

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37
เลี้ยวเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

The Guidelines for Policy Development of the
Survey, Design, Improvement, and Traffic
Problem - Solving on the Highway No.37 Cha-am
Bypass (Phetchaburi - Prachuap Khiri Khan)

น้ำเพชร กิมสร้าง¹
ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิ²
พัชรศักดิ์ อาลัย³

Numphet Kimsang
Supanut Subnawin
Patcharasak Arlai

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร 2) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจร และ 3) เสนอแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และ

¹นักศึกษารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ติดต่อได้ที่: numphet.kimsang@gmail.com

²Student, Public Administration, Faculty of Humanities and Social Sciences, Phetchaburi Rajabhat University, Phetchaburi Rajabhat University, e-mail: numphet.kimsang@gmail.com

²รองศาสตราจารย์ ดร. คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ติดต่อได้ที่: supanut.sub@mail.pbru.ac.th

²Associate Professor, Ph.D., Dean of Faculty of Humanities and Social Sciences, Phetchaburi Rajabhat University, Phetchaburi Rajabhat University, e-mail: supanut.sub@mail.pbru.ac.th

³รองศาสตราจารย์ ดร. รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ติดต่อได้ที่: saraban@pbru.ac.th

³Associate Professor, Ph.D., Chancellor of Phetchaburi Rajabhat University, Phetchaburi Rajabhat University, e-mail: saraban@pbru.ac.th

แก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณจากประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 จำนวน 400 คน ด้วยแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน และสนับสนุน ด้วยวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจงจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 จำนวน 12 คน ด้วยแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูล โดยการวิเคราะห์เนื้อหาและนำเสนอผลการวิจัยเชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า 1) ปัจจัยการกำหนดคนนโยบายและการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.88$, S.D.=0.84) และ ($\bar{X}=3.84$, S.D.=0.92) ตามลำดับ 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X_5) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X_4) และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X_3) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ 0.875 ประสิทธิภาพ การทำนายร้อยละ 76.60 นำมาเขียนเป็นสมการถดถอย $\hat{Y} = 0.189 + 0.513(X_5) + 0.291(X_4) + 0.138(X_3)$ และ 3) แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร ได้แก่ (1) ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงสำรวจปัญหการจราจรเพื่อนำข้อมูลมาประชุมวางแผน กำหนดนโยบาย และรูปแบบการก่อสร้าง (2) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดำเนินงานตามนโยบายการก่อสร้าง ทางยกระดับทางหลัก พร้อมจัดระบบจราจรทางแยกได้สะพานแบบวงเวียน และ (3) ด้านการประเมินผลนโยบาย จัดประชุมปฐมนิเทศโครงการเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบไฟฟ้า และระบบระบายน้ำ

คำสำคัญ: การพัฒนานโยบาย ทางเลี่ยงเมืองชะอำ ทางหลวงหมายเลข 37 แนวทาง การพัฒนา ปัญหการจราจร

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

Abstract

This research aims to 1) study policy formulation and development factors related to the survey, design, improvement, and traffic problem-solving; 2) investigate factors affecting policy development; and 3) propose policy development guidelines for the survey, design, improvement, and traffic problem-solving on highway No. 37. A mixed-method approach was employed. Quantitative data were gathered through a questionnaire from 400 highway users and analyzed using percentage, mean, standard deviation, and stepwise multiple regression analysis. Qualitative data were obtained from 12 key informants, who were stakeholders involved in the policy process of surveying, designing, improving, and solving traffic problems on Highway No. 37. The data were collected through interviews and analyzed using content analysis, with the results presented descriptively.

The research results revealed that 1) policy formulation and policy development factors for the survey, design, improvement, and problem solving of traffic were at a high level ($\bar{X}=3.88$, S.D.=0.84 and $\bar{X}=3.84$, S.D.=0.92, respectively), 2) factors influencing policy development for the survey, design, improvement, and problem solving of traffic policy were policy evaluation (X5), policy implementation (X4), and policy approval (X3); yielding a multiple correlation coefficient of 0.875 and a predictive power of 76.60%, resulting in a regression equation $\hat{Y} = 0.189 + 0.513(X5) + 0.291(X4) + 0.138(X3)$; and 3) policy development guidelines included: (a) policy approval – engaging consulting engineering firms during the traffic survey stage to gather information for planning meetings, policy formulation, and construction design; (b) policy implementation – carrying out the construction of the main elevated roadway and organizing a roundabout traffic system underneath the bridge; and (3) policy evaluation – conducting project inception meetings to assess environmental impacts, electrical systems, and drainage systems.

Keywords: Policy Development, Cha-am Bypass, Highway No. 37, Development Guidelines, Problem Traffic

