรของทางหลวงเดิม 6 ช่องทางจราจร และมีทางหลวงยกระดับแบบทางลอดและวงเวียน ซึ่งการก่อสร้างตามมาตรฐานทางหลวง ทำให้มีความปลอดภัยในการสัญจร ถึงแม้ว่าจำนวนยานพาหนะอาจเพิ่มขึ้นจากการใช้เส้นทางหลวงของโครงการก็ตาม หากผู้ใช้รถปฏิบัติตามกฎจราจรจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ จึงส่งผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง	1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด 2) ประสานงานและขอความร่วมมือจากตำรวจทางหลวงและตำรวจภูธรในท้องที่ ให้มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับที่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง 3) รณรงค์ให้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรในการใช้ทางหลวงอย่างเคร่งครัด รวมถึงกำกับดูแลให้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียต่างๆ
5. สุขภาพ	ในระยะดำเนินการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบของขยะมูลฝอยและปัญหาน้ำเสียที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการจัดการขยะและน้ำเสีย	เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. ผู้ใช้ทาง	เมื่อเปิดดำเนินการ จะทำให้ผู้ใช้เส้นทางในการเดินทางไปมาสะดวกมากขึ้นและช่วยลดเวลาในการเดินทาง เนื่องจากขยายช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจรและมีทางหลวงยกระดับแบบทางลอดและวงเวียน ส่งผลกระทบในด้านบวก จึงกำหนดผลกระทบในระดับสูง	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งและด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
7. สุขทรียภาพ	ในระยะก่อสร้างไม่มีกิจกรรมใดส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าภูมิทัศน์	เนื่องจากไม่มีผลกระทบจึงไม่มีการกำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53)

จากตารางที่ 2.4 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เกี่ยวกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง หมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตทั้ง 7 ด้าน พบว่า มีเพียง 4 ด้านที่เกิดผลกระทบกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับการพัฒนานโยบาย ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ด้านอาชีวอนามัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านผู้ใช้ทาง ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำผลกระทบทั้ง 4 ด้านดังกล่าวมาเป็นตัวแปรในการศึกษาแนวทางในการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ในการวิจัยครั้งนี้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบาย

ฉัตรชัย อำนางบุคดี (2556 : 44-46) ได้ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ผลการวิจัยพบว่า ความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่อยู่ระดับความพึงพอใจปานกลาง เมื่อพิจารณาแต่ละด้านพบว่า ด้านรูปแบบของทางบริการ อยู่ในระดับพอใจมาก รองลงมาคือ ด้านการทำงานของกรมทางหลวง อยู่ใน ระดับพอใจปานกลาง และด้านความสะดวกปลอดภัย อยู่ในระดับพอใจปานกลาง ตามลำดับ โดยสถานภาพส่วนบุคคลด้านพื้นที่พักอาศัย พาหนะที่ใช้ และความถี่ในการใช้ถนน ไม่มีผลต่อ ภาพรวมความพึงพอใจของประชาชน เนื่องจากความพึงพอใจในด้านความสะดวกและปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ควรมีการปรับปรุงเรื่องความปลอดภัย ยิ่งกว่านั้นในแง่ของการดำเนินการก่อสร้าง ของกรมทางหลวงควรมีการประชาสัมพันธ์แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ทราบเกี่ยวกับการก่อสร้าง

พระนฤนาท ญาณวิริโย (สดคมขำ) (2556 : 119-125) ได้ศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ ด้านการส่งเสริมฟื้นฟู และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของเทศบาลตำบลสามชุก จังหวัดสุพรรณบุรี ผลการวิจัยพบว่า 1) การแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวซึ่งบางพื้นที่ได้ประสบปัญหา จนเข้าขั้นวิกฤติ และการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม สามารถอาศัยมาตรการ เกี่ยวกับการส่งเสริมฟื้นฟูและอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวเข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อไม่ให้ทวีความรุนแรง มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ต้องอาศัยท้องถิ่นเข้าร่วมมีบทบาทในการส่งเสริมฟื้นฟู และอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยว ในฐานะเจ้าของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว 2) การนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการส่งเสริมฟื้นฟูและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในการทำแผนเพื่อพัฒนาได้จัดให้มีการประชุมร่วมสามฝ่าย ได้แก่ องค์รปกครองส่วนท้องถิ่น เอกชน และประชาชนในชุมชนเพื่อเสนอโครงการพัฒนาการท่องเที่ยว ในชุมชน หลังจากนั้นจัดลำดับความสำคัญของโครงการแล้วจึงจัดทำเป็นแผนพัฒนาสามปีเพื่อนำนโยบาย

ไปปฏิบัติ ในการนำนโยบายการท่องเที่ยวไปปฏิบัติทางเทศบาลได้จัดคณะกรรมการชุมชนขึ้นมา ประสานงานกับคณะกรรมการพัฒนาตลาดสามชุกเชิงอนุรักษ์เพื่อทำงานด้านการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวร่วมกัน โดยมีหลักการพัฒนาเพื่อที่จะอนุรักษ์ความดั้งเดิมของแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงวิถีชีวิตของชุมชนเอาไว้ และสร้างรายได้ให้กับชาวบ้านในชุมชนนั้นด้วย และ 3) เพื่อให้การนำนโยบายไปปฏิบัติ ด้านการส่งเสริมฟื้นฟู และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ประสบความสำเร็จสมรรถนะภายใน องค์การมีความสำคัญเพื่อให้โครงการดำเนินไปอย่างราบรื่น ดังนั้นองค์การจะต้องมีความพร้อมในด้านต่าง ๆ ได้แก่ 3.1) ด้านโครงสร้างองค์การ จะต้องมีความชัดเจนไม่ซับซ้อนเพื่อความสะดวกในการสั่งการตามลำดับชั้น 3.2) ด้านบุคลากร เพื่อให้การพัฒนามีประสิทธิภาพควรจัดอบรมบุคลากรเป็นประจำให้มีความพร้อมในการปฏิบัติตามหน้าที่ 3.3) ด้านงบประมาณ ถ้าอาศัยเฉพาะที่มาจากเทศบาลเพียงอย่างเดียว นั้นไม่เพียงพอต่อความต้องการในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนที่มีหลายแห่ง ดังนั้นภาคเอกชน และภาคประชาชนในท้องถิ่นควรเข้ามาสนับสนุนด้านงบประมาณด้วย 3.4) ด้านสถานที่ ควรเลือกจากแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนที่มีความพร้อมในการพัฒนาและจัดทำเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนเข้าด้วยกัน 3.5) ด้านวัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความประทับใจและบอกต่อให้นักท่องเที่ยวได้รู้จักมากยิ่งขึ้น และกลับมายังแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้นการส่งเสริมฟื้นฟู และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนไม่ให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน ภาคประชาชน และสมรรถนะภายใน องค์การ ได้แก่ โครงสร้างองค์การ บุคลากร งบประมาณ สถานที่ วัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีส่วนสำคัญในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้สามารถมีความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวได้

ปิยะดา ชีระวงศ์ (2558 : 102) ได้ศึกษาการประเมินการบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ของสถานประกอบการประเภทโรงแรมในเขตภาคเหนือ ผลการวิจัยพบว่า มีโรงแรมที่ผ่านการประเมินการบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในระดับ Gold Class ร้อยละ 41.27 รองลงมา อยู่ในระดับ Bronze Class และ Silver Class คิดเป็นร้อยละ 22.22 และ 19.05 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ยังมีโรงแรมที่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานการบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมถึงร้อยละ 17.86 โดยพบว่า สถานประกอบการประเภทโรงแรมมากกว่าร้อยละ 50 ยังขาดการจัดการสภาพภูมิทัศน์ของพื้นที่ การจัดให้มีการบริการและช่องทางการสื่อสารที่หลากหลาย การจัดการการใช้พลังงาน การจัดการน้ำที่มีประสิทธิภาพ การจัดการระบายน้ำ การบำบัดน้ำเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการจัดการสาธารณสุข และการส่งเสริมสุขภาพ การจัดการป้องกันและระงับอัคคีภัย อีกทั้งในเรื่องของการขาดการมีส่วนร่วมในการเป็นสมาชิกที่ดีของชุมชน และในการส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของท้องถิ่นที่และของทางโรงแรม และภาพลักษณ์การบริหารจัดการธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

พิเชฐ โสภณแพทย์ และจุฑารัตน์ ชมพันธุ์ (2556 : 93) ได้ศึกษาการประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีศึกษา โรงไฟฟ้าถ่านหินเขาคิชฌกูฏ จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นการประเมินระบบโดยใช้ CIPP-I Model ผลการวิจัยพบว่า ในด้านบริบทของโครงการ กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนยังคงเป็นเรื่องใหม่ซึ่งต้องใช้เวลาในการเรียนรู้แก่ประชาชน โดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ควรได้รับการแก้ไขให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนด้านปัจจัยนำเข้า

งบประมาณและบุคลากรที่ใช้ในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนมีความเหมาะสมเพียงพอ แต่ในส่วน of ประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ด้านกระบวนการ ผู้ดำเนินโครงการได้ดำเนินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมได้เหมาะสม แต่ยังมีผู้มีส่วนได้เสีย บางส่วนที่ไม่เข้าร่วมในกระบวนการ ส่งผลให้ขาดความครอบคลุมของผู้มีส่วนได้เสีย ด้านผลผลิต รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมยังไม่สามารถเปิดเผยต่อสาธารณะได้จนกว่าโครงการนั้นจะ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินโครงการ ส่งผลให้ประชาชนไม่สามารถรับรู้ข้อมูลในรายงานและไม่สามารถขอ เพิ่มเติมข้อมูลต่าง ๆ ได้ และด้านผลกระทบ การใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่กระบวนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการจะช่วยป้องกันและ ลดความขัดแย้งได้ รวมถึงผู้ดำเนินโครงการต้องจัดกิจกรรมให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในพื้นที่ มากที่สุด ซึ่งจะนำไปสู่การอยู่ร่วมกันระหว่างโครงการกับประชาชนอย่างยั่งยืน โดยปัจจัยความสำเร็จ ในการดำเนินการ ได้แก่ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แก่ทุกภาคส่วน ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ พบว่า ผู้นำชุมชนขาดความตระหนักและความกระตือรือร้นในการประสานความร่วมมือระหว่างประชาชน และผู้ดำเนินโครงการ

รุจิگانต์ เสนาคง (2559 : 136-146) ได้ศึกษาการประเมินผลการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของโครงการสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว จังหวัดกาฬสินธุ์ ผลการวิจัยพบว่า การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการกับผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการในพื้นที่ตามกฎหมาย เปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ เพื่อให้การพิจารณาผลประโยชน์และ ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสมที่สุด โดยกระบวนการ ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียและมีการเผยแพร่ข้อมูลให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ประสบความสำเร็จนั้น หน่วยงานภาครัฐและเอกชนต้องสร้างความเชื่อมั่น โดยเปิดเผยข้อมูลการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่มีความถูกต้อง กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนรับรู้ ข้อมูลโครงการ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างแท้จริง ส่วนภาคประชาชนต้องศึกษาหาความรู้ เพิ่มเติมในด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ความสำคัญในการรับฟังข้อมูลจากหน่วยงาน เจ้าของโครงการด้วยความเป็นธรรม และเปิดใจยอมรับข้อมูลต่าง ๆ

อรุพงศ์ ประชาสุขสมบุรณ์ (2563 : 26) ได้ศึกษาประสิทธิภาพของการนำนโยบาย ความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดเพชรบุรี ผลการวิจัยพบว่า 1) ประสิทธิภาพของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษา ถนนสายรอง ในเขตพื้นที่อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก 2) ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อ ประสิทธิภาพของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษาถนนสายรองในเขต พื้นที่อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดเพชรบุรี จำแนกตามลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 3) ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไปปฏิบัติมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไปปฏิบัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

สถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.) (2563 : 5-4) ได้ทำวิจัยโครงการสำรวจความพึงพอใจต่อนโยบายการให้บริการบนทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ปี 2563 ผลการวิจัยพบว่า 1) ความพึงพอใจของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 มีความพึงพอใจต่อนโยบายการให้บริการบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 โดยรวมในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 61.35 รองลงมาคือพึงพอใจต่อนโยบายการให้บริการในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 23.65 และน้อยที่สุดคือพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.04 ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความพึงพอใจต่อนโยบายการให้บริการบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ในระดับมากและมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 85.06 2) ความพึงพอใจของผู้ตอบแบบสอบถาม พนักงานที่ปฏิบัติงานในกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานในกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยรวมในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 63.52 รองลงมาคือความพึงพอใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20.84 และน้อยที่สุดคือ ความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.24 ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความพึงพอใจของพนักงานต่อการปฏิบัติงานในกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในระดับมากและมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.36 และ 3) ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญในการทำงานและให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้ 1) อุปกรณ์ในตู้ใช้ได้ไม่ดีเท่าที่ควร อาทิ คีย์บอร์ด กดปุ่ม Acep ไม่ค่อยได้ ไมโครโฟน เครื่องมือสื่อสาร ระบบปรีนไบเสิร์จ แอร์ เป็นต้น 2) การขาดความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ทำงานในระบบงาน (M-pass - Easy Pass) 3) ไฟส่องสว่าง 4) ห้องน้ำไม่สะอาดมีปริมาณไม่เพียงพอ 5) เพื่อนร่วมงานไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงาน 6) ป้ายบอกทางป้ายจราจร ป้ายเตือนไม่ชัดเจน การที่ไม่ได้รับความร่วมมือกับเพื่อนร่วมงาน 7) หัวหน้างานขาดความยุติธรรม 8) ไม่มีร้านค้าสวัสดิการในที่ทำงาน 9) ช่องจราจรหลังด่านฯ แคบเป็นคอขวด ทำให้รถติดเวลาเร่งด่วน เป็นปัญหากับพนักงานจัดเก็บเงิน 10) การสื่อสารพนักงานเก็บเงินและผู้ใช้ทางที่สื่อสารไม่เข้าใจกัน 11) เจ้าหน้าที่คอมพิวเตอร์รับโฟนแล้วไม่ตอบรับ 12) ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ 13) อุปกรณ์ในการทำงานของฝ่ายจัดการจราจรมีไม่เพียงพอสำหรับพนักงาน อาทิ ไฟฉาย ถุงมือ โทรโข่ง 14) ตู้เก็บเงินติดฟิล์มหนาที่ทำการมองเห็นลดน้อยลง 15) ตู้ขายบัตรเหมือนมีไฟฟ้ารั่ว 16) เครื่องตีแบงค์มีจำนวน ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน 17) ระบบมีปัญหา เวลาเจ้าหน้าที่บริษัทเข้ามา สอบถามหรือปรึกษา (ไม่ค่อยตอบ) ไม่ให้ความร่วมมือ 18) ปัญหาด้านมลพิษทางควันทะกวนบนท้องถนน 19) อุปกรณ์ปฐมพยาบาลไม่ค่อยพร้อม เวลาเจ็บป่วยยากี่ไม่มี มีแต่กล่อง 20) เวลาเครื่องเสียงแจ้งเจ้าหน้าที่มาแก้ไขก็มาช้า 21) ระบบคอมพิวเตอร์เสียบ่อย

เบญจมาศ ภูมิจิรัชยา (2564 : 86) ได้ศึกษาความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวง จากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า การพัฒนาการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดนั้นรัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมาย อำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญหา ส่วนการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางหลวงนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการดำเนินคดี และท้องถิ่นจังหวัดทำหน้าที่สนับสนุน ดังนั้นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่จึงควรได้รับ

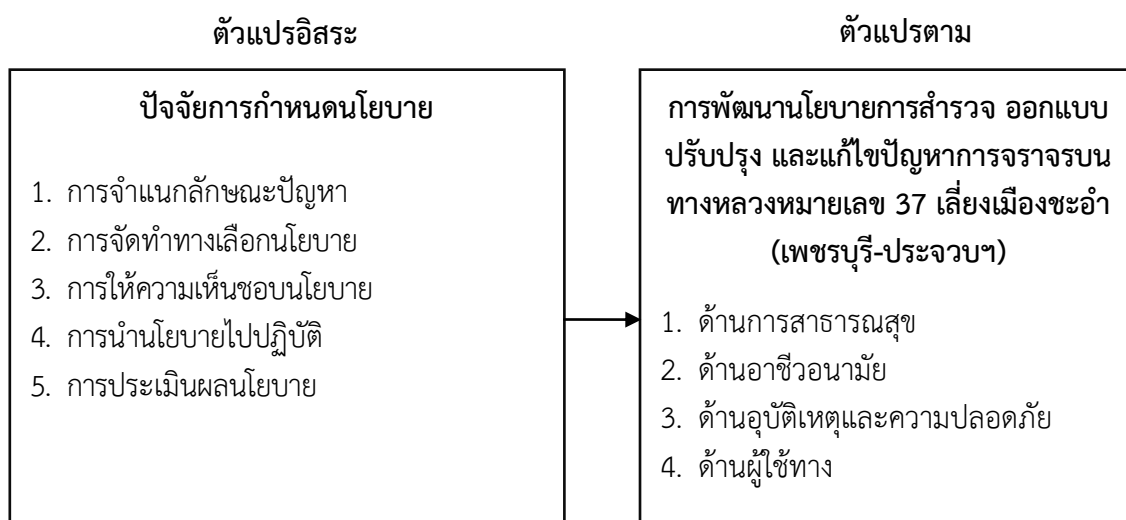
การสนับสนุนงบประมาณและบุคลากรที่เพียงพอในการปฏิบัติงานเพื่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงไปปฏิบัติ

