

การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จ  
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ  
พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร  
ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยาน  
กองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของจราจร  
บนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

โดย

นาวาอากาศเอก แมน คีตะจิตต์  
รองเลขานุการ กองทัพอากาศ

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๗  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๗ -๒๕๕๘

## บทคัดย่อ

**เรื่อง** การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพหลโยธิน

**ลักษณะวิชา การทหาร (Military)**

**ผู้วิจัย** นาวาอากาศเอก แมน ศีตะจิตต์ **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** ๕๗

การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน มีวัตถุประสงค์เพื่อ (๑) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวทางที่เหมาะสมในการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จฯ และ (๒) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์การเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุดทั้งภารกิจทางทหารและภารกิจทางพลเรือน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้คือ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเลือกตัวอย่างที่เป็นตัวแทน และเป็นแหล่งข้อมูลข้อมูลสำคัญ จำนวน ๔ ท่าน และประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เฉพาะเจาะจง จำนวน ๔๐๐ คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ การสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จฯ และการใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติทั้งหมดนี้ ใช้โปรแกรมวิเคราะห์ทางสถิติช่วยคำนวณค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยผลการศึกษสามารถสรุปได้ดังนี้

### เชิงคุณภาพ

**ด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต** ผู้บริหารให้ความเห็นว่าคุ้มค่าต่อการลงทุนในระยะยาว ทั้งช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรักษาความปลอดภัย สมพระเกียรติ และนำมาเป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงานได้ต่อไป รวมถึงในด้านประชาชนผู้ใช้เส้นทาง สามารถที่จะช่วยลด

ระยะเวลาของประชาชนผู้ใช้เส้นทางในการเดินทาง รวมถึงลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน/เชื้อเพลิง และลดผลกระทบต่อการเดินทางโดยเครื่องบิน ณ สนามบินดอนเมืองได้

**ด้านการลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ** ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสะดวกและทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ง่ายขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของตำรวจจราจร จะช่วยลดเวลาและกำลังพลในการรักษาความปลอดภัย นอกจากนี้ ยังส่งผลดีต่อสุขภาพจิตของผู้ใช้รถอีกด้วย

**การดำเนินการที่สร้างประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก** การมีโครงการนี้จะช่วยสนับสนุนภารกิจหลักซึ่งได้แก่การถวายความปลอดภัยในการรับ-ส่งเสด็จฯ ให้มีประสิทธิภาพได้จากการลดขั้นตอนการดำเนินงานลง ลดปริมาณเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติภารกิจ และการเตรียมความพร้อมด้านอื่นๆ ลง

**การประหยัดต้นทุนของงบประมาณ** การใช้เส้นทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อดอนเมืองโทลเวย์จะช่วยลดงบประมาณลงได้ สำหรับงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลดอนเมืองที่เห็นได้ชัดคือ งบประมาณด้านกำลังพลของตำรวจที่ลดลงกว่า ๗๖% ซึ่งปกติจะใช้กำลังตำรวจในแต่ละครั้งในเส้นทางพื้นราบประมาณ ๖๕ นาย หากมีเส้นทางเชื่อมต่อดังกล่าวจะใช้กำลังตำรวจในแต่ละครั้งเพียง ๑๕ นายเท่านั้น อีกส่วนหนึ่งที่เห็นได้ชัดคือ ภาคประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินจะประหยัดเรื่องเวลา ค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง และโดยเฉพาะเรื่องของสุขภาพจิตที่ดีขึ้นของทั้งประชาชนและเจ้าหน้าที่ฯ

### เชิงปริมาณ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ ๕๙ มีอายุอยู่ระหว่าง ๓๑-๔๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๔๒ ระดับการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่การศึกษาอยู่ระดับปริญญาตรี/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ ๖๕ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพที่ไม่ใช่ข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ ๕๒