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทั่วโลกกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้ส่งผลกระทบทำให้เกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการเป็นจำนวนมาก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2563: 1) ได้จัดทำคู่มือแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีสาระสำคัญจากรายงานขององค์การอนามัยโลกได้ระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน มีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 50 ล้านคน อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกในกลุ่มผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี นอกจากนั้นมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มคนเดินทางเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการจัดอันดับการเกิดอุบัติเหตุบนถนนพบว่า ประเทศไทยเกิดอุบัติเหตุบนถนนมากที่สุดในโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนสูงสุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลก เนื่องจากถนนในประเทศไทยหลายแห่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจากสถิติในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถนนในประเทศไทยอันตรายสูงสุดเป็นอันดับ 1 อีกด้วย (องค์การอนามัยโลก, 2565: 2) จากข้อมูลของโครงการขับเคลื่อนสังคมไทย สู่อัจฉริยะปลอดภัยที่ได้ตรวจสอบสภาพถนนในประเทศไทยกว่า 1,000 กิโลเมตร พบว่า 3 ใน 4 ของถนนในไทยนั้นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นสภาพถนนที่ขรุขระ มีหลุมลึก รวมถึงการออกแบบถนน ยังเหมาะสำหรับรถยนต์มากกว่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งมีระยะโค้ง ระยะเบรกที่แตกต่างกันจากรถยนต์ อีกทั้งถนนในบ้านเรายังมีสิ่งอันตรายข้างทาง เช่น เสาไฟฟ้า ต้นไม้จำนวนมาก รวมถึงกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง เช่น การให้รถจักรยานยนต์วิ่งช่องทางซ้าย ซึ่งรถบรรทุกก็วิ่งช่องทางซ้ายเช่นเดียวกัน จึงมักมีเหตุรถจักรยานยนต์พุ่งเข้าใต้รถบรรทุกอยู่บ่อยครั้ง (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมและความปลอดภัยทางถนน, 2565: 5) ซึ่งปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นมาเป็นเวลานานส่งผลกระทบต้องงบประมาณของประเทศในการที่จะต้องมาจัดการกับปัญหาจราจรดังกล่าวเป็นจำนวนเงินมากมายในแต่ละปี ในบริเวณทางแยกจุดตัดทางหลวงก็เป็นบริเวณที่เกิดปัญหาการจราจรมาก มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หน่วยงานที่ดูแลจุดตัดทางแยกต่าง ๆ ก็พยายามเพิ่ม

แนวทางการพัฒนาโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

ความปลอดภัยด้วยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ระบบสัญญาณไฟจราจร รวมถึงปรับปรุงผิวจราจรให้ใช้การได้ดี เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น แต่ปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่ทุเลาลง ดังนั้นจึงควรมีการวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อมาแก้ไข และปรับปรุงวิธีการดูแลจุดตัดทางหลวงต่าง ๆ (ธีระยุทธ ธนอมวัฒนา, 2558: 1)

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษาทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็ว และสร้างความปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวงทั่วประเทศ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากรมทางหลวงมีภารกิจหลักหลายด้านจึงแบ่งงานส่วนหนึ่งเพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ช่วยในการสำรวจและออกแบบให้ทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก: 1) ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และบริษัท อินทีเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการศึกษาและทบทวน รายงานการศึกษา ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบและแผนงานโครงการในอนาคตที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาจากโครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะทำให้โครงการมีความสอดคล้องกับแนวคิดและรูปแบบการพัฒนาของแผนงานต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด ทำให้ได้โครงการที่จำเป็นต้องดำเนินการดังนี้ โครงการทางหลวงพิเศษสายใต้ นครปฐม-ชะอำ โครงการทางหลวงพิเศษบางขุนเทียน-ปากท่อ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายใต้ โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ (นครปฐม-หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) โครงการทางหลวงแนวใหม่สามแยกวังมะนาว บรรจบทางหลวงหมายเลข 3510 (หนองหญ้าปล้อง) โครงการถนนฝั่งเมืองรวมชุมชนปราณบุรีสาย ง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และโครงการทางต่างระดับข้ามทล.37 เชื่อมระหว่าง ปช.2052-ปช.2057 ซึ่งแต่ละโครงการที่กล่าวมาได้รับการจัดสรรงบประมาณและเริ่มดำเนินงานตามนโยบายไปบ้างแล้ว โดยเฉพาะโครงการทางต่างระดับข้าม ทล.37 เชื่อมระหว่าง ปช.2052-ปช.2057 หรือทางเลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) ที่ปัจจุบันเกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เทศกาลปีใหม่ เส้นทางนี้เป็นทางเลี่ยงเมืองชะอำและหัวหินที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางและภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง

ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น อีกทั้งบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการมีพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวจึงต้องทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุดที่จะอาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ฯ: 1)

สำนักสำรวจและออกแบบจึงได้จัดประชุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการดังกล่าวเพื่อร่วมกันวิเคราะห์ กำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) และทำการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการ และข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้งแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (กรมทางหลวง, 2563: 11) โดยจะประเมินให้ครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งในการกำหนดนโยบายส่วนใหญ่จะพบว่ามีเพียงสองกลุ่มแรกที่มีบทบาทในการดำเนินการ ทำให้นโยบายสาธารณะหรือนโยบายในการพัฒนาจำนวนมากไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่ นอกจากนี้บ่อยครั้งที่เกิดความขัดแย้งกับประชาชนและลูกหลานบานปลายเป็นปัญหาสังคมจนท้ายสุดเป็นปัญหาในระดับชาติ

จากปัญหาข้างต้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาแนวทางการพัฒนาโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) เพื่อให้การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทราบถึงหลักการวิเคราะห์นโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการระบบจราจร เพื่อให้รองรับการเดินทางของผู้สัญจรไป-มา และส่งผลกระทบต่อประชาชนใน

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

พื้นที่ในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือวันหยุดให้น้อยที่สุด อีกทั้งยังช่วยสร้างความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอีกด้วย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)
3. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