ปรัชญา สังข์สมบุรณ์, จิระ บุรีคำ และจิรพงษ์ มหนิวงษ์ (2565 : 61) ได้ศึกษาการประเมินผลและแนวทางส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10 ผลการวิจัยพบว่า 1) การประเมินการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของอปท. โดยภาพรวมพบว่า การดำเนินการของทางหลวงท้องถิ่นยังมีช่องว่างที่ห่างไกลกับมาตรฐานของทางหลวงและทางหลวงชนบทอยู่มาก ดังนั้นประเด็นความท้าทายที่สำคัญคือ การเสริมสร้างความพร้อมให้ อปท. ส่วนใหญ่สามารถดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยตามหลักวิชาการภายใต้ข้อจำกัดให้ได้ก่อนที่จะพัฒนาระดับขึ้นไปตามลำดับ 2) ข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของ อปท. ได้เป็น 4 ด้าน ได้แก่ ข้อจำกัดด้านทรัพยากร ข้อจำกัดด้านองค์ความรู้ ข้อจำกัดในด้านกฎระเบียบ และข้อจำกัดอื่น ๆ และสามารถจัดกลุ่มขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็น 4 กลุ่มตามระดับความพร้อมในด้านองค์ความรู้และทรัพยากร ดังนี้ กลุ่มที่ 1 คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ขาดองค์ความรู้และขาดแคลนทรัพยากร กลุ่มที่ 2 คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ขาดองค์ความรู้แต่มีความพร้อมทางด้านทรัพยากร กลุ่มที่ 3 คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้แต่ขาดแคลนทรัพยากร และกลุ่มที่ 4 คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อมด้านองค์ความรู้และมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรในการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน 3) แนวทางการแก้ไขปัญหาจากผลการศึกษาร่วมกับข้อเสนอแนะจากเวทีสัมมนาระดมความคิดเห็น สามารถสรุปแนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัย สำหรับ อปท. ให้สอดคล้องกับระดับความพร้อมในด้านองค์ความรู้และทรัพยากรของแต่ละกลุ่ม เป็นแผนงาน 3 แผนหลัก ได้แก่ ได้แก่ 1) แผนงานเสริมสร้างองค์ความรู้ และวิชาการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 2) แผนการส่งเสริมการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ 3) แผนการเสริมสร้างศักยภาพด้านการจัดการด้านงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ 4) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับ แนวทางการพัฒนาการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยของ อปท. ข้างต้น จำเป็นจะต้องใช้ร่วมกับระบบประเมินอย่างต่อเนื่องเพื่อระดับความพร้อมของอปท. ซึ่งควรจะเป็นการดำเนินงานด้วยความสมัครใจของ อปท. เอง

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรม การเรียนรู้แบบนิรนัย หรือ “Deductive Method” จากแนวคิดของดาย (Dye, 2008 : 13-22) พิทยา บวรวัฒนา (2556 : 1-17) สัญญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทน์แดง (2562 : 101) ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิ (2565 : 67-84) และจากงานวิจัยของนาตยา แท่นนิล (2554 : 220-237) พระครูสิริสุตานุยุต (2556 : 92-95) กมลวิช ลอยมา (2558 : 273-289) ธัญวรรณ์ แจ่มใส (2558 : 246-261) วิรัช รัตนกุล (2558 : 108-110) รัชฎา เทพฉายโต (2561 : 47) มารศรี เงินเย็น (2561 : 87-89) และรัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์ (2564 : 56-59) นำมาสังเคราะห์ให้ได้ตัวแบบกระบวนการ

มาเป็นตัวแปรอิสระในการวิจัยประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) การจำแนกลักษณะปัญหา 2) การจัดทำทางเลือกนโยบาย 3) การให้ความเห็นชอบนโยบาย 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติ และ 5) การประเมินผลนโยบาย เพื่อนำไปสู่ตัวแปรตามคือ การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ด้านอาชีวอนามัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านผู้ใช้ทาง สรุปเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยได้ ดังภาพที่ 2.13



ภาพที่ 2.13 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สรุปกรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยได้สังเคราะห์แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของนักวิชาการต่าง ๆ ข้างต้น เพื่อนำมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ สรุปได้ดังนี้

ตัวแปรอิสระ (X)

ปัจจัยการกำหนดนโยบายของดาย (Dye, 2008 : 13-22) พิทยา บวรวัฒนา (2556 : 1-17) สัณญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทร์แดง (2562 : 101) ศุภณัฏฐ์ ทรัพย์นาวิณ (2565 : 67-84) และจากงานวิจัยของนาคยา แท่นนิล (2555 : 220-237) พระครูสิริสุตตานุยุต (2556 : 92-95) กมลวิช ลอยมา (2558 : 273-289) ธัญวรรณ์ แจ่มใส (2558 : 246-261) วิรัช รัตนกุล (2558 : 108-110) รัศรุจ เทพฉายโต (2561 : 47) มารศรี เงินเย็น (2561 : 87-89) และรัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์ (2564 : 56-59) นำมาสังเคราะห์ทำให้ได้ตัวแปรอิสระในการวิจัยประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่

1. การจำแนกลักษณะปัญหา หมายถึง การให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้ภาครัฐแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ว่ามีปัญหาลักษณะใด

ซึ่งภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำมาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุของปัญหา ระดับความรุนแรงของปัญหา และผลกระทบของปัญหาที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาในขั้นตอนต่อไป

2. การจัดทำทางเลือกนโยบาย หมายถึง การนำข้อมูลปัญหานโยบายจากการวิเคราะห์เบื้องต้นโดยพิจารณาจากลำดับความสำคัญแล้วมากำหนดวาระสำหรับการอภิปรายนโยบาย เพื่อแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผล จากนั้นประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และประชาชนได้ทราบ เพื่อนำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความคุ้มค่าในด้านต้นทุน และผลประโยชน์ รวมทั้งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยจะต้องพิจารณาผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจเกิดขึ้น

3. การให้ความเห็นชอบนโยบาย หมายถึง การตัดสินใจของผู้บริหารนโยบายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติในการเลือกทางเลือกใด โดยมีการทำประชาคมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไขและลดปัญหา และประเมินทางเลือกโดยคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และให้ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย

4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) อย่างชัดเจน เพื่อให้มีร่วมมือกันในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนดนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง รวมทั้งการจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมให้บรรลุวัตถุประสงค์

5. การประเมินผลนโยบาย หมายถึง การศึกษาการดำเนินงานของโครงการ การสังเกตการทำงาน การประเมินสิ่งแวดล้อมของการนำนโยบายไปปฏิบัติ การประเมินผล ตรวจสอบ ทรัพยากร หรือปัจจัยนำเข้า การประเมินผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบายหรือโครงการที่มีต่อกลุ่มเป้าหมาย และกลุ่มนอกเป้าหมาย รวมทั้งการให้ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

สรุปได้ว่าตัวแปรอิสระหรือปัจจัยการกำหนดนโยบายที่มาจากการสังเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ 1) การจำแนกลักษณะปัญหา (X_1) 2) การจัดทำทางเลือกนโยบาย (X_2) 3) การให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3) 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4) และ 5) การประเมินผลนโยบาย (X_5)

ตัวแปรตาม (Y)

การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ด้านอาชีวอนามัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านผู้ใช้งาน

1. ด้านการสาธารณสุข หมายถึง การให้ความสำคัญกับการดูแลด้านสาธารณสุขที่อาจเกิดขึ้นจากการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง โดยมีควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน และมีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว

2. ด้านอาชีวอนามัย หมายถึง การส่งเสริม ควบคุม ดูแล ป้องกันโรค และอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง โดยมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่พนักงานซ่อมบำรุงทางหรือผู้ปฏิบัติงาน อาทิ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ มีการติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจน ติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง และจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในช่วงโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ผู้สัญจรไปมา

3. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย หมายถึง การควบคุม ดูแล และป้องกันอุบัติเหตุ และสร้างความปลอดภัยจากการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง มีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ มิให้กีดขวางการจราจร จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ จัดเก็บ กวาดเศษดิน หิน จากการตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ และประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่คอยควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนเส้นทางก่อสร้าง

4. ด้านผู้ใช้ทาง หมายถึง การควบคุม ดูแล และป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง โดยการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ ป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ที่ชัดเจน รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างมีการติดป้ายชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ และมีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก

สรุปได้ว่าตัวแปรตามหรือการพัฒนาการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ที่มาจากการพัฒนานโยบายของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ฯ : 43-53) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการสาธารณสุข (Y₁) 2) ด้านอาชีวอนามัย (Y₂) 3) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (Y₃) และ 4) ด้านผู้ใช้ทาง (Y₄)

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เป็นการวิจัยที่ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ระหว่างวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยไว้ดังนี้

1. วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)
 - 1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
 - 1.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
 - 1.3 การสร้างและการหาคุณภาพเครื่องมือ
 - 1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
 - 1.5 การวิเคราะห์ข้อมูล
2. วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)
 - 2.1 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
 - 2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
 - 3.3 ขั้นตอนการสัมภาษณ์
 - 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
 - 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เนื่องด้วยผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน จึงได้ใช้วิธีการคำนวณโดยใช้สูตรของคอกซ์ (Cochran, 1953) ตามสูตรดังนี้

$$\text{จากสูตร } n = \frac{P(1-P)z^2}{e^2}$$

กำหนดให้ n คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

P คือ สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยจะสุ่ม

z คือ ระดับความมั่นใจที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ มีค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (ระดับ .05)

e คือ สัดส่วนของความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้

ผู้วิจัยกำหนดให้สัดส่วนของประชากรเท่ากับ 50% หรือ 0.50 ต้องการระดับความเชื่อมั่น 95% และยอมให้มีความคลาดเคลื่อนได้ 5% ดังนั้นจึงแทนค่าได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างดังนี้

$$\text{แทนค่า } n = \frac{0.5(1-0.5)(1.96)^2}{(0.05)^2}$$

$$= 385$$

เพื่อให้การวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเท่ากับ 400 คน และทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบสำรวจ (Checklist) ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน

ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) การจำแนกลักษณะปัญหา 2) การจัดทำทางเลือกนโยบาย 3) การให้ความเห็นชอบนโยบาย 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติ และ 5) การประเมินผลนโยบาย

ตอนที่ 3 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการสาธารณสุข 2) ด้านอาชีวอนามัย 3) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และ 4) ด้านผู้ใช้ทาง

จากแบบสอบถามตอนที่ 2 และตอนที่ 3 ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ โดยเรียงจากมากที่สุดไปหาน้อยที่สุดกำหนดน้ำหนักคะแนนดังนี้

- 5 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก
- 3 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย
- 1 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

การสร้างและการหาคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างและหาคุณภาพเครื่องมือตามลำดับดังนี้

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของโครงการการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) นโยบายสาธารณะ การกำหนดนโยบาย การพัฒนานโยบาย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. สร้างแบบสอบถามให้สอดคล้องกับนิยามศัพท์เฉพาะแล้วนำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบคุณภาพของเนื้อหา พร้อมแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาก่อนให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน พิจารณาตรวจสอบ ได้แก่

2.1 ว่าที่ ร.ต.หญิง ดร.วรรณิศา สีฟ้า อาจารย์ประจำคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผู้เชี่ยวชาญด้านรัฐประศาสนศาสตร์

2.2 รองศาสตราจารย์ ดร.ยุทธ ไกยวรรณ อาจารย์ประจำคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ผู้เชี่ยวชาญด้านระเบียบวิธีวิจัยและหลักสถิติ

2.3 นายพรเทพ ธีระกุล ผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนนโยบายการออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง

3. ทำการรวบรวมข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญเพื่อปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และคำนวณค่า IOC (Index of Item Objective Congruence) คัดเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.7 ขึ้นไป ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องอยู่ระหว่าง 0.67-1.00

4. นำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุง แก้ไขแล้วเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง จากนั้นนำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบแก้ไขแล้วไปทดลอง (Try-out) กับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - coefficient) ของครอนบาร์ค (Cronbach, 1970 : 161) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.985

5. นำแบบสอบถามที่เสร็จสมบูรณ์ไปใช้กับกลุ่มตัวอย่าง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการดังนี้

1. ติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี เพื่อออกหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูล

2. ประสานงานกับผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่วิจัย เพื่อนำหนังสือขอความอนุเคราะห์ และแจกแบบสอบถามให้กับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยผู้วิจัยนำหนังสือขอความอนุเคราะห์ไปเก็บข้อมูลด้วยการแจกแบบสอบถามพร้อมรับคืนด้วยตนเอง และใช้แบบสอบถามออนไลน์ Google Form สำหรับประชาชนที่ไม่สะดวกในการตอบแบบสอบถามในรูปแบบเอกสาร

3. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมาตรวจสอบความถูกต้อง ความครบถ้วน สมบูรณ์ ก่อนนำไปประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาค่าสถิติ ผู้วิจัยใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้สถิติค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percent)

2. การวิเคราะห์ปัจจัยการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยใช้สถิติค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์ในการแปลความหมายของค่าเฉลี่ยไว้ดังนี้ (Best, 1981 : 184)

- ค่าคะแนนเฉลี่ย 4.21-5.00 หมายถึง เห็นด้วยอยู่ในระดับมากที่สุด
- ค่าคะแนนเฉลี่ย 3.41-4.20 หมายถึง เห็นด้วยอยู่ในระดับมาก
- ค่าคะแนนเฉลี่ย 2.61-3.40 หมายถึง เห็นด้วยอยู่ในระดับปานกลาง
- ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.81-2.60 หมายถึง เห็นด้วยอยู่ในระดับน้อย
- ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.00-1.80 หมายถึง เห็นด้วยอยู่ในระดับน้อยที่สุด

3. การวิเคราะห์ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Linear Regression Analysis)

วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ จำนวน 6 คน และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย จำนวน 6 คน โดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยเลือกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายจำนวน 12 คน ประกอบด้วย

1. กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ 1.1) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี 1.2) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) 1.3) หมวดทางหลวงชะอำ 1.4) หมวดทางหลวงหัวหิน 1.5) ผู้บริหารโครงการ และ 1.6) วิศวกรโครงการ
2. กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย ได้แก่ 2.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองชะอำ 2.2) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนาอาจ 2.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 2.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 2.5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และ 2.6) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังก้ง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งได้มาจากการศึกษา สังเคราะห์ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดของการวิจัยและตัวแปรที่ต้องการศึกษา จากนั้นนำไปสร้างแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง เพื่อเสนออาจารย์ที่ปรึกษาและปรับแก้ตามคำแนะนำ ให้ครอบคลุมประเด็นปัญหาในการวิจัย ซึ่งแบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลสถานภาพของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางและวิธีการสนับสนุนการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ขั้นตอนการสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้าง ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้ (ชาย โพธิ์สีตา, 2554 : 264-285)

1. กำหนดขอบเขตและประเด็นคำถาม โดยยึดตามวัตถุประสงค์ นิยามศัพท์เฉพาะ และกรอบแนวคิด ตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ที่จะสัมภาษณ์ พร้อมทั้งยืนยัน วัน เวลา สถานที่ ก่อนการสัมภาษณ์ล่วงหน้า

2. เข้าสู่สถานที่นัดหมาย แนะนำตนเอง เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีก่อนเริ่มต้นสัมภาษณ์

3. ชี้แจงจุดมุ่งหมาย การเก็บความลับ พร้อมทั้งขออนุญาตบันทึกการสัมภาษณ์และเจาะลึกในประเด็นที่จะสัมภาษณ์

4. เริ่มต้นการสัมภาษณ์และเจาะลึกในประเด็นที่ต้องการทราบข้อมูลในรายละเอียด คำถามแรกไปจนถึงคำถามสุดท้าย โดยสร้างบรรยากาศที่ผ่อนคลายให้เป็นไปตามธรรมชาติของการสนทนาเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็นในประเด็นที่สัมภาษณ์

5. ปิดการสนทนา โดยสรุปความเห็นและสอบถามประเด็นที่อยากจะทราบเพิ่มเติม เพื่อให้ผู้ตอบได้แสดงความคิดเห็นเป็นคำถามปิดท้ายการสัมภาษณ์