ผลการวัดความคิดเห็นต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน ด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต โดยมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๙๑ ในส่วนด้านการลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, ด้านการดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และด้านการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ พบว่ามีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๔.๒๕, ๔.๕๐ และ ๔.๔๕ ตามลำดับ จากผลการศึกษา จึงสรุปผลได้ว่า หากมีการจัดสร้างเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ คู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ จะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยฯ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินได้มากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ (๑) ในการจัดสร้างเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ คู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ จะต้องประสานความร่วมมือกับหน่วยงานหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งหากได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายเป็นอย่างดี จะส่งผลดีต่อการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ ในระยะยาวได้ (๒) ด้านถนนพหลโยธิน มีผลกระทบบ้างเช่นกัน เนื่องจากต้องมีการปิดถนนรูปเตมีย์ด้านแยก คปอ. หากมีการเพิ่มเส้นทางเชื่อมถนนพหลโยธิน-วิภาวดีรังสิต โดยอยู่นอกเหนือพื้นที่กองทัพอากาศ ก็จะทำให้มีการระบายรถได้มากขึ้น ลดการติดขัดของการจราจรได้ดีขึ้น และ (๓) การวิจัยฉบับนี้ สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับสนามบินของกองทัพอากาศ ทั้ง ๑๑ แห่งทั่วประเทศได้

## คำนำ

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัย เรื่อง “การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน” ลักษณะวิชา การทหาร (Military) ของ นาวาอากาศเอก แมน ศีตะจิตต์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๗ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๗ – ๒๕๕๘

( นาวาอากาศเอก แมน ศีตะจิตต์ )

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๗

ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภาพ	ช
<b>บทที่ ๑ บทนำ</b>	<b>๑</b>
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๓
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๓
คำจำกัดความ	๔
<b>บทที่ ๒ ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>๕</b>
พระราชบัญญัติการถวายความปลอดภัย	๕
ยุทธศาสตร์กองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๕๑ – ๒๕๖๒ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ.๒๕๕๒)	๘
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในองค์กร	๘
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ	๑๓
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณ	๑๕
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างบุคคล	๑๗
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น	๑๘
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒๓
กรอบความคิดของการวิจัย	๒๔
สมมติฐานของการวิจัย	๒๔
<b>บทที่ ๓ วิธีดำเนินการวิจัย</b>	<b>๒๔</b>
กลุ่มตัวอย่าง	๒๕
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	๒๕

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การเก็บรวบรวมข้อมูล	๒๖
การวิเคราะห์ข้อมูล	๒๗
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	๒๘
<b>บทที่ ๔ ผลการวิจัย</b>	<b>๒๙</b>
เชิงคุณภาพ	๒๙
เชิงปริมาณ	๓๒
สรุปผลการวิจัย	๓๔
<b>บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ</b>	<b>๓๕</b>
สรุป	๓๕
ข้อเสนอแนะ	๓๗
<b>บรรณานุกรม</b>	<b>๓๘</b>
<b>ภาคผนวก</b>	<b>๔๑</b>
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์	๔๒
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม	๔๓
<b>ประวัติย่อผู้วิจัย</b>	<b>๔๕</b>

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๔-๑	ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ๓๒
๔-๒	แสดงค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของประชาชน ๓๔



## สารบัญภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๒-๑ Value Drivers เชื่อมต่อกับ Value Creation	๑๒
๒-๒ Need Recognition	๑๙
๒-๓ Bogardus Social Distance Scale	๒๐
๒-๔ Constant-Sum Comparative-Ratings Scale	๒๑
๒-๕ Guttman Scaling	๒๒
๒-๖ Attitude Scales	๒๓
๒-๗ กรอบแนวคิดของการวิจัย	๒๔

## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๒-๑ Value Drivers เชื่อมต่อกับ Value Creation	๑๒
๒-๒ Need Recognition	๑๘
๒-๓ Bogardus Social Distance Scale	๒๐
๒-๔ Constant-Sum Comparative-Ratings Scale	๒๑
๒-๕ Guttman Scaling	๒๒
๒-๖ Attitude Scales	๒๓
๒-๗ กรอบแนวคิดของการวิจัย	๒๔