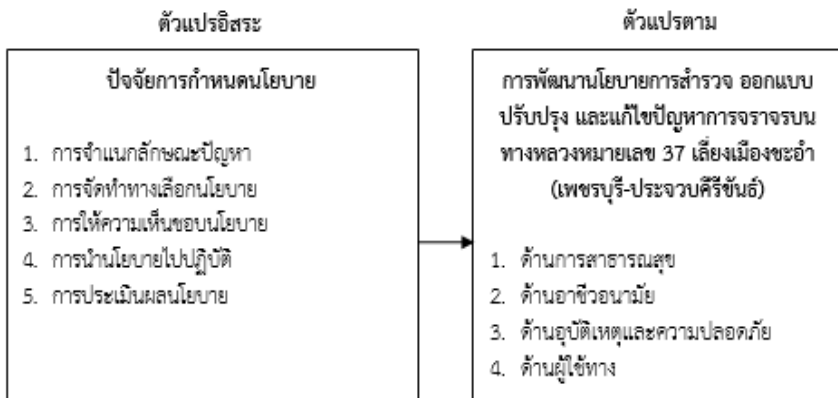
สมมติฐานการวิจัย

ปัจจัยการกำหนดนโยบายส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) ผู้วิจัยได้ ทบทวนวรรณกรรม การเรียนรู้แบบนิรนัย หรือ “Deductive Method” จากแนวคิดของ ดาย (Dye, 2008: 13-22) พิทยา บวรวัฒนา (2556: 1-17) สัญญา เคนาภูมิ และบุรฉัตร จันทรแดง (2562: 101) ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ (2565: 67-84) และจากงานวิจัยของนาตยา แท่นนิล (2555: 220-237) พระครูสิริสุตานุยุต (2556: 92-95) กมลวิช ลอยมา (2558: 273-289) ธัญวรรณ์ แจ่มใส (2558: 246-261) วิรัช รัตนกุล (2558: 108-110) รัชฎ เทพฉายโต (2561: 47) มารศรี เงินเย็น (2561: 87-89) และรัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์ (2564: 56-59) นำมาสังเคราะห์ทำให้ได้ตัวแบบกระบวนการมาเป็นตัวแปรอิสระในการวิจัยประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) การจำแนกลักษณะปัญหา 2) การจัดทำทางเลือกนโยบาย 3) การให้ความเห็นชอบนโยบาย 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติ และ 5) การประเมิน

ผลนโยบาย เพื่อนำไปสู่ตัวแปรตามคือ การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ข: 43-53) ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการสาธารณสุข ด้านอาชีวอนามัย ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านผู้ใช้ทาง และสรุปเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1: กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีการวิจัย

บทความวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ระหว่างวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. การวิจัยเชิงปริมาณ

1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

2) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ใช้วิธีการคำนวณโดยใช้สูตรของคอกซัน

**แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)**

(Cochran, 1953: 886) ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน และเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling)

1.2 เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม โดยการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย 3 ตอน ดังนี้

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

ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) การจำแนกลักษณะปัญหา 2) การจัดทำทางเลือกนโยบาย 3) การให้ความเห็นชอบนโยบาย 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติ และ 5) การประเมินผลนโยบาย

ตอนที่ 3 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการสาธารณสุข 2) ด้านอาชีวอนามัย 3) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และ 4) ด้านผู้ใช้ทาง

ตอนที่ 2 และตอนที่ 3 เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ทำการตรวจสอบคุณภาพของเนื้อหาด้วยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้ค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Objective Congruence : IOC) เท่ากับ 1.00 จากนั้นนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) กับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) จำนวน 30 คน ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง นำไปหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาร์ค (Cronbach, 1970: 161) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.985

1.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยประสานงานกับผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่วิจัย เพื่อนำหนังสือขอความอนุเคราะห์และแบบสอบถามไปให้กับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 โดยผู้วิจัยนำหนังสือขอความอนุเคราะห์ไปเก็บข้อมูลด้วยการแจกแบบสอบถามพร้อมรับคืนด้วยตนเอง และใช้แบบสอบถามออนไลน์ Google Form สำหรับประชาชนที่ไม่สะดวกในการตอบแบบสอบถามในรูปแบบเอกสาร

1.4 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS สถิติที่ใช้ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอย พหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Linear Regression Analysis) กำหนดเกณฑ์ ในการแปลความหมายของค่าเฉลี่ยดังนี้ (Best, 1981: 184)

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

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ

2.1 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) ประกอบด้วย 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มผู้นำ นโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ 1.1) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี 1.2) ผู้อำนวยการแขวง ทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) 1.3) หมวดทางหลวงชะอำ 1.4) หมวดทางหลวงหัวหิน 1.5) ผู้บริหารโครงการ และ 1.6) วิศวกรโครงการ และ 2) กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในนโยบาย ได้แก่ 2.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองชะอำ 2.2) นายกเทศมนตรีเทศบาล ตำบลนายาง 2.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา 2.4) นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลทับใต้ 2.5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหินเหล็กไฟ และ 2.6) นายกองค์ การบริหารส่วนตำบลวังก้ง โดยการใช้การเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) รวมจำนวน 12 คน

2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์แนวทางการพัฒนานโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) ซึ่งประเด็นการสัมภาษณ์ได้มาจากผล การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ พบว่าประชาชนมีความคิดเห็นต่อนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรอยู่ในระดับมาก และปัจจัยด้าน การประเมินผลนโยบาย ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ และด้านการให้ความเห็นชอบ นโยบายส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจร ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำปัจจัยดังกล่าวมาเป็นแนวทางในการสัมภาษณ์ผู้ที่มี ส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายกับการกำหนดนโยบาย

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยติดต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง หรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูลตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลโดยทำการตรวจสอบ ข้อมูลแบบ “Triangulation” หรือที่ Denzin (1978: 390, อ้างถึงใน ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ, 2554: 78-79) เรียกว่า “การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า” ซึ่งเป็นการใช้กระบวนการวิธีที่หลากหลาย โดยพิจารณาความสอดคล้อง และความแตกต่างของข้อมูลที่ได้จากการจัดระเบียบข้อมูล แล้วมาหาข้อสรุป และตีความในรูปแบบการพรรณนาวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิดที่กำหนดไว้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง

ผลการวิจัย

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) นำเสนอ ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ปัจจัยการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์) เก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามจากประชาชนที่สัญจรผ่านบนทางหลวง หมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ นำเสนอดังนี้

1.1 ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37

การวิเคราะห์ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และ แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 วิเคราะห์ด้วยสถิติค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน นำเสนอผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1: ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับความคิดเห็นของปัจจัย การกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบน ทางหลวงหมายเลข 37 ภาพรวมและรายด้าน

ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37	($\bar{X}$)	(S.D.)	ระดับ ความคิด เห็น	ลำดับ ที่
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	