6. การสิ้นสุดการสัมภาษณ์ โดยการกล่าวขอบคุณในคุณค่าของข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ และการเสียสละเวลาอันมีค่า เพื่อผลการศึกษาให้เกิดความสมบูรณ์มากที่สุด

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนดังนี้

1. ติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี เพื่อออกหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูล

2. ติดต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อยื่นหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ทั้ง 12 ท่าน

3. การเก็บข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยใช้แบบสัมภาษณ์ เริ่มต้นการสัมภาษณ์ และเจาะลึกในประเด็นที่ต้องการทราบข้อมูลในรายละเอียด จากคำถามแรก ไปจนถึงคำถามสุดท้าย โดยสร้างบรรยากาศที่ผ่อนคลายให้เป็นไปตามธรรมชาติของการสนทนา เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็นในประเด็นที่สัมภาษณ์ ปิดการสนทนา โดยสรุปความเห็นและประเด็นที่อยากจะทราบเพิ่มเติม เพื่อให้ผู้ตอบได้แสดงความคิดเห็นเป็นคำถามปิดท้ายการสัมภาษณ์

และสิ้นสุดการสัมภาษณ์ โดยกล่าวขอบคุณในคุณค่าของข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ และการเสียสละเวลาอันมีค่าเพื่อผลการศึกษาที่จะเกิดความสมบูรณ์มากที่สุด

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพเป็นขั้นตอนที่ผู้วิจัยกระทำอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ก่อนการสัมภาษณ์ การเก็บข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล ในการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยยึดหลักการตามแนวคิดของ Miles and Huberman (1994) แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

1. การจัดระเบียบข้อมูล (Data Organizing) ผู้วิจัยได้เรียบเรียงข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสาร บทสรุปที่ได้วิเคราะห์จากการบันทึกเสียงที่ได้จากการสัมภาษณ์เจาะลึก ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการวิเคราะห์นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จำนวน 12 คน มาทำการจัดเก็บข้อมูลให้เป็นระเบียบหมวดหมู่ สามารถนำมาใช้ได้สะดวก ตรวจสอบความถูกต้อง และความน่าเชื่อถือได้ นำข้อมูลที่จัดระเบียบแล้วย่อหรือลดทอนข้อมูล (Data Reduction) ให้มีขนาดเล็กลง หรือเฉพาะส่วนที่จะนำไปวิเคราะห์ได้จริง

2. การแสดงข้อมูล (Data Display) ผู้วิจัยเชื่อมโยงข้อมูลที่จัดระเบียบแล้วเข้าด้วยกัน นำเสนอข้อมูลในรูปแบบการพรรณนา (Descriptive)

3. การหาข้อสรุปและการตีความ (Conclusion and Interpretation) ผู้วิจัยหาข้อสรุปและตีความจากปรากฏการณ์หรือข้อค้นพบที่ได้จากการแสดงข้อมูล รวมถึงตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลสามรูปแบบ คือ การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล การตรวจสอบสามเส้าด้านทฤษฎี และการตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการรวบรวมข้อมูล

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ประกอบด้วย การวิจัยเชิงปริมาณเก็บข้อมูลกับประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยการแจกแบบสอบถามจำนวน 400 คน และการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้การสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จำนวน 12 คน ประกอบด้วย ประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) หมวดทางหลวงชะอำ หมวดทางหลวง หัวหิน ผู้บริหารโครงการ และวิศวกรโครงการ และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย ได้แก่ นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองชะอำ นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนาอาจ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และนายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังภังษ์ ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ตอนที่ 5 เสนอแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percent) แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (n = 400 คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
1.1 ชาย	190	47.50
1.2 หญิง	210	52.50
รวม	400	100.00
2. อายุ		
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	27	6.75
2.2 20-40 ปี	150	37.50
2.3 41-50 ปี	107	26.75
2.4 51 ปีขึ้นไป	116	29.00
รวม	400	100.00
3. ระดับการศึกษา		
3.1 ประถมศึกษา	8	2.00
3.2 มัธยมศึกษา/ปวส.	113	28.25
3.3 ปริญญาตรี	243	60.75
3.4 สูงกว่าปริญญาตรี	36	9.00
รวม	400	100.00
4. อาชีพ		
4.1 ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	120	30.00
4.2 พนักงานรัฐวิสาหกิจ	72	18.00
4.3 พนักงานบริษัท	63	15.75
4.4 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	75	18.75
4.5 เกษตรกรรม	30	7.50
4.6 อื่น ๆ ได้แก่ ลูกจ้าง ข้าราชการบำนาญ, รับจ้าง	40	10.00
รวม	400	100.00
5. รายได้ต่อเดือน		
5.1 ต่ำกว่า 10,000 บาท	49	12.25
5.2 10,000-20,000 บาท	132	33.00
5.3 20,001-30,000 บาท	64	16.00
5.4 30,001-40,000 บาท	55	13.75
5.5 40,001 บาทขึ้นไป	100	25.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 52.50 และเป็นเพศชาย จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 47.50 มีอายุ 20-40 ปี จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.50 รองลงมาอายุ 51 ปีขึ้นไป จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 29.00 อายุ 41-50 ปี จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 และอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.75 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 243 คน คิดเป็นร้อยละ 60.75 รองลงมา มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา/ปวส. จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.25 มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.00 และมีระดับการศึกษาประถมศึกษา จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00 มีอาชีพข้าราชการ/พนักงานของรัฐ จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 30.00 รองลงมา มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.75 มีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.00 มีอาชีพพนักงานบริษัท จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 มีอาชีพอื่น ๆ ได้แก่ ลูกจ้าง ข้าราชการบำนาญ ลูกจ้าง จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 10.00 และมีอาชีพเกษตรกรรวม จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 7.50 มีรายได้ต่อเดือน 10,000-20,000 บาท จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 33.00 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือน 40,000 บาทขึ้นไป จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.00 มีรายได้ต่อเดือน 20,001-30,000 บาท จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.00 มีรายได้ต่อเดือน 30,001-40,000 บาท จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 13.75 และมีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) การจำแนกลักษณะปัญหา 2) การจัดทำทางเลือกนโยบาย 3) การให้ความเห็นชอบนโยบาย 4) การนํานโยบายไปปฏิบัติ และ 5) การประเมินผลนโยบาย ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติการหาค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.2-4.7

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมและรายด้าน

ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา	3.88	0.88	มาก	3
2. ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย	3.87	0.90	มาก	4
3. ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย	3.89	0.91	มาก	2
4. ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ	3.92	0.90	มาก	1
5. ด้านการประเมินผลนโยบาย	3.84	0.87	มาก	5
ค่าเฉลี่ยรวม	3.88	0.84	มาก	

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวม ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.88$, S.D. = 0.84) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 0.90) รองลงมาคือ ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ($\bar{x} = 3.89$, S.D. = 0.91) ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ($\bar{x} = 3.88$, S.D. = 0.88) ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย ($\bar{x} = 3.87$, S.D. = 0.90) และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย ($\bar{x} = 3.84$, S.D. = 0.87) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา

ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง	3.84	1.09	มาก	4
2. มีการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง	3.90	1.01	มาก	2
3. มีการนำปัญหามาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุ ระดับความรุนแรง และผลกระทบของปัญหา	3.89	0.95	มาก	3
4. มีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาปัญหาต่าง ๆ เพื่อรับดำเนินการในขั้นตอนต่อไป	3.91	0.96	มาก	1
ค่าเฉลี่ยรวม	3.88	0.88	มาก	

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.88$, S.D. = 0.88) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาปัญหาต่าง ๆ เพื่อรับดำเนินการในขั้นตอนต่อไป ($\bar{x} = 3.91$, S.D. = 0.96) รองลงมาคือ มีการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ($\bar{x} = 3.90$, S.D. = 1.01) มีการนำปัญหามาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุ ระดับความรุนแรง และผลกระทบของปัญหา ($\bar{x} = 3.89$, S.D. = 0.95) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ($\bar{x} = 3.84$, S.D. = 1.09) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย

ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. มีการนำข้อมูลปัญหา นโยบายจากการวิเคราะห์เบื้องต้น มาแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ดีที่สุด	3.80	0.95	มาก	4
2. มีการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบ การปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และประชาชนได้ทราบ โดยทั่วกัน	3.81	1.06	มาก	3
3. นำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความคุ้มค่าในด้านต้นทุนและผลประโยชน์	3.94	0.92	มาก	1
4. มีการนำทางเลือกมาวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยพิจารณาทั้งผลกระทบด้านบวก ด้านลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจเกิดขึ้น	3.94	0.95	มาก	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.87	0.90	มาก	

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.87$, S.D. = 0.90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ นำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความคุ้มค่าในด้านต้นทุนและผลประโยชน์ ($\bar{x} = 3.94$, S.D. = 0.92) รองลงมาคือ มีการนำทางเลือกมาวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยพิจารณาทั้งผลกระทบด้านบวก ด้านลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจเกิดขึ้น ($\bar{x} = 3.94$, S.D. = 0.95) มีการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และประชาชนได้ทราบ โดยทั่วกัน ($\bar{x} = 3.81$, S.D. = 1.06) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีการนำข้อมูลปัญหา นโยบายจากการวิเคราะห์เบื้องต้นมาแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ดีที่สุด ($\bar{x} = 3.80$, S.D. = 0.95) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย

ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. มีการทำประชาคมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน	3.92	1.00	มาก	1
2. เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไขและลดปัญหา	3.91	1.00	มาก	2
3. การประเมินทางเลือกการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	3.89	0.97	มาก	3
4. ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย	3.88	0.99	มาก	4
ค่าเฉลี่ยรวม	3.89	0.91	มาก	

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.89$, S.D. = 0.91) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการทำประชาคมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 1.00) รองลงมาคือ เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไขและลดปัญหา ($\bar{x} = 3.91$, S.D. = 1.00) การประเมินทางเลือกการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ($\bar{x} = 3.89$, S.D. = 0.97) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย ($\bar{x} = 3.88$, S.D. = 0.99) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. มีการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงอย่างชัดเจน	3.96	0.96	มาก	1
2. มีส่วนร่วมในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง	3.87	1.00	มาก	4
3. มีการจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์	3.92	0.99	มาก	3
4. มีการปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	3.92	0.90	มาก	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.92	0.90	มาก	

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 0.90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงอย่างชัดเจน ($\bar{x} = 3.96$, S.D. = 0.96) รองลงมาคือ มีการปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 0.90) มีการจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์ ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 0.99) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีส่วนร่วมในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ($\bar{x} = 3.87$, S.D. = 1.00) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการประเมินผลนโยบาย

ด้านการประเมินผลนโยบาย	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าไปสังเกตการณ์การทำงานได้	3.78	0.95	มาก	4
2. มีการประเมินสิ่งแวดล้อมของการดำเนินโครงการตามนโยบาย ทรัพยากร ปัจจัยนำเข้า ผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบาย	3.83	0.94	มาก	3
3. มีการตรวจสอบการดำเนินงานตามโครงการตามนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง	3.92	0.94	มาก	1
4. มีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น	3.86	0.95	มาก	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.84	0.87	มาก	

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการประเมินผล นโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.84$, S.D. = 0.87) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการตรวจสอบ การดำเนินงานตามโครงการตามนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวง ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 0.94) รองลงมาคือ มีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลง นโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ($\bar{x} = 3.86$, S.D. = 0.95) มีการประเมินสิ่งแวดล้อมของการดำเนิน โครงการตามนโยบาย ทรัพยากร ปัจจัยนำเข้า ผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบาย ($\bar{x} = 3.83$, S.D. = 0.94) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถ เข้าไปสังเกตการณ์การทำงานได้ ($\bar{x} = 3.78$, S.D. = 0.95) ตามลำดับ

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการสาธารณสุข 2) ด้านอาชีวอนามัย 3) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และ 4) ด้านผู้ใช้ทาง ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติการหาค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แสดงผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.8-4.12

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมและรายด้าน

การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. ด้านการสาธารณสุข	3.69	0.93	มาก	4
2. ด้านอาชีวอนามัย	3.92	0.96	มาก	1
3. ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย	3.86	1.00	มาก	3
4. ด้านผู้ใช้ทาง	3.89	0.99	มาก	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.84	0.92	มาก	

จากตารางที่ 4.8 พบว่า การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.84$, S.D. = 0.92) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ ด้านอาชีวอนามัย ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 0.96) รองลงมาคือ ด้านผู้ใช้ทาง ($\bar{x} = 3.89$, S.D. = 0.99) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ($\bar{x} = 3.86$, S.D. = 1.00) และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ($\bar{x} = 3.69$, S.D. = 0.93) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการสาธารณสุข

ด้านการสาธารณสุข	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. มีการควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3.72	0.98	มาก	2
2. มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	3.61	1.03	มาก	4
3. มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน	3.78	1.00	มาก	1
4. มีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว	3.69	1.07	มาก	3
ค่าเฉลี่ยรวม	3.69	0.93	มาก	

จากตารางที่ 4.9 พบว่า การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านการสาธารณสุข ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.69$, S.D. = 0.93) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน ($\bar{x} = 3.78$, S.D. = 1.00) รองลงมาคือ มีการควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ($\bar{x} = 3.72$, S.D. = 0.98) มีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว ($\bar{x} = 3.69$, S.D. = 1.07) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ($\bar{x} = 3.61$, S.D. = 1.03) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านอาชีวอนามัย

ด้านอาชีวอนามัย	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. พนักงานซ่อมบำรุงทางหรือผู้ปฏิบัติงานมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อาทิ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ	3.86	1.01	มาก	4
2. มีการติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจน	3.97	0.99	มาก	1
3. มีการติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง	3.94	1.02	มาก	2
4. มีการจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ผู้สัญจรไปมา	3.91	1.00	มาก	3
ค่าเฉลี่ยรวม	3.92	0.96	มาก	

จากตารางที่ 4.10 พบว่า การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านอาชีวอนามัย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 0.96) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจน ($\bar{x} = 3.91$, S.D. = 0.99) รองลงมาคือ มีการติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง ($\bar{x} = 3.94$, S.D. = 1.02) มีการจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ผู้สัญจรไปมา ($\bar{x} = 3.91$, S.D. = 1.00) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ พนักงานซ่อมบำรุงทางหรือผู้ปฏิบัติงานมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อาทิ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ ($\bar{x} = 3.86$, S.D. = 1.01) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย

ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ มิให้เกิดขวางการจราจร	3.92	1.01	มาก	2
2. มีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ	3.84	1.09	มาก	3
3. มีการจัดเก็บ กวาดเศษดิน หิน จากการตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ	3.94	1.00	มาก	1
4. มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่มาควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนเส้นทางก่อสร้าง	3.75	1.07	มาก	4
ค่าเฉลี่ยรวม	3.86	1.00	มาก	

จากตารางที่ 4.11 พบว่า การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.86$, S.D. = 1.00) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการจัดเก็บ กวาดเศษดิน หิน จากการตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ ($\bar{x} = 3.94$, S.D. = 1.00) รองลงมาคือ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ มิให้เกิดขวางการจราจร ($\bar{x} = 3.92$, S.D. = 1.01) มีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ ($\bar{x} = 3.84$, S.D. = 1.09) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่มาควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนเส้นทางก่อสร้าง ($\bar{x} = 3.75$, S.D. = 1.07) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านผู้ใช้ทาง

ด้านผู้ใช้ทาง	$\bar{x}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบงบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ชัดเจน	3.87	1.01	มาก	3
2. จัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ให้ชัดเจน	3.96	1.03	มาก	1
3. รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างมีการติดป้ายชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เห็นอย่างชัดเจน	3.85	1.08	มาก	4
4. มีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก	3.90	1.07	มาก	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.89	0.99	มาก	

จากตารางที่ 4.12 พบว่า การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ด้านผู้ใช้ทาง ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.89$, S.D. = 0.99) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ จัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราว ในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ให้ชัดเจน ($\bar{x} = 3.96$, S.D. = 1.03) รองลงมาคือ มีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก ($\bar{x} = 3.90$, S.D. = 1.07) มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลข โทรศัพท์ที่ชัดเจน ($\bar{x} = 3.87$, S.D. = 1.01) และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ รถบรรทุกวัสดุ ก่อสร้างมีการติดป้ายชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เห็น อย่างชัดเจน ($\bar{x} = 3.85$, S.D. = 1.08) ตามลำดับ

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมือง ชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ก่อนการวิเคราะห์ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ
ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ
(เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยได้ดำเนินการตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ
แบบขั้นตอน เพื่อตรวจสอบว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์กันเอง โดยพิจารณาจากค่า Tolerance
และค่า VIF (Variance Inflation Factor) ดังตารางที่ 4.13 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร
อิสระและตัวแปรตาม ดังตารางที่ 4.14 และแสดงผลวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน
(Stepwise Multiple Regression Analysis) ไว้ในตารางที่ 4.15 และตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.13 ค่า Tolerance และค่า VIF ของการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัย
การกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง
หมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร	Tolerance	VIF
1. ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา (X_1)	0.197	5.081
2. ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย (X_2)	0.119	8.414
3. ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3)	0.142	7.051
4. ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4)	0.116	8.598
5. ด้านการประเมินผลนโยบาย (X_5)	0.148	6.740