# บทที่ ๑

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พระราชบัญญัติจัดระเบียบบริหารราชการ กระทรวงกลาโหม พ.ศ.๒๕๕๑ มาตรา ๘ ข้อ ๒ ระบุไว้ว่า พิทักษ์รักษา ปกป้องสถาบันพระมหากษัตริย์ ตลอดจนสนับสนุนภารกิจของสถาบันพระมหากษัตริย์ และ มาตรา ๒๑ ระบุไว้ว่า กำหนดให้กองทัพอากาศมีหน้าที่เตรียมกำลัง กองทัพอากาศ การป้องกันราชอาณาจักร และดำเนินการเกี่ยวกับการใช้กองกำลังกองทัพอากาศ ตามอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม มีผู้บัญชาการทหารอากาศเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ (กองทัพอากาศ, ๒๕๕๑ (ออนไลน์)) ดังนั้น เพื่อให้สามารถบริหารราชการกองทัพอากาศภายใต้กรอบภารกิจตามกฎหมายเป็นไปตามนโยบายของคณะรัฐมนตรี กองทัพอากาศจึงได้กำหนดนโยบายทั่วไป ซึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่อง เพื่อให้หน่วยงานในกองทัพอากาศมีแผนงานและเป้าหมายที่ชัดเจน รวมถึงมีการติดตามความสำเร็จของส่วนต่างๆ ให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์และแผนแม่บทของ กองทัพอากาศ ทั้งนี้ หนึ่งในยุทธศาสตร์และแผนแม่บทของกองทัพอากาศข้อที่ ๒ ระบุไว้ว่า ดำรงขีดความสามารถในการป้องกันประเทศและรักษาความมั่นคงภายใน ควบคู่ไปกับดำรงขีดความสามารถในการสนับสนุนรัฐบาลในการบริหารประเทศ การช่วยเหลือประชาชน การดำเนินการตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประเทศอาเซียน (กองทัพอากาศ, ๒๕๕๘ (ออนไลน์): ๕) ซึ่งสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของ พล.อ.อ. ตรีทศ สนแจ้ง ผู้บัญชาการทหารอากาศ (ปัจจุบัน) ที่กล่าวไว้ว่า กองทัพอากาศจะน้อมนำพระราชดำริและหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงแห่งองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มาปฏิบัติให้เกิดผลอย่างจริงจัง พร้อมทั้งให้ความสำคัญอย่างสูงสุดต่อการพิทักษ์ และเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์ และกองทัพอากาศจะดำรงขีดความสามารถในการป้องกันประเทศ และธำรงไว้ซึ่งเอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งราชอาณาจักร รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาประเทศ และการช่วยเหลือประชาชนอย่างเต็มความสามารถ อีกทั้งจะเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติและประชาชน (กองทัพอากาศ, ๒๕๕๘ (ออนไลน์): ๑)

หนึ่งในภารกิจที่สำคัญยิ่งของกองทัพอากาศ ก็คือการสนับสนุนภารกิจของสถาบันพระมหากษัตริย์ ซึ่งตามภารกิจในแผนยุทธการ ทอ.๘๘๘ ระบุให้กองทัพอากาศถวายความปลอดภัยในการบินรับ และ/หรือ ส่งเสด็จฯ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ

พระบรมราชินีนาถ รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ สมเด็จพระสังฆราช หรือผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ โดยรวมถึงขณะเสด็จฯ โดยรถยนต์ หรือขณะประทับที่กองทัพอากาศด้วย (กองทัพอากาศ, ๒๕๔๙: ๒-๔) ในขณะที่ต้องทำ ควบคู่ไปกับดำรงขีดความสามารถในการสนับสนุนรัฐบาลในการบริหารประเทศ และการช่วยเหลือ ประชาชน (กองทัพอากาศ, ๒๕๕๘ (ออนไลน์): ๕) โดยปัจจุบันกองทัพอากาศได้อนุญาตให้ประชาชน ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศระหว่างถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพหลโยธิน ทั้ง ๒ ช่องทาง คือ บริเวณ หัวสนาม และบริเวณท้ายสนาม ซึ่งรถของประชาชนที่สามารถผ่านได้จะต้องมีบัตรผ่านและต้องอยู่ ภายใต้งี้อเนกที่กองทัพอากาศกำหนดไว้เท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อช่วยในการย่นระยะเวลาในการเดินทาง ประหยัดพลังงาน และช่วยประชาชนและประเทศชาติในการประหยัดพลังงาน