ตารางที่ 1 พบว่า ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และ แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ใน ระดับมาก ($\bar{X} = 3.88$, S.D. = 0.84) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ใน ระดับมากทุกด้าน โดยด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ด้านการจัดทำทางเลือก นโยบาย และด้านการประเมินผลนโยบาย ตามลำดับ

1.2 การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37

การวิเคราะห์การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไข ปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 วิเคราะห์ด้วยสถิติค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน นำเสนอผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 2 ดังนี้

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

ตารางที่ 2: ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ระดับความคิดเห็นของการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ภาพรวมและรายด้าน

การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 37	($\bar{X}$)	(S.D.)	ระดับ ความคิด เห็น	ลำดับ ที่
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. ด้านผู้ใช้งาน	3.89	0.99	มาก	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.84	0.92	มาก	

ตารางที่ 2 พบว่า การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.84$, S.D. = 0.92) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยด้านอาชีวอนามัย มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด รองลงมาคือ ด้านผู้ใช้งาน ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านการสาธารณสุข ตามลำดับ

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติการหาค่าการถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน นำเสนอผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 3 ดังนี้

ตารางที่ 3: คำนวณน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ
ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37
โดยภาพรวม

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, R = 0.875, R ² = 0.766, Adj R ² = 0.764, Std.error = 0.4509					

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 3 พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X₅) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X₄) และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X₃) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ 0.875 ประสิทธิภาพในการทำนาย ร้อยละ 76.60 ประสิทธิภาพในการทำนายที่ปรับแล้ว ร้อยละ 76.40 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานในการทำนาย ร้อยละ 45.09 โดยสามารถสร้างสมการการถดถอยในรูปคะแนนดิบ ดังนี้

สมการการถดถอยในรูปคะแนนดิบ

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

3. แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ เก็บข้อมูลโดยแบบสัมภาษณ์จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญห การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ พบแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร ดังนี้

3.1 ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย พบประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 ได้ให้ข้อมูลว่า “กรมทางหลวงได้ว่าจ้างให้บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 รวมถึงการดำเนินการให้ประชาชนมีส่วนร่วม มีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง และคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์สภาพการจราจรทั้งในปัจจุบันและอนาคต ให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งพบปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางหลวงหมายเลข 37 คือ ปัญหาปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ปัญหาการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น จุดตัดทางแยกต่าง ๆ และปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางที่ไม่ปลอดภัย จากนั้นนำมาสรุปและร่วมกันวางแผน กำหนดวิธีการแก้ไขปัญหเพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญห เมื่อมีการกำหนดนโยบายหรือมีการวางแผนงานต่าง ๆ ลงมาในพื้นที่แขวงทางหลวงและหมวดทางหลวงในพื้นที่ก่อสร้างจะนำนโยบายที่ได้รับมาปฏิบัติโดยการสำรวจจุดตัดอันตรายต่าง ๆ และแก้ไขปัญหในเบื้องต้น” และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “ทางหลวงหมายเลข 37 เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ และวันหยุดต่อเนื่อง เส้นทางนี้เป็นทางเลี่ยงเมืองชะอำและหัวหิน ที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลาง และภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง รวมถึงปัญหาโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงและจุดตัดต่าง ๆ บนทางหลวงด้วย กรมทางหลวงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรและเสนอแนะข้อมูลเพื่อนำไปพิจารณา คือ บริเวณแยกวงหิน บริเวณแยกไฟแดงในช่วงฝนตกจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทางลอดใต้สะพานควรปรับปรุงให้สูงขึ้น ให้มีความสูงที่ 2.50 เมตร แยกห้วยตาแปดควรปรับปรุงเนื่องจากเทศบาลมีปริมาณการจราจรสูง รถติดสัญญาณไฟจราจรนานทำให้รถติดสะสม และให้ข้อมูลชุมชนที่อยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้าง” จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของกลุ่มผู้ดำเนินนโยบายไปปฏิบัติและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบาย สรุปเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง

และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำเกี่ยวกับการให้ความเห็นชอบนโยบายได้ คือ “กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้เกิดความเห็นชอบต่อนโยบายกรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนที่กับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว ทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เส้นทางนี้เป็นทางเลี่ยงเมืองชะอำและหัวหินที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลาง และภาคใต้ มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 รวมถึงโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น”

3.2 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ พบประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ได้ดำเนินการในส่วนของการตัดทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกช้างแท่งกระจาด เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรหนาแน่น และติดขัด ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เนื่องจากทางแยกทั้งสองจุดเป็นทางแยกขนาดใหญ่ มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้ไม่มีรถติดสัญญาณไฟจราจรสะสมในทางแยก และมีความสะดวก และมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้นตามนโยบาย” และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ได้ดำเนินการในส่วนของการก่อสร้างจุดจอร์จรถบรรทุกที่ กม.37+000 เป็นโครงการตามนโยบายของกรมทางหลวง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในเส้นทางสาย 37 ในการขับรถขนส่งสินค้าลงสู่ภาคใต้ ทั้งนี้ยังได้ก่อสร้าง ปรับปรุงทางแยกต่างระดับวงยาว โดยปรับรูปแบบทางแยกต่างระดับเดิมแบบต่อเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) คือ จะใช้สำหรับแนวทิศทางที่รถเลี้ยวขวามีความสำคัญและปริมาณมาก ปรับเปลี่ยนเป็นแบบทางแยกต่างระดับแบบอักษรตัวทีหรือทรัมเป็ต (Trumpet Type) คือ ทางแยกต่างระดับสำหรับสามแยกประกอบด้วยทางรถที่ยกระดับขึ้นเดียวหรือมากกว่า โดยที่ช่องทางเดินรถในทิศทางต่าง ๆ จะออกแบบเป็นแบบเดินรถทางเดียว เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญห การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