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ค่า Tolerance มีค่าตั้งแต่ 0.116 ถึง 0.197 ซึ่งมีค่าไม่เกิน 1
แสดงว่าตัวแปรปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
มีความสัมพันธ์กันน้อย และเมื่อพิจารณาค่า VIF มีค่าอยู่ระหว่าง 5.081 ถึง 8.598 ซึ่งมีค่าไม่เกิน 10
แสดงว่าตัวแปรปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
มีความสัมพันธ์กันน้อย จึงสามารถทำการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณได้

ตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของตัวแปรปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจร	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅
1. ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา (X ₁)	1				
2. ด้านการจัดทำทางเลือนโยบาย (X ₂)	0.881**	1			
3. ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X ₃)	0.854**	0.909**	1		
4. ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X ₄)	0.841**	0.884**	0.880**	1	
5. ด้านการประเมินผลนโยบาย (X ₅)	0.823**	0.860**	0.847**	0.915**	1

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของตัวแปรปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรมีค่าระหว่าง 0.823 ถึง 0.915 ซึ่งมีค่าความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ไม่ถึง 0.99 แสดงว่าตัวแปรปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรมีความสัมพันธ์กันไม่สูงจนเกินไป ดังนั้นสามารถทำการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนต่อไปได้

ตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยภาพรวม (X_{tot})

ตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการ	R	(R ²)	F	Sig
(X ₅)	0.860	0.740	1131.662	0.000**
(X ₅) (X ₄)	0.873	0.762	636.300	0.000**
(X ₅) (X ₄) (X ₃)	0.875	0.766	432.612	0.000**

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมมีด้านที่ถูกคัดเลือกเข้าสมการ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X₅) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X₄) และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X₃)

ตารางที่ 4.16 ค่าน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยภาพรวม (X_{tot})

ตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้า สมการตามลำดับความสำคัญ	B	S.E.	β	t	Sig
ด้านการประเมินผลนโยบาย (X_5)	0.513	0.065	0.486	7.887	0.000**
ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4)	0.291	0.071	0.282	4.085	0.000**
ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3)	0.138	0.053	0.137	2.601	0.010**
ค่าคงที่				0.189	
ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (R)				0.875	
ประสิทธิภาพในการทำนาย (R^2)				0.766	
ประสิทธิภาพในการทำนายที่ปรับแล้ว				0.764	
ความคลาดเคลื่อนในการทำนาย				0.4509	

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X_5) มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 0.513 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4) มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 0.291 และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3) มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 0.138 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ 0.875 ประสิทธิภาพในการทำนาย ร้อยละ 76.60 ประสิทธิภาพในการทำนายที่ปรับแล้ว ร้อยละ 76.40 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานในการทำนาย ร้อยละ 45.09 โดยสามารถสร้างสมการการถดถอยในรูปคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐานได้ดังนี้

สมการการถดถอยในรูปคะแนนดิบ

$$\hat{Y}_{tot} = 0.189 + 0.513(X_5) + 0.291(X_4) + 0.138(X_3)$$

สมการการถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\hat{Z}_{tot} = 0.739(X_5) + 0.761(X_4) + 0.764(X_3)$$

ตอนที่ 5 เสนอแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ทำให้ทราบสภาพปัจจุบันของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) และพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นต่อนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรอยู่ในระดับมาก และปัจจัยด้านการประเมินผลนโยบาย ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบายส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำปัจจัยดังกล่าวมาเป็นแนวทางในการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายกับการกำหนดนโยบาย จำนวน 12 คน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ 1) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี 2) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) 3) หมวดทางหลวงชะอำ 4) หมวดทางหลวงหัวหิน 5) ผู้บริหารโครงการ และ 6) วิศวกรโครงการ และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย ได้แก่ 1) นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองชะอำ 2) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนายาง 3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 4) นายก องค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้ 5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และ 6) นายกองค์การ บริหารส่วนตำบลวังก้ง เพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลที่น่ามาเสนอแนวทางการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) นอกเหนือจากการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การให้ความเห็นชอบนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแต่ละท่านเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการให้ความเห็นชอบนโยบาย ซึ่งผู้วิจัยค้นพบประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ ดังนี้

1.1 กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 37 จะมีถนนท้องถิ่น และถนนของทาง หลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรีมี 2 แห่ง คือ 1) สี่แยกห้วยตาแปด กม.10+500 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1001 และสี่แยกช้างแทงกระจาด กม.16+830 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1010 ซึ่งได้จัดประชุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับโครงการและคณะที่ปรึกษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ กำหนดนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อให้สอดคล้องกับจุดตัดทางแยก และความต้องการของพื้นที่ ก่อนดำเนินการ ปรับปรุงทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยดำเนินการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน

และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 ได้ให้ข้อมูลว่า “กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาราจรอบทางหลวงหมายเลข 37 รวมถึงการดำเนินการให้ประชาชนมีส่วนร่วม มีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง และคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์สภาพการจราจรทั้งในปัจจุบันและอนาคต ให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งพบปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางหลวงหมายเลข 37 คือ ปัญหาปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ปัญหาการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น จุดตัดทางแยกต่าง ๆ และปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางที่ไม่ปลอดภัย จากนั้นนำมาสรุปและร่วมกันวางแผน กำหนดวิธีการแก้ไขปัญหาเพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหา เมื่อมีการกำหนดนโยบายหรือมีการวางแผนงานต่าง ๆ ลงมาในพื้นที่แขวงทางหลวงและหมวดทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างจะนำนโยบายที่ได้รับมาปฏิบัติ โดยการสำรวจจุดตัดอันตรายต่าง ๆ และแก้ไขปัญหานั้นเบื้องต้น”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ด้วยโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ได้ดำเนินการตามนโยบายของกรมทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางหลวงหมายเลข 37 ในการแก้ไขปัญหาปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ และแก้ไขปัญหการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น จุดตัดทางแยกต่าง ๆ เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางให้มีความสะดวกและปลอดภัย ซึ่งทางหน่วยงานเจ้าของโครงการได้ดำเนินการสำรวจความต้องการจากผู้นำในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อร่วมกันวางแผนในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาการก่อสร้างทางแยกต่างระดับได้ข้อสรุปว่า บริเวณแยกห้วยตาแปด กม.10+500 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1001 รูปแบบเป็นการยกระดับของทางหลักก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น ในส่วนของผู้บริหารโครงการและวิศวกรโครงการมีหน้าที่ในการดำเนินการควบคุมก่อสร้างให้เป็นไปตามรูปแบบและระยะเวลาตามสัญญาจ้างทุกประการ”

1.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “กรมทางหลวงได้จัดประชุมเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นชอบนโยบาย ซึ่งเทศบาลเมืองชะอำมีพื้นที่ที่โครงการตัดผ่าน ได้เข้าร่วมโครงการการมีส่วนร่วมของประชาชนพบว่า กรมทางหลวงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินการทุกขั้นตอน และได้ให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ กับคณะที่ปรึกษาที่ได้มาสำรวจ โดยเสนอให้นำข้อมูลไปพิจารณาดังนี้

- 1) ทำสะพานสูงเพื่อให้รถบรรทุกสามารถถลันได้
- 2) เสนอให้ทำทางข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์
- 3) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงฝนตก และการลื่นไถลชนต้นไม้บริเวณรองกลางถนน และ
- 4) ให้ข้อมูลของพื้นที่แนวเส้นทางในเขตเทศบาลเมือง”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 ได้ให้ข้อเสนอแนะกับคณะที่ปรึกษาที่ได้มาสำรวจเพิ่มเติมว่า “1) เสนอจุดถลันรถบริเวณหุบกะพงและทางข้ามตรงตลาด

และบริเวณซอย 3 เนื่องจากมีปัญหาเรื่องการใช้พื้นที่ 2) เสนอให้เพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร 3) ระบบระบายน้ำ ขอให้ออกแบบตามความเหมาะสมของพื้นที่ และ 4) ให้ข้อมูลของพื้นที่แนวเส้นทางในเขตเทศบาลตำบลนายาง”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “ทางหลวงหมายเลข 37 เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ และวันหยุดต่อเนื่อง เส้นทางนี้เป็นทางเลี้ยวเมืองชะอำและหัวหิน ที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลาง และภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง รวมถึงปัญหาโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงและจุดตัดต่าง ๆ บนทางหลวงด้วย กรมทางหลวงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรและเสนอแนะข้อมูลเพื่อนำไปพิจารณา ดังนี้ บริเวณแยกวงหิน บริเวณแยกไฟแดงในช่วงฝนตกจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทางลอดใต้สะพานควรปรับปรุงให้สูงขึ้น ให้มีความสูงที่ 2.50 เมตร แยกห้วยตาแปดควรปรับปรุงเนื่องจากเทศบาลมีปริมาณการจราจรสูง รถติดสัญญาณไฟจราจรนานทำให้รถติดสะสม และให้ข้อมูลชุมชนที่อยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้าง”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ได้เข้าร่วมโครงการการมีส่วนร่วมของประชาชนตามที่กรมทางหลวงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินการในทุก ๆ ครั้ง เพื่อแสดงความคิดเห็นและให้ความเห็นชอบนโยบาย และได้ให้ข้อเสนอแนะกับคณะที่ปรึกษาที่ได้มาสำรวจเพื่อนำไปพิจารณาดังนี้ 1) ให้มีจุดกลับรถบริเวณระหว่างหมู่ที่ 7 และหมู่ที่ 14 ตำบลทับใต้เพิ่มเติม 2) บริเวณแยกปั้มน้ำมัน ปตท. เสนอให้ทำป้ายบอกทางให้ชัดเจน ในการเลี้ยวเข้า-ออกปั้มน้ำมัน และเพิ่มป้ายบอกทาง 3) ให้ทำวงเวียนบริเวณแยกข้างทางกระเจา เพื่อลดอุบัติเหตุ 4) เสนอให้เพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร 5) บริเวณเกาะกลาง เสนอให้ใช้ Guard Rail มากกว่า Concrete Barrier 6) ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถเพื่อความปลอดภัย 7) เห็นด้วยกับการสร้างถนนเสนอให้มีความปลอดภัย และได้มาตรฐาน 8) ช่วงทางโค้งเข้าทางเลี้ยวเมือง การออกแบบโค้งกับถนนจะไม่รับกัน ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ควรปรับให้มีความปลอดภัย 9) ให้ข้อมูลของชุมชนที่อยู่ในแนวเส้นทาง”

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของกลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย นำมาสรุปตามทัศนะของผู้วิจัยเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการให้ความเห็นชอบนโยบายดังนี้ “กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้เกิดความเห็นชอบต่อนโยบายกรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผน ทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว ทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี - ประจวบฯ) เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เส้นทางนี้เป็นทางเลี้ยวเมืองชะอำและหัวหินที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลาง และภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบ

ปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 รวมถึงโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น”

จากการสัมภาษณ์ผู้วิจัยนำประเด็นที่ค้นพบมาสรุปเป็นแนวทางการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการให้ความเห็นชอบนโยบาย ได้ตามตารางที่ 4.17 ดังนี้

ตารางที่ 4.17 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการให้ความเห็นชอบนโยบาย

ประเด็น	สรุปผลการศึกษา	ข้อค้นพบ
การให้ความเห็นชอบนโยบาย	- จัดประชุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง กับโครงการ และคณะที่ปรึกษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ กำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร - กรมทางหลวงได้จ้างให้บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรและบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำข้อมูลมาออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ - มีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง และคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์สภาพการจราจรทั้งในปัจจุบันและอนาคต ให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด - สำรวจความต้องการจากผู้นำในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อร่วมกันวางแผนในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ได้ข้อสรุปว่ารูปแบบเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบ	- กรมทางหลวงจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงในการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็นและให้ความเห็นชอบต่อนโยบายและรูปแบบการก่อสร้าง ซึ่งเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

ประเด็น	สรุปผลการศึกษา	ข้อค้นพบ
	จัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่ง จะลดช่วยปัญหาการติดสะสมของ การจราจรในทางแยก และเพิ่มความ ปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น	

ที่มา : (จากการสังเคราะห์ของผู้วิจัย, 2567)

2. การนำนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบน ทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ไปปฏิบัติ

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแต่ละท่านเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบาย
การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ
(เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งผู้วิจัยค้นพบประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์
ดังนี้

2.1 กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า
“ได้ดำเนินการในส่วนของการตัดทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกข้างทางกระจาด เพื่อแก้ไขปัญห
การจราจรหนาแน่น และติดขัด ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เนื่องจากทางแยกทั้งสองจุดเป็นทางแยกขนาดใหญ่
มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้ไม่มีรถติดสัญญาณไฟจราจรสะสมในทางแยก
และมีความสะดวก และมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้นตามนโยบาย”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า
“ได้ดำเนินการในส่วนของการก่อสร้างจุดจอร์ดรบทุกที่ กม.37+000 เป็นโครงการตามนโยบายของ
กรมทางหลวง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในเส้นทางสาย 37 ในการขับรถขนส่งสินค้าลงสู่ภาคใต้ ทั้งนี้ยังได้
ก่อสร้าง ปรับปรุงทางแยกต่างระดับวงยาว โดยปรับรูปแบบทางแยกต่างระดับเดิมแบบต่อเชื่อมโดยตรง
(Directional Ramp) คือ จะใช้สำหรับแนวทิศทางที่รถเลี้ยวขวามีความสำคัญและปริมาณมาก
ปรับเปลี่ยนเป็นแบบทางแยกต่างระดับแบบอักษรตัวทีหรือทรัมเป็ต (Trumpet Type) คือ ทางแยก
ต่างระดับสำหรับสามแยกประกอบด้วยทางรถที่ยกระดับขึ้นเดียวหรือมากกว่า โดยที่ช่องทางเดินรถ
ในทิศทางต่าง ๆ จะออกแบบเป็นแบบเดินรถทางเดียว เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น
ซึ่งจะควบคุมการก่อสร้างทางให้แล้วเสร็จ สมบูรณ์ตามรูปแบบ เมื่อการก่อสร้างเสร็จแล้วจะทำให้ไม่มี
การติดสะสมในทางแยกและมีความสะดวก ปลอดภัยเพิ่มขึ้นตามนโยบาย”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า
“ดำเนินการควบคุมการก่อสร้างให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ตามรูปแบบ ปฏิบัติตามนโยบาย โดยการแก้ไข
ปัญหาที่เกิดขึ้นในเบื้องต้น เช่น การซ่อมผิวทางที่ชำรุดเสียหาย การดูแลภูมิทัศน์ในสายทางให้มี
ความสะดวกและปลอดภัย เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้ไม่มีรถติดสะสมในทางแยก ทางร่วม และ
มีความสะดวกและปลอดภัยเพิ่มขึ้นตามนโยบาย”

2.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ได้แจ้งให้ประชาชนในเขตเทศบาลเมือง ประชาชนในพื้นที่ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้รับทราบ ในนโยบาย ซึ่งเห็นด้วยกับการยกเลิกสัญญาไฟจราจร เปลี่ยนเป็นทางยกระดับข้ามแยกไฟแดงในทางแยก คือ แยกห้วยตะแปด แยกช้างแท่งกระจาด แยกทับใต้”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “ได้เข้าร่วมประชุม พร้อมทั้งศึกษา เอกสารในการสรุปผลการศึกษาโครงการ รวมถึงการดำเนินการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ ที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการแก้ปัญหาที่จุดดังกล่าว เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน และ นำข้อมูลที่ได้รับจากประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมเสนอความคิดเห็นต่อบริษัทที่ปรึกษาของกรมทางหลวง เพื่อปรับแก้รูปแบบการก่อสร้างให้ตรงกับความต้องการของประชาชนให้มากที่สุด”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “จากการดำเนินการก่อสร้างสะพานต่างระดับที่ทางแยกห้วยตะแปดในระหว่างการก่อสร้างที่จำเป็นต้อง ปรับเส้นทางในทางหลวง เพื่อการก่อสร้างให้เป็นไปตามรูปแบบ เล็งเห็นว่าประชาชนที่บริเวณ การก่อสร้างให้ความร่วมมือ เชื่อได้ว่าการก่อสร้างทางแยกต่างระดับนี้ทำให้ประชาชนพึงพอใจกับ นโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “ได้แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบนโยบาย ซึ่งเห็นด้วยกับการขยายเป็น 6 ช่องจราจร และให้ทางเวียนบริเวณ แยกช้างแท่งกระจาดเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงมีการออกแบบระบบระบายน้ำ”