ด้วยเหตุนี้ กองทัพอากาศจึงให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนภารกิจของสถาบัน พระมหากษัตริย์มากกว่าการสนับสนุนรัฐบาลในการบริหารประเทศ และการช่วยเหลือประชาชน ซึ่งหาก พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ รัชทายาท ผู้สำเร็จ ราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ฯลฯ ต้องมีภารกิจที่ต้องใช้เส้นทางจราจรภายใน กองทัพอากาศ จะทำให้กองทัพอากาศต้องทำการปิดเส้นทางจราจรบริเวณหัวสนามเพื่อสนับสนุน ภารกิจของสถาบันพระมหากษัตริย์ ทำให้ประชาชนจะไม่สามารถใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศ ระหว่างถนนวิภาวดีรังสิต กับถนนพหลโยธินได้ ซึ่งกองทัพอากาศได้ตระหนักถึงภารกิจในการปฏิบัติ หน้าที่และผลกระทบที่ประชาชนได้รับเช่นเดียวกัน จึงคิดที่จะดำเนินการสร้างทางรับ-ส่งเสด็จฯ ขึ้นเป็นเส้นทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมืองโทลเวย์ขึ้น เพื่อให้สามารถเพิ่ม ประสิทธิภาพในการถวายนความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จฯ โดยลดผลกระทบต่อการใช้เส้นทางของ ประชาชนลง

อีกประการหนึ่ง หากมองในแง่เศรษฐกิจ บนถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณสถานีรถไฟ ดอนเมือง เป็นปมคมนาคมที่สำคัญอย่างยิ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อของการคมนาคม ทั้งทางเครื่องบิน ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางรถไฟฟ้า (ซึ่งจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้) หากเกิดการ ติดขัดจะทำให้เสียโอกาสในการเดินทางของประชาชน และส่งผลกระทบต่อทางด้านเศรษฐกิจของ ประเทศในภาพรวมได้

จากข้อมูลดังกล่าว การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายนความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการ กองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน จึงเป็น ประเด็นที่น่าสนใจในการเลือกศึกษา

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวทางที่เหมาะสมในการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ

๒. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์การเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุดทั้งภารกิจทางทหารและภารกิจทางพลเรือน

## ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ จะศึกษาเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

## วิธีดำเนินการวิจัย

### ๑. ข้อมูลปฐมภูมิ

๑.๑ การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) จากผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔ ท่าน

๑.๒ การวิจัยเชิงปริมาณ โดยการใช้แบบสอบถามจากประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน จำนวน ๔๐๐ คน

๒. ข้อมูลทุติยภูมิ จากข้อมูลจากการรวบรวมจากตำราเรียน แนวคิดทฤษฎี งานวิจัย บทความในวารสาร การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง และสิ่งพิมพ์อื่นๆ รวมทั้งทางเว็บไซต์ต่างๆ และอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้อง

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

๒. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

๓. ทำให้ทราบแนวทางการเตรียมความพร้อมให้กับกองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

## คำจำกัดความ

กองบัญชาการกองทัพอากาศ	หมายถึง	กองทัพอากาศ ดอนเมือง กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐
บริเวณหัวสนาม	หมายถึง	เส้นทางสนามบินด้านทิศเหนือ
บริเวณท้ายสนาม	หมายถึง	เส้นทางสนามบินด้านทิศใต้
แยก คปอ.	หมายถึง	สี่แยกบริเวณ กรมควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศ ถนนพหลโยธิน แขวงสายไหม เขตสายไหม กรุงเทพฯ ๑๐๒๒๐

## บทที่ ๒

### การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

#### พระราชบัญญัติการถวายความปลอดภัย

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ.