มากขึ้น ซึ่งจะควบคุมการก่อสร้างทางให้แล้วเสร็จ สมบูรณ์ตามรูปแบบ เมื่อการก่อสร้างเสร็จแล้วจะทำให้ไม่มีการติดสะสมในทางแยกและมีความสะดวก ปลอดภัยเพิ่มขึ้นตามนโยบาย” จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของกลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบายสรุปเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ดังนี้ “ลักษณะของปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางหลวง หมายเลข 37 คือ ปัญหาปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน และในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ ปัญหาการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางในพื้นที่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น จุดตัดทางแยกต่าง ๆ และปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นในเบื้องต้นกรมทางหลวงจึงได้เริ่มออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรี จะมี 2 แห่ง คือ แยกห้วยตาแปดที่ กม.10+500 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข พบ.1001 และแยกช้างแท่งกระจาดที่ กม.16+830 เป็นทางแยกขนาดใหญ่ ตัดกับทางหลวงชนบท หมายเลข พบ.1010 ปัจจุบันได้นำนโยบายดังกล่าวมาปฏิบัติแล้ว ได้ดำเนินการปรับปรุงทางแยกให้เป็นทางแยกต่างระดับ โดยดำเนินการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ”

3.3 ด้านการประเมินผลนโยบาย พบประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “มีการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง โดยมีทั้งการประชุมกลุ่มย่อย และการประชุมสัมมนา และประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ โดยเข้าร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาในการพบผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผลการดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้” อีกทั้งผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า “มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้ง

แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) โดยจะประเมินให้ครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต” และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 และผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 ได้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันว่า “ปัจจุบันกรมทางหลวงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจ จัดเก็บข้อมูลต่าง ๆ ในพื้นที่ เรื่องระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ หรือด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทางองค์การบริหารส่วนตำบลได้ให้ข้อมูลกับทางบริษัทที่ปรึกษาให้มากที่สุด เพื่อที่จะทำให้ลดปัญหาอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น” จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของกลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบายสรุปเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ เกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายได้ดังนี้ “การประเมินผลนโยบายกรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาของโครงการในพื้นที่ศึกษา ได้มีส่วนรับทราบข้อมูลข่าวสาร แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการได้ในวงกว้าง ซึ่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการเป็นประโยชน์ในการนำไปประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการดำเนินการสำรวจ ออกแบบ และแก้ไขการจราจร มีการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับผู้แทนหน่วยราชการระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นส่วนสำคัญในการกำหนดแนวเส้นทาง และการดำเนินการออกแบบในด้านต่าง ๆ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผลดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้ การดำเนินการดังกล่าวเป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ โดยวิธีเผยแพร่ข้อมูลด้วยแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การปิดประกาศตามหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ”

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยนำมาอภิปรายผล ดังนี้

1. ปัจจัยการกำหนดนโยบายและการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

1.1 ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ รองลงมาคือ ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ด้านการจัดทำทางเลือกนโยบาย และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนทำให้เกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการเป็นจำนวนมาก ดังนั้นกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง ควบคุม บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงจึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และส่งมอบนโยบายแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรับผิดชอบดำเนินการ เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ กำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ ซึ่งการกำหนดนโยบายจะต้องประกอบไปด้วยผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนโยบาย อาทิ หน่วยงานราชการในระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานระดับตำบล กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ อาทิ ผู้นำชุมชน ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ พื้นที่อ่อนไหว หน่วยงานเจ้าของโครงการ องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ เพื่อให้โครงการมีความสอดคล้องกับแนวคิดและรูปแบบการพัฒนาของแผนงานต่าง ๆ มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับแนวคิดของ สัญญา เสนาภูมิ และบุรฉัตร จันทร์แดง (2562: 101) ศึกษาตัวแบบทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ พบว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางที่รัฐจะกระทำหรือไม่กระทำเพื่อแก้ปัญหาสาธารณะและพัฒนาองค์รวมของประเทศชาติให้เจริญรุ่งเรือง ทั้งนี้มุ่งสนองตอบหรือแก้ปัญหาคุณภาพชีวิตของพลเมืองในรัฐให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น การศึกษานโยบายสาธารณะมีหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาเนื้อหาสาระของนโยบาย การศึกษาวิเคราะห์กระบวนการนโยบายสาธารณะ การศึกษาการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ทุกกระบวนการของการศึกษานโยบายสาธารณะมีความสำคัญในตัวของมันเอง สำหรับการศึกษาการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติก็มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ เป็นการทำความเข้าใจเกี่ยวกับความสามารถที่จะผลักดันให้กลไกการปฏิบัติงาน ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมปัจเจกบุคคลหรือกลุ่มบุคคลทั้งที่อยู่ใน

ระบบราชการหรือเอกชน การทรัพยากร ความพยายามกระตุ้นการปฏิบัติงาน สมรรถนะขององค์กร โดยกระทำเป็นรูปธรรมผ่านแผนงาน โครงการ และกิจกรรมไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย และสอดคล้องกับงานวิจัยของนาตยา แท่นนิล (2555: 220-237) ศึกษาเรื่องรูปแบบของกระบวนการนโยบายสาธารณะแบบมีส่วนร่วมในการจัดการเกษตรและอาหารปลอดภัยในจังหวัดสงขลา ผลการวิจัยพบว่ากระบวนการนโยบายความร่วมมือเครือข่ายเกษตรและอาหารปลอดภัย ประกอบด้วย