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของกลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย นำมาสรุปตามทัศนะของผู้วิจัยเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนี้ “ลักษณะของปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางหลวง หมายเลข 37 คือ ปัญหาปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ ปัญหาการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น จุดตัดทางแยกต่าง ๆ และปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทาง ที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นในเบื้องต้นกรมทางหลวงจึงได้เริ่มออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่ง คือ แยกห้วยตะแปด ที่ กม.10+500 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1001 และแยกช้างแท่งกระจาด ที่ กม.16+830 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ ตัดกับทางหลวงชนบท หมายเลข พบ.1010 ปัจจุบัน ได้นำนโยบายดังกล่าวมาปฏิบัติแล้ว ได้ดำเนินการปรับปรุงทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยดำเนินการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ”

จากการสัมภาษณ์ผู้วิจัยนำประเด็นที่ค้นพบมาสรุปเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้ตามตารางที่ 4.18 ดังนี้

ตารางที่ 4.18 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย

ประเด็น	สรุปผลการศึกษา	ข้อค้นพบ
การนำนโยบายไปปฏิบัติ	- ร่วมประชุม พร้อมทั้งศึกษาเอกสารในการสรุปผลการศึกษาโครงการ รวมถึงการดำเนินการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการแก้ปัญหาการจราจรดังกล่าว เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน และนำข้อมูลที่ได้รับเข้าร่วมเสนอความคิดเห็นต่อบริษัทที่ปรึกษาของกรมทางหลวง เพื่อปรับแก้รูปแบบการก่อสร้างให้ตรงกับความต้องการของประชาชนให้มากที่สุด - กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด กม.10+500 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ. 1001 และทางแยกข้างทางกระเจา ต. กม.16+830 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1010 ปัจจุบันได้นำนโยบายดังกล่าวมาปฏิบัติแล้ว กำลังดำเนินการปรับปรุงทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยดำเนินการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบการจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว	- กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกข้างทางกระเจา ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบการจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายกำหนดไว้

ที่มา : (จากการสังเคราะห์ของผู้วิจัย, 2567)

3. การประเมินผลนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแต่ละท่านเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย ซึ่งผู้วิจัยค้นพบประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ดังนี้

3.1 กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “มีการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง โดยมีทั้งการประชุมกลุ่มย่อย และการประชุมสัมมนา และประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ โดยเข้าร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาในการพบผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผลการดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้งแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) โดยจะประเมินให้ครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “เมื่อบริษัทที่ปรึกษามีการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ เพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง โดยจัดประชุมในพื้นที่ที่รับผิดชอบอยู่นั้น หมวดการทางจะเข้าร่วมการประชุมทุกครั้ง เพื่อรับทราบแนวความคิดของประชาชนในพื้นที่”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างได้มีการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเชิญผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประชุมชี้แจงโครงการ ซึ่งพบว่าประชาชนต้องการให้ก่อสร้างสะพานต่างระดับเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา และปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง”

3.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ก่อนดำเนินการก่อสร้างกรมทางหลวงได้มีการจัดประชุมเพื่อสำรวจความคิดเห็นของหน่วยงานระดับท้องถิ่น ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พร้อมทั้งให้เสนอแนะความต้องการ ปัญหา อุปสรรค และประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและบริบทของพื้นที่ ซึ่งในปัจจุบันกรมทางหลวงกำลังดำเนินการก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกข้างทางกระเจาต โดยยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และ

ให้ถนนท้องถิ่นตลอดได้สะพานต่างระดับ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยกและเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ปัจจุบันกรมทางหลวงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจ จัดเก็บข้อมูลต่าง ๆ ในพื้นที่ เรื่องระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ หรือด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทางองค์การบริหารส่วนตำบลได้ให้ข้อมูลกับทางบริษัทที่ปรึกษาให้มากที่สุด เพื่อที่จะทำให้ลดปัญหาอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น”

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการปรับปรุงทางแยกข้างทางกระเจาที่ กม.16+830 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1010 โดยดำเนินการยกระดับของทางหลักก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นตลอดได้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ ซึ่งตรงกับความต้องการของประชาชน คาดได้ว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น”

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของกลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย นำมาสรุปตามทัศนะของผู้วิจัยเพื่อแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย ดังนี้ “การประเมินผลนโยบายกรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ เป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการดำเนินการสำรวจออกแบบ และแก้ไขการจราจร มีการเข้าพบเพื่อปรึกษารื้อกับผู้แทนหน่วยราชการระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นส่วนสำคัญในการกำหนดแนวเส้นทาง และการดำเนินการออกแบบในด้านต่าง ๆ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผลดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้ การดำเนินการดังกล่าวเป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ โดยวิธีเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ”

จากการสัมภาษณ์ผู้วิจัยนำประเด็นที่ค้นพบมาสรุปเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบาย ได้ตามตารางที่ 4.19 ดังนี้

ตารางที่ 4.19 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เกี่ยวกับการประเมินผล
นโยบาย

ประเด็น	สรุปผลการศึกษา	ข้อค้นพบ
การประเมินผล นโยบาย	- มีการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ เพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนว เส้นทาง โดยมีทั้งการประชุมกลุ่มย่อย และการประชุมสัมมนา และประชุม ปัจฉานิเทศโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ โครงการ แนวเส้นทางโครงการ โดยเข้าร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา ในการพบผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล การดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมาย ตามนโยบายที่กำหนดไว้ - ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลัก วิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการศึกษา ตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของ กรมทางหลวง - ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างได้มีการจัด ประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเชิญผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประชุม ชี้แจงโครงการ ซึ่งพบว่าประชาชน ต้องการให้ก่อสร้างสะพานต่างระดับ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา และปัจจุบัน อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	- กรมทางหลวงจัดประชุมปฐมนิเทศ โครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับ ผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ ตัวแทนประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและ ขยายแนวเส้นทาง ประชาสัมพันธ์ และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ โครงการ แนวเส้นทางโครงการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เบื้องต้น การจัดการระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำแนวความคิด นั้นมาประเมินผล การดำเนินการ ให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบาย ที่กำหนดไว้

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ประเด็น	สรุปผลการศึกษา	ข้อค้นพบ
	- กรมทางหลวงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจ จัดเก็บข้อมูลต่าง ๆ ในพื้นที่ เรื่องระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ หรือด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทางองค์การบริหารส่วนตำบลได้ให้ข้อมูลกับทางบริษัทที่ปรึกษาให้มากที่สุด เพื่อที่จะทำให้ลดปัญหาอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น - มีการเข้าพบผู้แทนหน่วยราชการระดับอำเภอและผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนดแนวเส้นทาง และการดำเนินการออกแบบในด้านต่าง ๆ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล ดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ โดยวิธีเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ	

ที่มา : (จากการสังเคราะห์ของผู้วิจัย, 2567)

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จำนวน 12 คน เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) นำมาสรุปได้ดังตารางที่ 4.20 ดังนี้

ตารางที่ 4.20 แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ประเด็น	ข้อค้นพบ	แนวทางการพัฒนา
การให้ความ เห็นชอบนโยบาย	- จัดประชุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ และคณะที่ปรึกษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อร่วมกันวิเคราะห์กำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร - กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรและบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำข้อมูลมาออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ - มีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง และคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์สภาพการจราจรทั้งในปีปัจจุบันและอนาคต ให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด - สำรวจความต้องการจากผู้นำในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อร่วมกันวางแผนในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาคารก่อสร้างทางแยกต่างระดับได้ข้อสรุปว่ารูปแบบเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะลดช่วยปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น	- กรมทางหลวงจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง ได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงในการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็นและให้ความเห็นชอบต่อนโยบายและรูปแบบการก่อสร้างซึ่งเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ประเด็น	ข้อค้นพบ	แนวทางการพัฒนา
การนำนโยบายไปปฏิบัติ	- ร่วมประชุม พร้อมทั้งศึกษาเอกสารในการสรุปผลการศึกษาโครงการ รวมถึงการดำเนินการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการแก้ปัญหาการจราจรดังกล่าว เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน และนำข้อมูลที่ได้รับจากประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมเสนอความคิดเห็นต่อบริษัทที่ปรึกษาของกรมทางหลวง เพื่อปรับแก้รูปแบบการก่อสร้างให้ตรงกับความต้องการของประชาชนให้มากที่สุด - กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด กม.10+500 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ. 1001 และทางแยกข้างทางกระเจาต ที่ กม.16+830 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1010 ปัจจุบันได้นำนโยบายดังกล่าวมาปฏิบัติแล้ว กำลังดำเนินการปรับปรุงทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยดำเนินการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามนโยบาย	- กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกข้างทางกระเจาต ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบการจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายกำหนดไว้

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ประเด็น	ข้อค้นพบ	แนวทางการพัฒนา
การประเมินผล นโยบาย	- มีการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง โดยมีทั้งการประชุมกลุ่มย่อยและการประชุมสัมมนา และประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ โดยเข้าร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาในการพบผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผลการดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้ - ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง - ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้างได้มีการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเชิญผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประชุมชี้แจงโครงการ ซึ่งพบว่าประชาชนต้องการให้ก่อสร้างสะพานต่างระดับเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา และปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง - กรมทางหลวงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจ จัดเก็บข้อมูลต่าง ๆ ในพื้นที่ เรื่องระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำหรือด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทาง	- กรมทางหลวงจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และตัวแทนประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง ประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การจัดการระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล การดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ประเด็น	ข้อค้นพบ	แนวทางการพัฒนา
	- องค์การบริหารส่วนตำบลได้ให้ข้อมูลกับทางบริษัทที่ปรึกษาให้มากที่สุด เพื่อที่จะทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น - มีการเข้าพบผู้แทนหน่วยงานราชการระดับอำเภอและผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนดแนวเส้นทาง และการดำเนินการออกแบบในด้านต่าง ๆ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล ดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ โดยวิธีเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ	

ที่มา : (จากการสังเคราะห์ของผู้วิจัย, 2567)

จากตารางที่ 4.21 นำมาสรุปเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ได้ดังนี้

1. ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย กรมทางหลวงจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงในการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็น และให้ความเห็นชอบต่อนโยบายและรูปแบบการก่อสร้าง ซึ่งเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบการจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น

2. ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรีจะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกช้างแทงกระจาด ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบการจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้

3. ด้านการประเมินผลนโยบาย กรมทางหลวงจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และตัวแทนประชาชน

ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง ประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การจัดการระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล การดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้

ในส่วนการวิเคราะห์ของผู้วิจัยโดยอ้างอิงข้อมูลขั้นต้นจากการประมวลข้อมูลวรรณกรรม การสัมภาษณ์และการวิเคราะห์ด้วยหลักสถิติ สามารถค้นพบองค์ความรู้เพื่อนำมาสู่การกำหนด แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง หมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ดังต่อไปนี้ การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 โดยการให้กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมประชุม วางแผน กำหนดนโยบาย และแสดงความเห็นชอบต่อนโยบายและรูปแบบ การก่อสร้าง เพื่อให้กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกดำเนินการก่อสร้าง ยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบการจัดการจราจรทางแยก แบบวงเวียน พร้อมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การจัดการระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล การดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) มีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) 2) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) และ 3) เสนอแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ซึ่งการศึกษานี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ประกอบด้วย ระเบียบการวิจัยเชิงปริมาณเก็บข้อมูลกับประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 คน ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามความคิดเห็นประมาณค่า 5 ระดับ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Linear Regression Analysis) และระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จำนวน 12 คน ประกอบด้วย ประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) หมวดทางหลวงชะอำ หมวดทางหลวงหัวหิน ผู้บริหารโครงการ และวิศวกรโครงการ และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย ได้แก่ นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองชะอำ นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนายาง นายกองค้การบริหารส่วนตำบลสามพระยา นายกองค้การบริหารส่วนตำบลทับใต้ นายกองค้การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และนายกองค้การบริหารส่วนตำบลวังภ้งง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึกที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ การวิเคราะห์เนื้อหา แล้วนำมาเขียนเป็นข้อความเชิงพรรณนา ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลไปแล้วในบทที่ 4 ในบทนี้เป็นการสรุปผล การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพไว้ดังนี้

1. ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ใน

ระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ รองลงมาคือ ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย ตามลำดับ แสดงรายละเอียดแต่ละด้านได้ดังนี้

1.1 ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาปัญหาต่าง ๆ เพื่อรับดำเนินการในขั้นตอนต่อไป รองลงมาคือ มีการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง มีการนำปัญหามาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุ ระดับความรุนแรง และผลกระทบของปัญหา และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง ตามลำดับ

1.2 ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ นำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความคุ้มค่าในด้านต้นทุนและผลประโยชน์ รองลงมาคือ มีการนำทางเลือกมาวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยพิจารณาทั้งผลกระทบด้านบวก ด้านลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจเกิดขึ้น มีการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และประชาชนได้ทราบโดยทั่วกัน และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีการนำข้อมูลปัญหา นโยบายจากการวิเคราะห์เบื้องต้นมาแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ดีที่สุด ตามลำดับ

1.3 ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการทำประชาคมติเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน รองลงมาคือ เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไขและลดปัญหา การประเมินทางเลือกการกำหนดนโยบายการสำรวจออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ประชาชนสามารถแสดงความเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย ตามลำดับ

1.4 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงอย่างชัดเจน รองลงมาคือ มีการปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ มีการจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ให้บรรลุลักษณะประสงค์ และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีส่วนร่วมในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรม ในการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ตามลำดับ

1.5 ด้านการประเมินผลนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการตรวจสอบการดำเนินงานตามโครงการตามนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวง รองลงมาคือ มีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลง นโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น มีการประเมินสิ่งแวดล้อมของการดำเนินโครงการตามนโยบาย ทรัพยากร ปัจจัยนำเข้า ผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบาย และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าไปสังเกตการณ์การทำงานได้ ตามลำดับ

2. การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบน ทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ใน ระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ใน ลำดับแรก ได้แก่ ด้านอาชีวอนามัย รองลงมาคือ ด้านผู้ใช้ทาง ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ตามลำดับ แสดงรายละเอียดแต่ละด้าน ได้ดังนี้

2.1 ด้านการสาธารณสุข ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณา เป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มี เหตุฉุกเฉิน รองลงมาคือ มีการควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ ได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ตามลำดับ

2.2 ด้านอาชีวอนามัย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการติดตั้งป้ายแสดง ขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุง ให้เห็นอย่างชัดเจน รองลงมาคือ มีการติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและ แข็งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้ความระมัดระวัง มีการจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยง หรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในช่วงโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ ผู้สัญจรไปมา และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ พนักงานซ่อมบำรุงทางหรือผู้ปฏิบัติงานมีอุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อาทิ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้า ยางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่น ๆ ตามลำดับ

2.3 ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ มีการจัดเก็บ กวาดเศษดิน หิน จากการตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ รองลงมา คือ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ มิให้กีดขวางการจราจร

มีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่มาควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนเส้นทางก่อสร้าง ตามลำดับ

2.4 ด้านผู้ใช้ทางประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกข้อ ข้อที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ จัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ให้ชัดเจน รองลงมาคือ มีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ชัดเจน และข้อที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างมีการติดป้ายชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เห็นอย่างชัดเจน ตามลำดับ

3. ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X_5) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4) และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ 0.875 ประสิทธิภาพในการทำนาย ร้อยละ 76.60 ประสิทธิภาพในการทำนายที่ปรับแล้ว ร้อยละ 76.40 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานในการทำนาย ร้อยละ 45.09 โดยสามารถสร้างสมการการถดถอยในรูปคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐานได้ดังนี้

สมการการถดถอยในรูปคะแนนดิบ

$$\hat{Y}_{tot} = 0.189 + 0.513(X_5) + 0.291(X_4) + 0.138(X_3)$$

สมการการถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\hat{Z}_{tot} = 0.739(X_5) + 0.761(X_4) + 0.764(X_3)$$

4. แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

4.1 ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย กรมทางหลวงจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงในการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็น และให้ความเห็นชอบนโยบายและรูปแบบการก่อสร้าง ซึ่งเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น

4.2 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกช้างแท่งกระจาด ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างยกระดับทางหลัก

ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายกำหนดไว้

4.3 ด้านการประเมินผลนโยบาย กรมทางหลวงจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และตัวแทนประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การจัดการระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล การดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้