๒๕๕๒ (กรมราชทัณฑ์, ออนไลน์, ๒๕๕๒: ๑๕-๑๗)

#### หมวด ๕ การรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่

ข้อ ๓๓ ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ โดยกำหนด มาตรการเพื่อพิทักษ์รักษาให้ความปลอดภัยแก่ที่สงวน อาคาร และสถานที่ของหน่วยงานของรัฐ ตลอดจนวัสดุอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ของรัฐ และข้อมูลข่าวสารในอาคารและสถานที่ดังกล่าวให้พ้นจากการโจรกรรม การจารกรรม การก่อวินาศกรรม การก่อการร้าย หรือเหตุอื่นใดอันอาจทำให้เสียความสามารถในการปฏิบัติภารกิจของหน่วยงานของรัฐได้

ข้อ ๓๔ ในการพิจารณาเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ให้หน่วยงานของรัฐ คำนึงถึงภัยอันตรายดังต่อไปนี้ (๑) ภัยอันตรายที่เกิดจากปรากฏการณ์ธรรมชาติและอุบัติเหตุ เช่น พายุ น้ำท่วม ไฟป่า แผ่นดินไหว ดินถล่ม และเพลิงไหม้ (๒) ภัยอันตรายที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ ได้แก่ การกระทำโดยเปิดเผย เช่น การจลาจล การก่อความไม่สงบ และการโจมตีของฝ่ายตรงข้าม และการกระทำที่ไม่เปิดเผย เช่น การโจรกรรม การจารกรรม การก่อวินาศกรรม และการก่อการร้าย

ข้อ ๓๕ การรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ (๑) จัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ (๒) กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ (๓) ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่

ข้อ ๓๖ แผนการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ ให้จัดขึ้นโดยพิจารณาถึง สิ่งดังต่อไปนี้ (๑) ระดับความสำคัญของหน้าที่และภารกิจของแต่ละหน่วยงานของรัฐซึ่งมีความแตกต่างกัน (๒) สถานการณ์และสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ ได้แก่ ลักษณะภูมิศาสตร์และทำเลที่ตั้งของหน่วยงานของรัฐ อุดมการณ์หรือทัศนคติของประชาชนในพื้นที่นั้น ตลอดจนพฤติกรรมที่อาจเป็นภัยของฝ่ายตรงข้าม (๓) ข่าวสาร สิ่งบอกเหตุ และการเตือนภัย ตลอดจนการสนับสนุนช่วยเหลือที่อาจขอรับจากหน่วยงานของรัฐอื่นๆ (๔) จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของอาคาร สถานที่ และพื้นที่ที่ต้องควบคุมดูแล (๕) งบประมาณที่จะใช้ในการวางแผนการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ (๖) การออกแบบก่อสร้างที่สงวน อาคาร

และสถานที่ หรือเครื่องกีดขวางของทางราชการที่มีความสำคัญ หรือความลับที่ต้องพิทักษ์รักษา ให้คำนึงถึงด้านการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของหัวหน้าหน่วยงานของรัฐ (๗) การติดต่อสื่อสารภายในหน่วยงานของรัฐนั้น และกับหน่วยงานของรัฐอื่นๆ (๘) การรายงานผลการสำรวจหรือการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยต่อผู้บังคับบัญชา

ข้อ ๓๗ มาตรการการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ ให้หน่วยงานของรัฐพิจารณา ดำเนินการดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย โดยกำหนดขอบเขตที่แน่ชัด ในการควบคุมการเข้าและออก (๒) ใช้เครื่องกีดขวาง เพื่อป้องกัน ชัดขวางหรือหน่วงเหนี่ยวบุคคล และยานพาหนะที่ไม่มีสิทธิเข้าไปในพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย (๓) ให้แสงสว่างเพื่อปกป้อง พื้นที่ที่มีความสำคัญ และเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบพื้นที่ (๔) จัดให้มีระบบสัญญาณเตือนภัย สำหรับตรวจและเตือนให้ทราบ เมื่อมีการเข้าใกล้หรือการล่องล้าเข้ามาในพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย (๕) ควบคุมบุคคลเพื่อตรวจสอบให้ทราบว่าบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัย พื้นที่ควบคุม หรือพื้นที่หวงห้าม (๖) ควบคุมยานพาหนะ เพื่อให้ทราบว่า ยานพาหนะใดได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้าพื้นที่ที่มีการควบคุม และมีบันทึกเป็นหลักฐานการเข้าและออก (๗) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยสถานที่ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่เวรรักษาความปลอดภัย ประจำวัน นายตรวจเวรรักษาความปลอดภัยประจำวัน ยามรักษาการณ์และเจ้าหน้าที่อื่นๆ เพื่อให้ การรักษาความปลอดภัยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (๘) ป้องกันอัคคีภัย โดยต้องวางแผนและกำกับดูแล ให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎกระทรวง และมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนคำสั่งของทางราชการที่เกี่ยวข้อง กับเรื่องนี้