- 1) การก่อตัวของนโยบายจากประเด็นปัญหาและการพัฒนาข้อเสนอจากพื้นที่ย่อย
- 2) การกำหนดนโยบายผ่านการตัดสินใจร่วมกัน ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายร่วมของเครือข่ายในการพัฒนาระบบการผลิตที่มีคุณธรรม การตลาดที่เป็นธรรมและยั่งยืน และการบริโภคอย่างรู้คุณค่า
- 3) การนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเน้นการแบ่งงานกันทำตามภารกิจที่สอดคล้องกับเป้าหมายของแต่ละกลุ่ม โดยใช้รูปแบบการทำงานที่ยืดหยุ่นเอื้อต่อการปรับตัวทัศนคติเพื่อการทำงานร่วมกัน และ
- 4) การประเมินผล โดยการใช้กระบวนการกลุ่มในการสรุปบทเรียนร่วมกัน เพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ของเครือข่ายและขยายผลคุณค่าและความสำเร็จสู่สาธารณะ

1.2 การพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจรรจบทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ โดยรวมประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ด้านที่อยู่ในลำดับแรก ได้แก่ ด้านอาชีวอนามัย รองลงมาคือ ด้านผู้ใช้ทาง ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านที่อยู่ในลำดับสุดท้าย ได้แก่ ด้านการสาธารณสุขตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจรรจบทางหลวงมีการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจรรจบทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำเกี่ยวกับปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรดิน น้ำผิวดิน อากาศ และบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ พืชในระบบนิเวศ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ เศรษฐกิจ-สังคม การสาธารณสุข อาชีวอนามัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย สุขภาพ ภูมิอากาศ ผู้ใช้ทาง และสุนทรียภาพ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจในภาคสนาม โดยข้อมูลสิ่งแวดล้อมที่ได้มาทั้งหมดจะนำมา

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

ประกอบเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการ ทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการและเกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด สอดคล้องกับแนวคิดของ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2564ก: 4-1, 5-1) กล่าวว่า หลังจากได้นโยบายการดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี่ยงเมืองชะอำแล้ว จะต้องทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ครอบคลุมและถูกต้องตามหลักวิชาการและข้อกำหนด กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการศึกษาตามข้อกำหนดการศึกษา (TOR) ของกรมทางหลวง รวมทั้งแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง โดยจะประเมินให้ครอบคลุมสภาพปัจจุบันของทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด 18 ปัจจัย พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ และสอดคล้องกับงานวิจัยของสถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.) (2563: 5-4) ได้ทำวิจัยโครงการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการบนทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ปี 2563 ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 มีความพึงพอใจต่อนโยบายการให้บริการบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 โดยรวมในระดับมาก

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ ได้แก่ ด้านการประเมินผลนโยบาย (X5) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ (X4) และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย (X3) แสดงให้เห็นว่าการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับขั้นตอนการให้ความเห็นชอบนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมินผลนโยบาย ซึ่งจะนำไปสู่ผลลัพธ์ของการแก้ไขปัญหาระบบการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงมีการดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ยั่งยืน โดยเฉพาะการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการออกแบบ และพิจารณารูปแบบการปรับปรุง

และขยายแนวเส้นทางให้เป็นไปตามสภาพพื้นที่ และสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับแนวคิดของกรมทางหลวง (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2564ก: 1-1) กล่าวว่า เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ จึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงโดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และสอดคล้องกับงานวิจัยของอรุพงศ์ ประชาสุขสมบุรณ์ (2563: 26) ได้ศึกษาประสิทธิผลของการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับประสิทธิผลของการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปปฏิบัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

3. แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ ดังนี้

3.1 ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย กรมทางหลวงจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยการว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงในการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็นและให้ความเห็นชอบต่อนโยบายและรูปแบบการก่อสร้าง ซึ่งเป็นการยกระดับของทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้พร้อมระบบจัดการจราจรทางแยกแบบวงเวียน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการติดสะสมของการจราจรในทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางมากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของชัยเทพ สาครวิเศษ (2559: 99-100) ศึกษาเรื่องแนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาแยกสวนหย่อมธรรมณูญวิถี เทศบาลนครหาดใหญ่ ผลการวิจัยพบว่า มาตรการใช้วงเวียนและจัดการจราจรบริเวณทางแยก มีความเหมาะสมกับบริเวณดังกล่าว

แนวทางการพัฒนาโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญห การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แบบจำลองสภาพการจราจรระดับจุลภาคในการวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านสภาพการจราจร (ความล่าช้า) และด้านความปลอดภัย (จำนวนอุบัติเหตุ) กรณีไม่มีและมีมาตรการที่นำเสนอข้างต้น แล้วนำผลลัพธ์ที่ได้มาวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์โดยพิจารณาค่าสัดส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน ซึ่งพบว่า การปรับปรุงดังกล่าวให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการจราจรและความปลอดภัย ผลจากการศึกษานี้จะเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่รับผิดชอบประยุกต์ใช้ ปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางแยกศึกษาในอนาคตอันใกล้

3.2 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรมทางหลวงได้ออกแบบ และแก้ไขในจุดของทางแยกขนาดใหญ่ ซึ่งมีถนนท้องถิ่น และถนนของทางหลวงชนบทตัดผ่าน ซึ่งในส่วนของจังหวัดเพชรบุรีจะมี 2 แห่งที่เป็นทางแยกขนาดใหญ่ คือ ทางแยกห้วยตาแปด และทางแยกช้างแท่งกระเจาด ซึ่งในส่วนนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้พร้อมระบบจัดจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายกำหนดไว้ สอดคล้องกับงานวิจัยของธวัช ภูเจริญโกศา (2563: 48-49) ศึกษาเรื่องการลดปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 2 สีแยกต้นตาล-สีแยกโรงพยาบาลพล อำเภอพล จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า การสร้างสะพานข้ามทางแยกต้นตาลถึงทางแยกโรงพยาบาลพลเป็นแนวทางแก้ปัญหการจราจรติดขัดได้ดีกว่าการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเป็นอย่างมาก