การอภิปรายผล

จากผลของการวิจัย ผู้วิจัยขอเสนอประเด็นสำคัญที่ค้นพบมีรายละเอียดดังนี้

1. ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ รองลงมาคือ ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนทำให้เกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการเป็นจำนวนมาก ดังนั้นกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง ควบคุม บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงจึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และส่งมอบนโยบายแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรับผิดชอบดำเนินการเพื่อร่วมกันวิเคราะห์ กำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ซึ่งการกำหนดนโยบายจะต้องประกอบไปด้วยผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบาย อาทิ หน่วยงานราชการในระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานระดับตำบล กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ อาทิ ผู้นำชุมชน ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ พื้นที่อ่อนไหว หน่วยงานเจ้าของโครงการ องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ เพื่อให้โครงการมีความสอดคล้องกับแนวคิดและรูปแบบการพัฒนาของแผนงานต่าง ๆ มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับแนวคิดของ สัณญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทรแดง (2562 : 101) ศึกษาตัวแบบทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ พบว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางที่รัฐจะกระทำหรือไม่กระทำเพื่อแก้ปัญหาสาธารณะและพัฒนาองค์กรรวมของประเทศชาติให้เจริญรุ่งเรือง ทั้งนี้มุ่งสนองตอบหรือแก้ปัญหาคุณภาพชีวิตของพลเมืองในรัฐให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น การศึกษานโยบายสาธารณะมีหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาเนื้อหาสาระของนโยบาย การศึกษาวิเคราะห์กระบวนการนโยบายสาธารณะ การศึกษาการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ทุกกระบวนการของการศึกษานโยบายสาธารณะมีความสำคัญในตัวของมันเอง สำหรับการศึกษาการนำนโยบายสาธารณะไปสู่

การปฏิบัติก็มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ เป็นการทำความเข้าใจเกี่ยวกับความสามารถที่จะผลักดันให้กลไกการปฏิบัติงาน ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมปัจเจกบุคคลหรือกลุ่มบุคคลทั้งที่อยู่ในระบบราชการหรือเอกชน การทรัพยากร ความพยายามกระตุ้นการปฏิบัติงาน สมรรถนะขององค์การ โดยกระทำเป็นรูปธรรมผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย และสอดคล้องกับงานวิจัยของนาตยา แท่นนิล (2555 : 220-237) ศึกษาเรื่องรูปแบบของกระบวนการนโยบายสาธารณะแบบมีส่วนร่วมในการจัดการเกษตรและอาหารปลอดภัยในจังหวัดสงขลา ผลการวิจัยพบว่า กระบวนการนโยบายความร่วมมือเครือข่ายเกษตรและอาหารปลอดภัยประกอบด้วย 1) การก่อตัวของนโยบายจากประเด็นปัญหาและการพัฒนาข้อเสนอจากพื้นที่ย่อย 2) การกำหนดนโยบายผ่านการตัดสินใจร่วมกัน ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายร่วมของเครือข่ายในการพัฒนาระบบการผลิตที่มีคุณธรรม การตลาดที่เป็นธรรมและยั่งยืน และการบริโภคอย่างรู้คุณค่า 3) การนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเน้นการแบ่งงานกันทำตามภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายของแต่ละกลุ่ม โดยใช้รูปแบบการทำงานที่ยืดหยุ่นเอื้อต่อการปรับทัศนคติเพื่อการทำงานร่วมกัน และ 4) การประเมินผล โดยการใช้กระบวนการกลุ่มในการสรุปทบทวนร่วมกัน เพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ของเครือข่ายและขยายผลคุณค่าและความสำเร็จสู่สาธารณะ

เมื่อพิจารณาปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ในแต่ละด้าน นำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

1.1 ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาปัญหาต่าง ๆ เพื่อรับดำเนินการในขั้นตอนต่อไป อีกทั้งมีการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง และนำปัญหามาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุ ระดับความรุนแรง และผลกระทบของปัญหา สอดคล้องกับแนวคิดของ ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ (2565 : 4) กล่าวว่า การกำหนดนโยบายสาธารณะควรเป็นแผนที่รัฐกำหนดขึ้นที่สามารถดำเนินการได้ ที่บรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายที่ชัดเจน มีแนวทางที่สามารถดำเนินการได้จริง โดยมีข้อความ เนื้อหา ขอบเขต และลักษณะของการปฏิบัติ ซึ่งการเลือกแนวทางเลือกใดนั้น จะต้องผ่านการพิจารณาตัดสินใจอย่างรอบคอบ เหมาะสมที่สุดและถูกต้องที่สุด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อทรัพยากรที่ใช้และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ รัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์ (2564 : 56-59) ศึกษาเรื่องกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือของเทศบาลตำบลศรีถ้อย อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา ผลการวิจัยพบว่า การมีส่วนร่วมในเวทีกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือ โดยมากเป็นการจัดการการประชุม เพื่อรับฟังปัญหาความต้องการของประชาชน และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา หรือตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับเชิญให้เข้าร่วมเวที แต่ละบุคคลมีบทบาท หน้าที่ แตกต่างกันตามองค์กรที่ตนเองสังกัด โดยไม่มีข้อจำกัดในกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือ เพื่อนำปัญหาที่ได้ไปจัดทำเป็นนโยบายของเทศบาลต่อไป

1.2 ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการนำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์

จุดแข็ง จุดอ่อน ความคุ้มค่าในด้านต้นทุนและผลประโยชน์ พร้อมทั้งนำทางเลือกมาวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยพิจารณาทั้งผลกระทบด้านบวก ด้านลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจจะเกิดขึ้น จากนั้นมีการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และประชาชนได้ทราบโดยทั่วกัน สอดคล้องกับแนวคิดของ โรเบิร์ต อายส์โตน (Robert Eyestone, 1979 : 208) ได้นำเสนอตัวแบบประชาสังคม เป็นการกำหนดทิศทางและความมุ่งหวังของชุมชน สังคม เสมือนหนึ่งอุดมการณ์ของสังคมที่มาจากสาธารณะ เกิดจากการกำหนดแนวทางนโยบายสาธารณะของผู้คนในสังคมเอง พื้นที่การวิเคราะห์ของนโยบายสาธารณะเช่นนี้จึงขยายจากพื้นที่ทางการเมืองมาสู่พื้นที่ทางสังคมหรือปริณิณทาสารณะ รวมถึงในกระบวนการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ จึงมีลักษณะเป็นกระบวนการสนทนาปรึกษาหารือหรือถกแถลงของผู้คนในชุมชนภายใต้ความมุ่งหวังต้องการแสวงหาสังคมและชีวิตที่ดี และสอดคล้องกับงานวิจัยของ มาร์ศรี เงินเย็น (2561 : 87-89) ศึกษาเรื่องการกำหนดนโยบายสาธารณะระดับท้องถิ่นเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้ที่ดินผิดประเภท กรณีศึกษา: “พะเยาโมเดล” ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา ผลการวิจัยพบว่า การกำหนดนโยบายสาธารณะมีขั้นตอนคือการก่อตัวของนโยบาย การเตรียมร่างข้อเสนอแนะนโยบาย และการตัดสินใจกำหนดเป็นนโยบายและประกาศใช้นโยบาย ซึ่งการก่อตั้งของมหาวิทยาลัยพะเยาทำให้เกิดการขยายตัวเป็นชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว

1.3 ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการทำประชาคมติเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไขและลดปัญหา เพื่อประเมินทางเลือกการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง โดยคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน สอดคล้องกับแนวคิดของ มาร์ศรี เงินเย็น (2561 : 87-89) กล่าวว่า การกำหนดนโยบายสาธารณะระดับท้องถิ่นเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้ที่ดินผิดประเภททางสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมต้องดำเนินการขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินจังหวัดพะเยา (คปจ. พะเยา) เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาในรูปแบบของ “พะเยาโมเดล” โดยกระบวนการดังกล่าวเริ่มตั้งแต่การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาการกำหนดข้อกฎหมาย การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ได้เข้ามามีบทบาทในการแก้ไขปัญหามา จนทำให้การกำหนดนโยบายสาธารณะประสบความสำเร็จในปัจจุบัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของรุจิگانต์ เสนาคง (2559 : 136-146) ได้ศึกษาการประเมินผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว จังหวัดกาฬสินธุ์ ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ประสบความสำเร็จนั้น หน่วยงานภาครัฐและเอกชนต้องสร้างความเชื่อมั่น โดยเปิดเผยข้อมูลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความถูกต้อง กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนรับรู้ข้อมูลโครงการ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างแท้จริง

1.4 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ กำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงอย่างชัดเจน เพื่อให้ปฏิบัติตามนโยบาย

แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์ สอดคล้องกับแนวคิดของสัญญา เคนาภูมิ และบุรณัฏฐ จันทรแดง (2562 : 101) พบว่า การนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ เป็นการทำความเข้าใจเกี่ยวกับความสามารถที่จะผลักดันให้กลไกการปฏิบัติงาน ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมปัจเจกบุคคลหรือกลุ่มบุคคลทั้งที่อยู่ในระบบราชการหรือเอกชน การทรัพยากร ความพยายามกระตุ้นการปฏิบัติงาน สมรรถนะขององค์การ โดยกระทำเป็นรูปธรรมผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย และสอดคล้องกับงานวิจัยของเบญจมาศ ภูมิจิรัชยา (2564 : 86) ได้ศึกษาความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวง จากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า การพัฒนาการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดนั้นรัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมาย อำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญหา

1.5 ด้านการประเมินผลนโยบาย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการตรวจสอบการดำเนินงานโครงการตามนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง อีกทั้งมีการประเมินสิ่งแวดล้อมของการดำเนินโครงการตามนโยบาย ทรัพยากร ปัจจัยนำเข้า ผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบาย และให้ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สอดคล้องกับแนวคิดของ ดาย (Dye, 1984 : 23-24) กล่าวว่า การประเมินผลนโยบาย กรณีนี้เป็น การวัดความสำเร็จกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเมื่อต้องการทราบผลที่ว่าผลผลิตของนโยบายที่เกิดขึ้นเกิดผลกระทบในทิศทางใด และสอดคล้องกับงานวิจัยของรุจิگانต์ เสนาคง (2559 : 136-146) ได้ศึกษาการประเมินผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว จังหวัดกาฬสินธุ์ ผลการวิจัยพบว่า การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการกับผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการในพื้นที่ตามกฎหมาย เปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ เพื่อให้การพิจารณาผลประโยชน์และผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสมที่สุด โดยกระบวนการครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียและมีการเผยแพร่ข้อมูลให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2. การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง หมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ ด้านอาชีวอนามัย รองลงมาคือ ด้านผู้ใช้ทาง ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงมีการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำเกี่ยวกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรดิน น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ พืชในระบบนิเวศ การคมนาคมขนส่ง

สาธารณสุขโรค การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ เศรษฐกิจ-สังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย สุขาภิบาล ผู้ใช้ทาง และสุนทรียภาพ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจในภาคสนาม โดยข้อมูลสิ่งแวดล้อมที่ได้มาทั้งหมดจะนำมาประกอบเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการ ทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการและเกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด สอดคล้องกับแนวคิดของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ก : 4-1, 5-1) กล่าวว่า หลังจากได้นโยบายการดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลียงเมืองชะอำแล้ว จะต้องทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้งแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง โดยจะประเมินให้ครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 18 ปัจจัย พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ และสอดคล้องกับงานวิจัยของสถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.) (2563 : 5-4) ได้ทำวิจัยโครงการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการบนทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ปี 2563 ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 มีความพึงพอใจต่อนโยบายการให้บริการบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 โดยรวมในระดับมาก

เมื่อพิจารณาการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลียงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ในแต่ละด้าน นำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

2.1 ด้านการสาธารณสุข ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน มีการควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว สอดคล้องกับแนวคิดของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53) ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้กิจกรรมในระยะดำเนินการเป็นการคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางทางหลวงหมายเลข 37 ซึ่งมีการคมนาคมมีความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพของการคมนาคมบนโครงข่ายซึ่งทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดด้านสาธารณสุขเกิดจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนจากการจราจรบนท้องถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กฤตณัฏฐ์ จุลสำรวล (2565 : 91-96) ศึกษาเรื่องผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู-อำเภอบางปะกง ตอน 5) ผลการวิจัยพบว่า เทศบาลควรกำกับการดำเนินงานของ

โครงการฯ ให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากยิ่งขึ้นโดยการการจัดระบบสาธารณสุขในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ และให้มีการกำกับเรื่องการทำความสะดวก เศษหิน ดิน ทราย ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางและเพื่อป้องกันผลกระทบต่อด้านสุขภาพในระยะยาว

2.2 ด้านอาชีวอนามัย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจน ติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะ ๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง อีกทั้งมีการจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ผู้สัญจรไปมา สอดคล้องกับแนวคิดของกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53) ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย ให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จัดให้มีการกั้นขอบเขต เพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้มีความชัดเจน ปรับปรุงซ่อมแซม แนวถนนโครงการควรติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุง และแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง ตลอดจนพนักงานซ่อมบำรุงทางต้องมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล หมวกนิรภัย ถุงมือ รองเท้ายางหุ้มส้น เสื้อแถบสะท้อนแสง หรือเสื้อกั๊กสีสด หรืออุปกรณ์อื่น ๆ ทุกครั้งที่ปฏิบัติงานและควบคุมตรวจสอบพนักงานให้สวมใส่อย่างเคร่งครัดในขณะปฏิบัติงาน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชีระยุทธ ธนอมวัฒนา (2558 : 75-77) ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปัญหาการจราจรบนทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงระหว่างทางหลวงหมายเลข 359 กับทางหลวงหมายเลข 317 ผลการวิจัยพบว่า แนวทางในการลดและบรรเทาปัญหาการจราจรบนทางแยกสระขวัญนั้นสามารถดำเนินการได้โดยการปรับปรุงและเพิ่มเติมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องตามมาตรฐานและติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม

2.3 ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการจัดเก็บ กวาดเศษดิน หินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อไม่ให้เกิดขวางการจราจร พร้อมทั้งมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ สอดคล้องกับแนวคิดของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53) ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง อีกทั้งประสานงานและขอความร่วมมือจากตำรวจทางหลวงและตำรวจภูธรในท้องที่ให้มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับขี่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง และรณรงค์ให้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรในการใช้ทางหลวงอย่างเคร่งครัด รวมถึงกำกับดูแลให้มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียต่าง ๆ และสอดคล้องกับงานวิจัยของอรุพงศ์ ประชาสุขสมบุรณ์ (2557 : 26) ได้ศึกษาประสิทธิภาพของการนำนโยบายความปลอดภัยทาง

ถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิภาพของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติกรณีศึกษา ถนนสายรองในเขตพื้นที่อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรีอยู่ในระดับมาก

2.4 ด้านผู้ใช้งาน ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ มีการจัดทำป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ให้ชัดเจน มีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ชัดเจน สอดคล้องกับแนวคิดของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข : 43-53) ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง และด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และสอดคล้องกับงานวิจัยของฉัตรชัย อำนาจบุตดี (2556 : 44-46) ได้ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ผลการวิจัยพบว่า ความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่ด้านรูปแบบของทางบริการ อยู่ในระดับพอใจมาก

3. ปัจจัยการกำหนดนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X_5) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4) และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3) แสดงให้เห็นว่าการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับขั้นตอนการให้ความเห็นชอบนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมินผลนโยบาย ซึ่งจะนำไปสู่ผลลัพธ์ของการแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงมีการดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ยั่งยืน โดยเฉพาะการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการออกแบบ และพิจารณารูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางให้เป็นไปตามสภาพพื้นที่ และสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับแนวคิดของกรมทางหลวง (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก : 1-1) กล่าวว่า เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในงบประมาณนี้มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และสอดคล้องกับงานวิจัยของอรุณพงศ์ ประชาสุขสมบุรณ์ (2557 : 26) ได้ศึกษาประสิทธิภาพของการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อ

การนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

4. แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) มีดังนี้

4.1 ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย กรมทางหลวงจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงในการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็น และให้ความเห็นชอบต่อนโยบายและรูปแบบการก่อสร้าง ซึ่งเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของชัยเทพ สาครวิเศษ (2559 : 99-100) ศึกษาเรื่องแนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาแยกสวนหย่อมธรรมณูญวิถิ เทศบาลนครหาดใหญ่ ผลการวิจัยพบว่า มาตรการใช้วงเวียน และจัดการจราจรบริเวณทางแยก มีความเหมาะสมกับบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แบบจำลองสภาพการจราจรระดับจุลภาคในการวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านสภาพการจราจร (ความล่าช้า) และด้านความปลอดภัย (จำนวนอุบัติเหตุ) กรณีไม่มีและมีการที่นำเสนอข้างต้น แล้วนำผลลัพธ์ที่ได้มาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์โดยพิจารณาค่าสัดส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน ซึ่งพบว่าการปรับปรุงดังกล่าวให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการจราจรและความปลอดภัย ผลจากการศึกษานี้จะเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่รับผิดชอบประยุกต์ใช้ ปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกศึกษาในอนาคตอันใกล้

4.2 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกช้างแท่งกระเจาต ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายกำหนดไว้ สอดคล้องกับงานวิจัยของธวัช ภูเจริญโกศา (2563 : 48-49) ศึกษาเรื่องการลดปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 2 สีแยกต้นตาล-สีแยกโรงพยาบาลพล อำเภอพล จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า การสร้างสะพานข้ามทางแยกต้นตาลถึงทางแยกโรงพยาบาลพล เป็นแนวทางแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้ดีกว่าการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเป็นอย่างมาก

4.3 ด้านการประเมินผลนโยบาย กรมทางหลวงจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และตัวแทนประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง ประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การจัดการระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผล การดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับงานวิจัยของพระนฤนาท ญาณวิริโย (สดคมขำ) (2556 : 119-125) ได้ศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการส่งเสริมฟื้นฟู และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของเทศบาลตำบลสามชุก จังหวัดสุพรรณบุรี ผลการวิจัยพบว่า การแก้ไขปัญหา

ความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวซึ่งบางพื้นที่ได้ประสบปัญหาจนเข้าขั้นวิกฤติ และการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม สามารถอาศัยมาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมฟื้นฟูและอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวเข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อไม่ให้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ต้องอาศัยท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมฟื้นฟู และอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวในฐานะเจ้าของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว จัดให้มีการประชุมร่วมสามฝ่าย ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เอกชน และประชาชนในชุมชนเพื่อเสนอโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวในชุมชน หลังจากนั้นจัดลำดับความสำคัญของโครงการแล้วจึงจัดทำเป็นแผนพัฒนาสามปีเพื่อนำนโยบายไปปฏิบัติ ในการนำนโยบายการท่องเที่ยวไปปฏิบัติทางเทศบาลได้จัดคณะกรรมการชุมชนขึ้นมาประสานงานกับคณะกรรมการพัฒนาตลาดสามชุกเชิงอนุรักษ์เพื่อทำงานด้านการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวร่วมกัน โดยมีหลักการพัฒนาเพื่อที่จะอนุรักษ์ความดั้งเดิมของแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงวิถีชีวิตของชุมชนเอาไว้ และสร้างรายได้ให้กับชาวบ้านในชุมชนนั้นด้วย

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยได้นำมาสรุปจนนำมาสู่ข้อเสนอแนะในการวิจัยใน 4 ประเด็น ได้แก่ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ข้อเสนอแนะเชิงบริหาร ข้อเสนอแนะเชิงทฤษฎี และข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป สรุปได้ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง

1.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรนำข้อมูลปัญหานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรจากการวิเคราะห์เบื้องต้นมาแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหให้ได้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ดีที่สุด

1.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย

1.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ตลอดจนสามารถเข้าไปสังเกตการณ์การทำงานได้

2. ข้อเสนอแนะเชิงบริหาร

2.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรพิจารณางบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมกับรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง วัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักร และสภาพพื้นที่ เพื่อให้สามารถดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้

2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรมีการประชุมชี้แจงขั้นตอนและความก้าวหน้าในการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) แก่หน่วยงานท้องถิ่นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

2.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรวางแผนทางการบริหารจัดการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เพื่อเป็นการช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดกับประชาชนอีกด้วย

2.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ควรติดตาม ควบคุม และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามระยะเวลาและตามแผนที่กำหนดไว้

3. ข้อเสนอแนะเชิงทฤษฎี

3.1 หลักการและแนวคิดการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ควรนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการติดตามและดำเนินโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

3.2 หลักการและแนวคิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ร่วมกับการใช้เทคโนโลยีความก้าวหน้าด้านวิศวกรรมเทคโนโลยีและนวัตกรรมงานทางที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ความปลอดภัย และความยั่งยืนของระบบคมนาคมทางหลวง และเพิ่มศักยภาพการคมนาคมขนส่ง

3.3 หลักการและแนวคิดการสร้างมาตรฐานการจัดการทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรดิน อากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค การระบายน้ำ เศรษฐกิจ-สังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย สุขาภิบาล ผู้ใช้ทาง และสุนทรียภาพ เป็นการบูรณาการของหลักการทางวิทยาศาสตร์และทางวิศวกรรมเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการดำเนินโครงการ อาทิ การใช้โดรนสำรวจแหล่งน้ำใต้ดิน การล้อมต้นไม้เพื่อนำไปปลูกในที่พื้นที่ที่เหมาะสม เป็นต้น

3.4 หลักการและแนวคิดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงในการกำหนดแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) อย่างเป็นรูปธรรม

4. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไปดังนี้

4.1 ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง เพื่อให้เห็นถึงปัญหา อุปสรรค แนวทางในการแก้ไขปัญหา และข้อเสนอแนะ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

4.2 ควรมีการศึกษาการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงในพื้นที่โครงการอื่นที่มีลักษณะทางกายภาพและปัญหาที่คล้ายคลึงกัน เพื่อสามารถนำมาเป็นแนวทางแก้ไขและเป็นข้อเสนอแนะในการนำไปใช้ในพื้นที่อื่นต่อไป

4.3 ควรมีการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) เพื่อจะได้ทราบข้อมูลที่เด่นชัดมากขึ้น และนำข้อมูลมาปรับปรุงและเป็นแนวทางการพัฒนานโยบาย ให้มีประสิทธิภาพต่อไป

บรรณานุกรม

- กมลวิช ลอยมา. (2558). **ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียต่อการกำหนดนโยบายโครงการรับจำนำข้าว.** คุษุณินพนธ์รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.
- กรมทางหลวง (2563). **แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ปรับปรุงครั้งที่ 6.** กรุงเทพฯ : สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง.
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. (2564ก). **ร่างรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Draft IEE Report).** กรุงเทพฯ : Tesco Ltd.
- _____. (2564ข). **โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลียงเมืองชะอำ. เอกสารประกอบการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3).**
- กฤตณัฏฐ์ จุลสำรวล. (2565). **ผลกระทบของประชาชนจากโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 (สายอำเภอบางปู-อำเภอบางปะกง ตอน 5).** งานนิพนธ์รัฐประศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กฤตานนท์ ศรีคละมะหันโต. (2558). **การศึกษาความปลอดภัยของชุมชนนอกเมืองบริเวณริมทางหลวงแผ่นดิน : กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.**
- กิตติ วิสารกาญจน. (2555). **การเมืองในกระบวนการกำหนดนโยบายสิทธิในน้ำของประเทศไทย: การศึกษาเชิงวาทกรรม. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.**
- ขวัญแก้ว จันทรวีเชียร. (2557). **กระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะไทย: กรณีศึกษากระบวนการกำหนดนโยบายด้านการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.**
- คมสันต์ บัวดี. (2560). **การเมืองในการกำหนดนโยบายสาธารณะ: กรณีศึกษานโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภอแห่งหนึ่งในเขตจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.**
- จุฬพล หนิมพานิช. (2554). **การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมุมมองในทัศนะทางรัฐศาสตร์การเมืองและรัฐประศาสนศาสตร์ การบริหารและกรณีศึกษาของไทย. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.**

- ฉัตรชัย อำนาคบุตตี. (2556). **ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างทางบริการทางหลวงหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง**. การศึกษาปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาการวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ชัยเทพ สาครวิเศษ. (2559). **แนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาแยกสวนหย่อมธรรมบุญวิถิ เทศบาลนครหาดใหญ่**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชาย โพธิ์สีดา. (2554). **ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ**. พิมพ์ครั้งที่ 5 ฉบับปรับปรุง. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ณัฐพงศ์ โมราบุตร และวินัย รักสุนทร. (2564, มิถุนายน). **การลดปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย)**. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 26, การประชุมรูปแบบออนไลน์.
- ธนพันธ์ ไกล่ประกอบทรัพย์. (2564). **การพัฒนากระบวนการและเครื่องมือการกำหนดนโยบายสาธารณะของพรรคการเมืองไทย**. รายงานการวิจัยคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธวัช ภูเจริญโกคา. (2563). **การลดปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 2 สี่แยกต้นตาล-สี่แยกโรงพยาบาลพล อำเภอลพ จังหวัดขอนแก่น**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธัญวรัตน์ แจ่มใส. (2558). **การศึกษาการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะและการนำนโยบายรับจำนำข้าวของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรไปปฏิบัติในจังหวัดสุรินทร์**. ดุษฎีนิพนธ์ปริญญา ดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ธีระยุทธ ถนอมวัฒนา. (2558). **การวิเคราะห์ปัญหาการจราจรบนทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงระหว่างทางหลวงหมายเลข 359 กับทางหลวงหมายเลข 317**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นัตยา แท่นนิล. (2555). **รูปแบบของกระบวนการนโยบายสาธารณะแบบมีส่วนร่วมในการจัดการเกษตรและอาหารปลอดภัยในจังหวัดสงขลา**. วิทยานิพนธ์ปริญญา ดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- เบญจมาศ ภูมิจิรัชยา. (2564). **ความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ**. วารสารวิจัยมหาวิทยาลัยเวสเทิร์น มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 7(2) : 86-95.
- ปรีชญา สังข์สมบูรณ์, จิระ บุรีคำ และจิรพงษ์ มหนิวงษ์. (2565). **การประเมินผลและแนวทางส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10**. วารสารวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม, 4(2): 61-76.

- ปิยะดา วชิระวงศก. 2558. การประเมินการบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของสถานประกอบการประเภทโรงแรมในเขตภาคเหนือ. วารสารการจัดการสิ่งแวดล้อม, 58 (ตุลาคม-พฤศจิกายน): 102-112.
- พระครูสิริสุตานุยุต. (2556). การมีส่วนร่วมของเครือข่ายชาวพุทธจังหวัดลำพูน ในการกำหนดนโยบายสาธารณะด้านการศึกษาพระพุทธศาสนา และศิลปวัฒนธรรมของเครือข่ายชาวพุทธจังหวัดลำพูน. รายงานวิจัยมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาลัยสงฆ์ลำพูน.
- พระนฤนาท ญาณวิริโย (สดคมขำ). (2556). การนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการส่งเสริมฟื้นฟูและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของเทศบาลตำบลสามชุก จังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- พิเชฐ โสภณแพทย์ และจุฑารัตน์ ชมพันธุ์. (2556). การประเมินการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีศึกษา โรงไฟฟ้าถ่านหินเขาหินซ้อน จังหวัดฉะเชิงเทรา. วารสารวิจัยรำไพพรรณี, 56 (มิถุนายน-กันยายน): 93-101.
- พิทยา บวรวัฒนา. (2556). ทฤษฎีองค์การสาธารณะ. พิมพ์ครั้งที่ 16. กรุงเทพฯ : คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มารศรี เงินเย็น. (2561). การกำหนดนโยบายสาธารณะระดับท้องถิ่นเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้ที่ดินผิดประเภท กรณีศึกษา : “พะเยาโมเดล” ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยพะเยา.
- มยุรี อนุมานราชธน. (2556). นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ: บริษัท เอ็กซ์เปอร์เน็ท จำกัด.
- ยุทธ ไกยวรรณ. (2553). หลักสถิติวิจัยและการใช้โปรแกรม SPSS. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- รัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์. (2564). กระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษาหารือของเทศบาลตำบลศรีถ้อย อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา. การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยพะเยา.
- รัศรุท เทพฉายโต. (2561). การวิเคราะห์การดำเนินงานแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ของศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด : กรณีศึกษาศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดน่าน. สารนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- รุจิگانต์ เสนาคง. (2559). การประเมินผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว จังหวัดกาฬสินธุ์. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ. (2557). นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์.

- เรืองศักดิ์ แก้วพิกุล. (2562). การศึกษาปัญหาจราจรติดขัดและแนวทางแก้ปัญหา: กรณีศึกษา ถนนลงหาดบางแสน เทศบาลแสนสุข. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ลลิต กิจสมัคร. (2559). การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษา กรณีในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม. การศึกษาอิสระรัฐ ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.
- วรเดช จันทรศร. (2556). ทิศทางและอนาคตของการวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยชินวัตร.
- วิรัช รัตนกุล. (2558). การพัฒนาร้านอาหารแฉงลอยเพื่อเข้าสู่มาตรฐานโดยกระบวนการกำหนด นโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพอย่างมีส่วนร่วม ตำบลทรัพย์พระยา อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์. วิทยานิพนธ์สาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธาณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิ. (2554). การนํานโยบายการบริการสาธารณะแก่ผู้สูงอายุไปปฏิบัติ: กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบล 16 แห่ง. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- _____. (2565). นโยบายสาธารณะ. เพชรบุรี : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมและความปลอดภัยทางถนน. (2565). สถิติข้อมูล ผู้เสียชีวิตสะสม ประเทศไทย ปี 2564-2565. ค้นเมื่อ มีนาคม 5, 2566 จาก <https://www.thairsc.com/>
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2563). แผนที่น่าสนใจเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563. ค้นเมื่อ มีนาคม 5, 2566 จาก http://www.thairsc.com/th/Document/strategic_map_roadssafety.pdf
- สัญญา เคนาภูมิ. (2559). การกำหนดนโยบายสาธารณะ : ทฤษฎี และกระบวนการ. วารสาร มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี, 7(2): 95-115.
- สัญญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทรแดง. (2562). ตัวแบบทฤษฎีการนํานโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 3(1): 101-126.
- สมบัติ อารังธวังศ์. (2560). นโยบายสาธารณะ : แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ. กรุงเทพฯ : เสมาธรรม.
- สถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.). (2563). โครงการสำรวจความพึงพอใจ ต่อนโยบายการให้บริการบนทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ปี 2563. รายงานฉบับสมบูรณ์ สถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.).
- องค์การอนามัยโลก. (2565). สรุปรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565. กรุงเทพฯ : บริษัท สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด.

อรุพงศ์ ประชาสุขสมบูรณ์. (2563). ประสิทธิภาพของการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี. **วารสารวิชาการ การจัดการภาครัฐ และเอกชน**, 2(1): 26-36.

Anderson, James E. (1994). **Public policy - making : An Introduction**. 2nd ed. New York : Houghton Mifflin company.

Best, J. W. (1981). **Research in Education**. New Jersey : Prentice - Hall.

Catherine Althaus, Peter Bridgman & Glyn Davis. (2007). **The Australian policy handbook**. 4th ed. Crows Nest, N.S.W.: Allen & Unwin.

Cochran, W. G. (1953). **Sampling Techniques**. New York: Experimental Designs.

Cronbach, L. J. (1970). **Essentials of Psychological Test**. 5th ed. New York: Harper Collins.

Dror, Y. (1968). **Public Policy- making Re-examined**. San Francisco, CA: Chandles.

Dye, Thomas R. (1984). **Understanding Public Policy**. 5th ed. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice - Hall, Inc.

_____. (2008). **Understanding public policy**. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Dye, Thomas R., and Harmon Zeigler. (1981). **The Irony of Democracy**. 5th ed. Monterey, Californial : Brooks Cole.

Lassweell, Harold D., and Abraham Kaplan. (1970). **Power and Society**. New Haven : Yale University press.

Lineburry, Robert L. (1971). **Urban Politics and Policy**. New York : Harpers Row.

Miles, M. B. and Huberman, A. M. (1994). **Qualitative Data Analysis**. 2nd ed. Thousand Oaks: SAGE.