3.3 ด้านการประเมินผลนโยบาย กรมทางหลวงจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และตัวแทนประชาชนในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง ประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ แนวเส้นทางโครงการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น การจัดการระบบไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ เพื่อนำแนวความคิดนั้นมาประเมินผลการดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับงานวิจัยของพระนฤนาท ญาณวิโร (สดคมขำ) (2556: 119-125) ได้ศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการส่งเสริมฟื้นฟู และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของเทศบาลตำบลสามชุก จังหวัดสุพรรณบุรี ผลการวิจัยพบว่าการแก้ไขปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวซึ่งบางพื้นที่ได้ประสบปัญหาจนเข้าขั้น

วิกฤติ และการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม สามารถอาศัยมาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมฟื้นฟูและอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวเข้ามาแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อไม่ให้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ต้องอาศัยท้องถิ่นเข้ามาร่วมมีบทบาทในการส่งเสริมฟื้นฟู และอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวในฐานะเจ้าของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว จัดให้มีการประชุมร่วมสามฝ่าย ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เอกชน และประชาชน ในชุมชนเพื่อเสนอโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวในชุมชน หลังจากนั้นจัดลำดับความสำคัญของโครงการแล้วจึงจัดทำเป็นแผนพัฒนาสามปีเพื่อนำนโยบายไปปฏิบัติ ในการนำนโยบายการท่องเที่ยวไปปฏิบัติทางเทศบาลได้จัดคณะกรรมการชุมชนขึ้นมาประสานงานกับคณะกรรมการพัฒนาตลาดสามชุกเชิงอนุรักษ์เพื่อทำงานด้านการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวร่วมกัน โดยมีหลักการพัฒนาเพื่อที่จะอนุรักษ์ความดั้งเดิมของแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงวิถีชีวิตของชุมชนเอาไว้ และสร้างรายได้ให้กับชาวบ้านในชุมชนนั้นด้วย

บทสรุป

การศึกษาแนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สรุปได้ว่า 1) ปัจจัยการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ในภาพรวมและรายด้านมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก โดยด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ด้านการจำแนกลักษณะปัญหา ด้านการจัดทำทางเล็กนนโยบาย และด้านการประเมินผลนโยบาย ตามลำดับ และการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ในภาพรวมและรายด้านมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก โดยด้านอาชีพอาชีวนามัยมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านผู้ใช้ทาง ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย และด้านการสาธารณสุข ตามลำดับ 2) ปัจจัยการกำหนดนโยบายด้านการประเมินผลนโยบาย ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ และด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย ส่งผลต่อการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 และ 3) แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 คือ 3.1) ด้านการให้ความเห็นชอบนโยบาย บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วงสำรวจสภาพปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เพื่อนำข้อมูลมาจัดประชุม

แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญห การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)

กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันวางแผน กำหนดนโยบาย แสดงความคิดเห็นและให้ความเห็นชอบต่อนโยบายและรูปแบบการก่อสร้าง 3.2) ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดำเนินงานตามนโยบายการก่อสร้างทางยกระดับทางหลัก ก่อสร้างสะพาน และให้ถนนท้องถิ่นลอดใต้ พร้อมระบบจัดจราจรทางแยกแบบวงเวียน เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ และ 3.3) ด้านการประเมินผลนโยบาย จัดประชุมปฐมนิเทศโครงการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและพิจารณาทางเลือก ประเมินผลกระทบ เพื่อนำมาประเมินผลการดำเนินการให้ตรงกับเป้าหมายตามนโยบายที่กำหนดไว้

ผู้วิจัยจึงได้นำผลการวิจัยที่ได้มาให้ออกเสนอแนะเชิงนโยบายไว้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 ได้แก่ 1) ควรเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดปัญหานโยบาย หรือความต้องการในการแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง 2) ควรนำข้อมูลปัญหานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรจากการวิเคราะห์เบื้องต้นมาแสวงหาแนวทาง ในการแก้ไขปัญหให้ได้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ดีที่สุด 3) ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นคัดค้านหรือโต้แย้งอย่างมีเหตุผล เมื่อคณะทำงานตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ไม่สอดคล้องกับโครงการตามนโยบาย และ 4) ควรให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและร่วมกิจกรรมในการกำหนดนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวง ตลอดจนสามารถเข้าไปสังเกตการณ์การทำงานได้

ข้อเสนอแนะเชิงบริหารสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายฯ ได้แก่ 1) ควรพิจารณางบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมกับรูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทาง วัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักร และสภาพพื้นที่ เพื่อให้สามารถดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ 2) ควรมีการประชุมชี้แจงขั้นตอนและความก้าวหน้าในการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 แก่หน่วยงานท้องถิ่นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง 3) ควรมีการวางแผนทางการบริหารจัดการนโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน เพื่อเป็นการช่วยเหลือและแก้ไขปัญหสภาพการจราจรและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดกับ

ประชาชนอีกด้วย และ 4) ควรติดตาม ควบคุม และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบาย การสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงาน เป็นไปตามระยะเวลาและตามแผนที่กำหนดไว้

จากการวิจัยครั้งนี้ทำให้ได้องค์ความรู้ใหม่คือ การให้กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามา มีส่วนร่วมในการวางแผน กำหนดนโยบาย และแสดงความเห็นชอบต่อนโยบายและ รูปแบบการก่อสร้าง เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และสามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น ในพื้นที่ก่อสร้างทางได้อย่างตรงจุด

รายการอ้างอิง

- กมลวิช ลอยมา. (2558). *ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียต่อการกำหนดนโยบายโครงการ รับจำนำข้าว*. ดุษฎีนิพนธ์ ropic. (รัฐประศาสนศาสตร์). เพชรบูรณ์: มหาวิทยาลัย ราชภัฏเพชรบูรณ์.
- กรมทางหลวง. (2563). *แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme)* (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: สำนักงานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง.
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. (2564ก). *ร่างรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Draft IEE Report)*. กรุงเทพฯ: Tesco Ltd.
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. (2564ข). *โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุง การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 สายเลี้ยวเมืองชะอำ*. กรุงเทพฯ: เอกสาร ประกอบการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3).
- ชัยเทพ สาครวิเศษ. (2559). *แนวทางการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษา แยกสวนหย่อมธรรมบุญวิถี เทศบาลนครหาดใหญ่*. วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมโยธา). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธวัช ภูเจริญโกคา. (2563). *การลดปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 2 สี่แยก ต้นตาล-สี่แยกโรงพยาบาลพล อำเภอพล จังหวัดขอนแก่น*. วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมโยธา). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

**แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)**

- ธัญรัตน์ แจ่มใส. (2558). การศึกษาการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะและการนำนโยบาย
รับจำนำข้าวของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรไปปฏิบัติในจังหวัดสุรินทร์.
ดุชนิพนธ์ ropic. (รัฐประศาสนศาสตร์). ชลบุรี: วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ธีระยุทธ ถนอมวัฒนา. (2558). การวิเคราะห์ปัญหาการจราจรบนทางแยกบริเวณ
จุดตัดทางหลวงระหว่างทางหลวงหมายเลข 359 กับทางหลวงหมายเลข 317.
วิทยานิพนธ์ วศ.ม. (วิศวกรรมโยธา). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นาคยา แท่นนิล. (2555). รูปแบบของกระบวนการนโยบายสาธารณะแบบมีส่วนร่วม
ในการจัดการเกษตรและอาหารปลอดภัยในจังหวัดสงขลา. วิทยานิพนธ์ ป.ด.
(การจัดการสิ่งแวดล้อม). สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พระครูสิริสุตานุยุต. (2556). การมีส่วนร่วมของเครือข่ายชาวพุทธจังหวัดลำพูน
ในการกำหนดแนวนโยบายสาธารณะด้านการศึกษาพระพุทธศาสนา และศิลป
วัฒนธรรมของเครือข่ายชาวพุทธจังหวัดลำพูน. (รายงานวิจัย). ลำพูน:
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาลัยสงฆ์ลำพูน.
- พระนฤนาท ญาณวิริโย (สดคมขำ). (2556). การนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการส่งเสริมฟื้นฟู
และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของเทศบาลตำบลสามชุก จังหวัดสุพรรณบุรี.
วิทยานิพนธ์ พท.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์). พระนครศรีอยุธยา: บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- พิทยา บวรวัฒนา. (2556). ทฤษฎีองค์การสาธารณะ (พิมพ์ครั้งที่ 16). กรุงเทพฯ:
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มารศรี เงินเย็น. (2561). การกำหนดนโยบายสาธารณะระดับท้องถิ่นเพื่อแก้ไขปัญห
การใช้ที่ดินผิดประเภท กรณีศึกษา : “พะเยาโมเดล” ตำบลแม่กา อำเภอมือง
จังหวัดพะเยา. วิทยานิพนธ์ ropic. (นโยบายสาธารณะ). พะเยา: มหาวิทยาลัย
พะเยา.
- รัฐศาสตร์ สันติโชคไพบูลย์. (2564). กระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะแบบปรึกษา
หารือของเทศบาลตำบลศรีถ้อย อำเภอมะนัง จังหวัดพะเยา. การค้นคว้าอิสระ
ropic. (นโยบายสาธารณะ). พะเยา: มหาวิทยาลัยพะเยา.

- ริศรุจ เทพฉายโต. (2561). การวิเคราะห์การดำเนินงานแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน/ร้องทุกข์ของศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด : กรณีศึกษาศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดน่าน. สารนิพนธ์ ropic.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- วิรัช รัตนกุล. (2558). การพัฒนาร้านอาหารแพลงลอยเพื่อเข้าสู่มาตรฐานโดยกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพอย่างมีส่วนร่วม ตำบลทรัพย์พระยา อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์. วิทยานิพนธ์ ส.ม. (สาธารณสุขศาสตร์). มหาสารคาม: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิ. (2554). การนำนโยบายการบริการสาธารณะแก่ผู้สูงอายุไปปฏิบัติ: กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบล 16 แห่ง. ดุษฎีนิพนธ์ ปร.ด. (รัฐประศาสนศาสตร์). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิ. (2565). นโยบายสาธารณะ. เพชรบุรี: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมและความปลอดภัยทางถนน. (15 ธันวาคม 2565). สถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตสะสม ประเทศไทย ปี 2564-2565. <https://www.thairsc.com/>
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (5 มีนาคม 2563). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563. http://www.thairsc.com/th/Document/strategic_map_roadsafety.pdf
- สัญญา เคนาภูมิ, และ บุรฉัตร จันทร์แดง. (2562, มกราคม-เมษายน). ตัวแบบทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 3(1), 101-126.
- สถาบันที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในราชการ (สปร.). (2563). โครงการสำรวจความพึงพอใจต่อนโยบายการให้บริการบนทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 และ หมายเลข 9 ปี 2563. (รายงานฉบับสมบูรณ์). กรุงเทพฯ: กรมทางหลวง.
- องค์การอนามัยโลก. (2565). สรุปรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565. กรุงเทพฯ: สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น.

**แนวทางการพัฒนานโยบายการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง และแก้ไขปัญหา
การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 เลี่ยงเมืองชะอำ (เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์)**

อรุพงศ์ ประชาสุขสมบูรณ์. (2563, มกราคม-เมษายน). ประสิทธิภาพของการนํานโยบาย
ความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในพื้นที่ถนนสายรอง อำเภอชะอำ จังหวัด
เพชรบุรี. *วารสารวิชาการการจัดการภาครัฐและเอกชน*, 2(1), 26-36.

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

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

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

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

Received: August 13, 2024

Revised: November 18, 2024

Accepted: November 18, 2024