Sharkansky, Ira. (1981). **Policy Analysis in Political Science**. Chicago : Markham.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

หนังสือเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ บัณฑิตศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

ที่ บมศ. ๐๙๗/๒๕๖๖

วันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน อาจารย์ ว่าที่ร้อยตรีหญิง ดร.วรรณิศา สีฟ้า

เนื่องด้วย นายน้ำเพชร กิมสร้าง นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
รัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ซึ่งขณะนี้อยู่ใน
ระหว่าง การทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข
ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๗ เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)” อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม คือ รองศาสตราจารย์ ดร.พัชรศักดิ์ อาลัย

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้
ความสามารถในทางวิชาการเป็นอย่างดี และมีความเหมาะสมกับหัวข้อวิทยานิพนธ์นี้ เพื่อให้ได้
วิทยานิพนธ์ที่มีคุณภาพและมีคุณค่าทางวิชาการ จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพ
เครื่องมือวิจัยให้กับนักศึกษาท่านนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

พัชรินทร์ สุริยวงศ์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พัชรินทร์ สุริยวงศ์)

คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์



ที่ อว ๐๖๓๔.๑๒/ว ๓๖๒

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี
อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี ๗๖๐๐๐

๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน รองศาสตราจารย์ ดร.ยุทธ ไกยวรรณ

เนื่องด้วย นายน้ำเพชร กิมสร้าง นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
รัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่าง
การทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๗ เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)” อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก คือ
รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม คือ รองศาสตราจารย์ ดร.พัชรศักดิ์ อาลัย

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้
ความสามารถในทางวิชาการเป็นอย่างดี และมีความเหมาะสมกับหัวข้อวิทยานิพนธ์นี้ เพื่อให้ได้
วิทยานิพนธ์ที่มีคุณภาพและมีคุณค่าทางวิชาการ จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพ
เครื่องมือวิจัยให้กับนักศึกษาท่านนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พัชรินทร์ สุริยวงศ์)

คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

บัณฑิตศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐ ๓๒๗๐๘๖๑๕ โทรสาร ๐๓๒ ๗๐๘๖๕๘



ที่ อว ๐๖๓๔.๑๒/ว กษ ๒๔

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี
อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี ๗๖๐๐๐

๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน นายพรเทพ ธีระกุล

เนื่องด้วย นายน้ำเพชร กิมสร้าง นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
รัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่าง
การทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๗ เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)” อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก คือ
รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิน อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม คือ รองศาสตราจารย์ ดร.พัชรศักดิ์ อาลัย

คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้
ความสามารถในทางวิชาการเป็นอย่างดี และมีความเหมาะสมกับหัวข้อเรื่องดังกล่าว เพื่อให้ได้
วิทยานิพนธ์ที่มีคุณภาพและมีคุณค่าทางวิชาการ จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ
วิจัยให้กับนักศึกษาท่านนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พัชรินทร์ สุริยวงศ์)

คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

บัณฑิตศึกษา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐ ๓๒๗๐๘๖๑๕ โทรสาร ๐๓๒ ๗๐๘๖๕๘

ภาคผนวก ข

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
เรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้สำหรับประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)
2. คำตอบของสำหรับประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) จะเป็นความลับและไม่กระทบกระเทือนต่อสวัสดิภาพแต่อย่างใด
3. ขอความกรุณาประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ตอบคำถามที่เป็นความจริงที่สุด เพื่อนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ให้ดียิ่งขึ้นและสอดคล้องกับสภาพกาลในปัจจุบัน
4. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ
 - ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)
 - ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

นายน้ำเพชร กิมสร้าง

นักศึกษาปริญญาโทหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
 สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง ☐ หน้าข้อความให้ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

1. เพศ

☐ ชาย

☐ หญิง

2. อายุ

☐ ต่ำกว่า 20 ปี

☐ 20-40 ปี

☐ 41-50 ปี

☐ 51 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

☐ ไม่ได้ศึกษา

☐ ประถมศึกษา

☐ มัธยมศึกษา/ปวส.

☐ ปริญญาตรี

☐ สูงกว่าปริญญาตรี

4. อาชีพ

☐ ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ

☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ

☐ พนักงานบริษัท

☐ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

☐ เกษตรกรรม

☐ อื่นๆ.....

5. รายได้ต่อเดือน

☐ ต่ำกว่า 10,000 บาท

☐ 10,000-20,000 บาท

☐ 20,001-30,000 บาท

☐ 30,001-40,000 บาท

☐ 40,001 บาทขึ้นไป

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

คำชี้แจง โปรดอ่านคำถามแต่ละข้อต่อไปนี้ แล้วเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามระดับความคิดเห็นของท่าน ซึ่งแต่ละช่องมีความหมายของคะแนนดังนี้

- 5 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก
- 3 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย
- 1 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา					
1. เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง					
2. มีการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง					
3. มีการนำปัญหามาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุ ระดับความรุนแรง และผลกระทบของปัญหา					
4. มีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาปัญหาต่าง ๆ เพื่อริบดำเนินการในขั้นตอนต่อไป					
ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย					
1. มีการนำข้อมูลปัญหานโยบายจากการวิเคราะห์เบื้องต้นมาแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ดีที่สุด					
2. มีการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และประชาชนได้ทราบโดยทั่วกัน					
3. นำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจนความคุ้มค่าในด้านต้นทุนและผลประโยชน์					
4. มีการนำทางเลือกมาวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยพิจารณาทั้งผลกระทบด้านบวก ด้านลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจจะเกิดขึ้น					

ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)	ระดับความคิดเห็น				
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย					
1. มีการทำประชาคมติเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน					
2. เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไขและลดปัญหา					
3. การประเมินทางเลือกการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน					
4. ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย					
ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ					
1. มีการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงอย่างชัดเจน					
2. มีส่วนร่วมในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง					
3. มีการจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์					
4. มีการปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้					
ด้านการประเมินผลนโยบาย					
1. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าไปสังเกตการณ์การทำงานได้					
2. มีการประเมินสิ่งแวดล้อมของการดำเนินโครงการตามนโยบาย ทรัพยากร ปัจจัยนำเข้า ผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบาย					
3. มีการตรวจสอบการดำเนินงานตามโครงการตามนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง					
4. มีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น					

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

คำชี้แจง โปรดอ่านคำถามแต่ละข้อต่อไปนี้ แล้วเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามระดับความคิดเห็นของท่าน ซึ่งแต่ละช่องมีความหมายของคะแนนดังนี้

- 5 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก
- 3 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย
- 1 คะแนน หมายถึง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านการสาธารณสุข					
1. มีการควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม					
2. มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง					
3. มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน					
4. มีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว					
ด้านอาชีวอนามัย					
1. พนักงานซ่อมบำรุงทางหรือผู้ปฏิบัติงานมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อาทิ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ					
2. มีการติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจน					
3. มีการติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง					
4. มีการจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ผู้สัญจรไปมา					

การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย					
1. บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ มิให้เกิดขวางการจราจร					
2. มีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ					
3. มีการจัดเก็บ กวาดเศษดิน หิน จากการตกลงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ					
4. มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่มาควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนเส้นทางก่อสร้าง					
ด้านผู้ใช้งาน					
1. มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ชัดเจน					
2. จัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ให้ชัดเจน					
3. รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างมีการติดป้ายชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เห็นอย่างชัดเจน					
4. มีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก					

ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถามครั้งนี้

แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย
เรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์นี้เป็นกระบวนการจัดทำวิทยานิพนธ์ของนักศึกษาระดับปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะเก็บรักษาไว้เป็นความลับ และจะนำไปใช้ในทางวิชาการเท่านั้น จะไม่มีผลกระทบต่อท่านหรือหน่วยงานของท่านแต่อย่างใด

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางและวิธีการสนับสนุนการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสัมภาษณ์ในครั้งนี้ไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

นายน้ำเพชร กิมสร้าง

นักศึกษาปริญญาโทหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
 สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อ.....นามสกุล.....

ตำแหน่ง.....หน้าที่รับผิดชอบ.....

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

1. นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) มีการให้ความเห็นชอบนโยบายอย่างไรร้าง

[illegible]

2. นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) มีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างไรบ้าง

[illegible]

3. นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) มีการประเมินผลนโยบายอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางและวิธีการสนับสนุนการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

ท่านจะเสนอแนวทางและวิธีการสนับสนุนการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ) ได้อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสัมภาษณ์ในโอกาสนี้

ภาคผนวก ค

รายชื่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

รายชื่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	วันที่สัมภาษณ์
1.	นายพอล อุทัยศรี	รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการแขวงทางหลวงเพชรบุรี	4 กันยายน 2566
2.	นายพงศ์เทพ ทองพัฒน์	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)	15 กันยายน 2566
3.	นายสุรศักดิ์ ศักดา	หัวหน้าหมวดทางหลวงชะอำ	10 ตุลาคม 2566
4.	นายวีระสิทธิ์ มีสาร	หัวหน้าหมวดทางหลวงหัวหิน	11 กันยายน 2566
5.	นายกิจ ศรสวรรณ	นายช่างโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37	19 ตุลาคม 2566
6.	นายสุทธิพงษ์ อินตะปัญญา	นายช่างประจำโครงการก่อสร้างฯ	6 ตุลาคม 2566
7.	นายณกุล พรสมบูรณ์ศิริ	นายกเทศมนตรีเมืองชะอำ	2 ตุลาคม 2566
8.	นายอนุรักษ์ พรสมบูรณ์ศิริ	นายกเทศมนตรีตำบลนายาง	18 ตุลาคม 2566
9.	นายวุฒิพันธ์ กรุดนาค	นายก อบต.สามพระยา	21 กันยายน 2566
10.	นายเชาวรัตน์ เกิดทอง	นายก อบต.ทับใต้	8 กันยายน 2566
11.	นายสมพิศ คุ่มครอง	นายก อบต.หินเหล็กไฟ	26 กันยายน 2566
12.	นางศิริพร เผ่าพันธ์	นายก อบต.วังก้ง	30 ตุลาคม 2566

หมายเหตุ: รายชื่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ปรากฏอยู่ในภาคผนวกผลงานวิจัยเล่มนี้ ผู้ทำการวิจัยได้ขออนุญาตผู้ให้ข้อมูลสำคัญทุกท่านแล้ว เพื่อบริการนำเสนอในเล่มวิทยานิพนธ์ ดังนั้นหากมีผลทางข้อกฎหมาย ผู้ทำการวิจัยยอมรับความผิดแต่เพียงผู้เดียว



รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการแขวงทางหลวงเพชรบุรี
สัมภาษณ์วันที่
4 กันยายน 2566



ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
สัมภาษณ์วันที่
15 กันยายน 2566



หัวหน้าหมวดทางหลวงชะอำ
สัมภาษณ์วันที่
10 ตุลาคม 2566



หัวหน้าหมวดทางหลวงหัวหิน
สัมภาษณ์วันที่
11 กันยายน 2566



นายช่างโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37
สัมภาษณ์วันที่
19 ตุลาคม 2566



นายช่างประจำโครงการก่อสร้างฯ
สัมภาษณ์วันที่
6 ตุลาคม 2566



นายกเทศมนตรีเมืองชะอำ
สัมภาษณ์วันที่
2 ตุลาคม 2566



นายกเทศมนตรีตำบลนาบาง
สัมภาษณ์วันที่
18 ตุลาคม 2566



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา
สัมภาษณ์วันที่
21 กันยายน 2566



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทับใต้
สัมภาษณ์วันที่
8 กันยายน 2566



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ
สัมภาษณ์วันที่
26 กันยายน 2566



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังกัฟง
สัมภาษณ์วันที่
30 ตุลาคม 2566

ภาคผนวก ง

ค่าดัชนีความสอดคล้องของเครื่องมือวิจัย

แบบประเมินสำหรับผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย
เรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็นที่ท่านเห็นว่าตรงกับความเป็นจริงมากที่สุดเพียงข้อเดียว ดังต่อไปนี้

- +1 หมายถึง แน่ใจว่าข้อความมีความสอดคล้อง
 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อความมีความสอดคล้อง
 -1 หมายถึง แน่ใจว่าข้อความไม่มีความสอดคล้อง

ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่				แปล ผล
	1	2	3	ค่า IOC	
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)					
ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา					
1. เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหา นโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
2. มีการพิจารณาปัญหาที่เกิดจากการเรียกร้องหรือความต้องการของประชาชนที่ต้องการให้แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
3. มีการนำปัญหามาวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุ ระดับความรุนแรง และผลกระทบของปัญหา	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
4. มีการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพิจารณาปัญหาต่าง ๆ เพื่อรับดำเนินการในขั้นตอนต่อไป	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย					
1. มีการนำข้อมูลปัญหานโยบายจากการวิเคราะห์เบื้องต้นมาแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้ได้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ดีที่สุด	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
2. มีการประชุมเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือกรูปแบบการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้นำชุมชน และประชาชนได้ทราบโดยทั่วกัน	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้

ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่				แปล ผล
	1	2	3	ค่า IOC	
3. นำทางเลือกแต่ละทางมาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ตลอดจน ความคุ้มค่าในด้านต้นทุนและผลประโยชน์	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
4. มีการนำทางเลือกมาวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจาก การนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยพิจารณาทั้งผลกระทบด้านบวก ด้านลบ และผลกระทบที่ไม่คาดหมายที่อาจเกิดขึ้น	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย					
1. มีการทำประชาคมติเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเสนอ ความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการของประชาชน	+1	0	+1	0.67	ใช้ได้
2. เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมคิดและกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปแก้ไขและ ลดปัญหา	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
3. การประเมินทางเลือกการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง คำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นว่าจะสอดคล้องกับความต้องการของ ประชาชน	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
4. ประชาชนสามารถแสดงความเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมี เหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้อง กับโครงการตามนโยบาย	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ					
1. มีการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงอย่าง ชัดเจน	+1	+1	0	0.67	ใช้ได้
2. มีส่วนร่วมในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนด นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวง	+1	+1	0	0.67	ใช้ได้
3. มีการจัดสรรงบประมาณและบริการที่จำเป็น เพื่อสนับสนุน การนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์	+1	+1	0	0.67	ใช้ได้
4. มีการปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรม ให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	+1	+1	0	0.67	ใช้ได้

ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่				แปล ผล
	1	2	3	ค่า IOC	
ด้านการประเมินผลนโยบาย					
1. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าไปสังเกตการณ์การทำงานได้	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
2. มีการประเมินสิ่งแวดล้อมของการดำเนินโครงการตามนโยบายทรัพยากร ปัจจัยนำเข้า ผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบาย	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
3. มีการตรวจสอบการดำเนินงานตามโครงการตามนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
4. มีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงนโยบายให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบฯ)					
ด้านสาธารณสุข					
1. มีการควบคุมคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
2. มีหน่วยปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
3. มีการประสานกับสถานบริการทางสาธารณสุขในพื้นที่โครงการในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
4. มีการใช้คนในพื้นที่เป็นแรงงานลำดับแรก หากไม่มีหรือไม่พอให้ใช้แรงงานต่างด้าว	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
ด้านอาชีวอนามัย					
1. พนักงานซ่อมบำรุงทางหรือผู้ปฏิบัติงานมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล อาทิ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้ายางหุ้มส้น หรืออุปกรณ์อื่นๆ	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
2. มีการติดตั้งป้ายแสดงขอบเขตการก่อสร้างและเขตอันตรายเพื่อกำหนดขอบเขตการทำงานบริเวณที่จะมีการซ่อมบำรุงให้เห็นอย่างชัดเจน	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
3. มีการติดตั้งป้ายเตือนหรือกรวยสะท้อนแสงเป็นระยะๆ ไม่น้อยกว่า 300 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงานซ่อมบำรุงและแจ้งเตือนรถที่สัญจรไปมาให้มีความระมัดระวัง	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้

ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญคนที่				แปล ผล
	1	2	3	ค่า IOC	
4. มีการจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญลักษณ์แจ้งเตือนพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่มีเครื่องจักรกำลังทำงานในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานให้แก่ผู้สัญจรไปมา	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย					
1. บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ มิให้เกิดขวางการจราจร	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
2. มีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
3. มีการจัดเก็บ กวาดเศษดิน หิน จากการตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและผิวจราจรอยู่เสมอ	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
4. มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่มาควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนดเพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียบนเส้นทางก่อสร้าง	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
ด้านผู้ใช้ทาง					
1. มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบงบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ชัดเจน	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
2. จัดให้มีป้ายบอกทางชั่วคราวในบริเวณที่เป็นทางแยกไปสถานที่สำคัญและทางแยกไปชุมชนหรือสถานที่ต่าง ๆ ให้ชัดเจน	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
3. รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างมีการติดป้ายชื่อโครงการ ชื่อผู้รับเหมา พร้อมทั้งหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ให้เห็นอย่างชัดเจน	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้
4. มีสถานที่ติดต่อเพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้อย่างสะดวก	+1	+1	+1	1.00	ใช้ได้

ภาคผนวก ฉ

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

Reliability

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.985	36

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
x11	146.80	468.786	.641	.985
x12	146.87	458.602	.840	.984
x13	146.93	464.202	.848	.984
x14	146.87	464.120	.863	.984
x21	147.07	460.202	.870	.984
x22	146.73	467.582	.740	.985
x23	146.80	464.855	.803	.985
x24	146.87	462.464	.861	.984
x31	146.80	465.683	.830	.984
x32	146.73	465.926	.793	.985
x33	146.80	466.166	.814	.984
x34	146.87	469.361	.692	.985
x41	146.67	466.299	.878	.984
x42	146.73	467.582	.794	.985
x43	146.73	463.789	.862	.984
x44	146.90	465.128	.852	.984
x51	147.03	463.826	.831	.984
x52	146.80	463.890	.833	.984
x53	146.77	464.737	.845	.984
x54	146.83	469.385	.675	.985
y11	147.00	463.103	.783	.985
y12	147.03	462.999	.857	.984
y13	147.00	460.000	.922	.984
y14	146.93	461.513	.832	.984
y21	146.80	468.441	.739	.985
y22	146.73	468.547	.709	.985
y23	146.63	469.482	.700	.985
y24	146.73	467.995	.727	.985
y31	146.73	464.961	.774	.985
y32	146.70	464.424	.830	.984
y33	146.73	464.547	.837	.984
y34	146.80	464.234	.823	.984
y41	146.67	465.816	.776	.985
y42	146.50	473.431	.656	.985
y43	146.70	458.217	.835	.984
y44	146.70	461.528	.783	.985