ข้อ ๓๘ ให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการสำรวจและการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับสถานที่ตามความเหมาะสม โดยขอคำแนะนำจากองค์การรักษาความปลอดภัย

**ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ พ.ศ.๒๕๔๙ (กรมราชองครักษ์, ออนไลน์, ๒๕๔๙: ๔-๙)**

**หมวดที่ ๑ การถวายความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระ-รัชทายาท**

**ส่วนที่ ๑ บททั่วไป**

ข้อ ๗ การถวายความปลอดภัย ต้องมีการประสานงานโดยใกล้ชิดระหว่างเจ้าหน้าที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีเอกภาพในการบังคับบัญชา



ข้อ ๘ การถวายความปลอดภัย ต้องมีความพร้อมทั้งการป้องกันและการตอบโต้ และการวางแผนที่รัดกุมและละเอียดรอบคอบ รวมทั้งการถวายพระเกียรติด้วย

ข้อ ๙ การเข้าออกเขตพระราชฐานหรือที่ประทับทุกชั้น ต้องมีการควบคุมดูแล เพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยสมบูรณ์

### ส่วนที่ ๒ การวางแผนถวายความปลอดภัย

ข้อ ๑๐ ส่วนราชการที่ได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่ในการถวายความปลอดภัย ต้องวางแผนถวายความปลอดภัยโดยละเอียดและชัดเจน ระบุตัวและจำนวนเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ ตลอดจนมาตรการถวายความปลอดภัย แล้วเสนอแผนหรือคำสั่งถวายความปลอดภัยเป็นลายลักษณ์อักษรต่อสมุหราชองครักษ์ เพื่อพิจารณาสั่งการก่อนวันเสด็จพระราชดำเนิน

ข้อ ๑๑ ให้ศูนย์รักษาความปลอดภัย กองบัญชาการทหารสูงสุด จัดเจ้าหน้าที่จำนวนหนึ่ง พร้อมด้วยอุปกรณ์ที่จำเป็น ขึ้นควบคุมทางยุทธการกับกรมราชองครักษ์ เพื่อทำหน้าที่วางแผนและถวายความปลอดภัย โดยให้อยู่ในการควบคุมทางปฏิบัติของสมุหราชองครักษ์

ข้อ ๑๒ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง ประกอบด้วย สมุหราชองครักษ์ (เป็นประธานกรรมการ) ปลัดกระทรวงมหาดไทย ผู้อำนวยการสำนักข่าวกรองแห่งชาติ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หัวหน้านายตำรวจราชสำนักประจำ เจ้ากรมข่าวทหารกองบัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการศูนย์รักษาความปลอดภัยกองบัญชาการทหารสูงสุด ผู้แทนกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน เจ้ากรมข่าวทหารเรือ เจ้ากรมข่าวทหารอากาศ และเสนาธิการกรมราชองครักษ์ ให้คณะกรรมการประชุมปรึกษาประมาณสถานการณ์ เพื่อประโยชน์ในการวางแผนถวายความปลอดภัย ทั้งนี้ ตามความจำเป็นและเหมาะสม

### ส่วนที่ ๓ การถวายความปลอดภัย ณ พระราชฐานและที่ประทับ

ข้อ ๑๓ ขณะประทับ ณ พระราชฐานหรืออาคารที่จัดถวายเป็นที่ประทับชั่วคราว การวางแผนและอำนาจการถวายความปลอดภัย ณ พระราชฐานหรือที่ประทับนั้นให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย สมุหราชองครักษ์ เลขาธิการพระราชวัง ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในกรณีประทับในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ให้ผู้บังคับหน่วยทหารที่รับผิดชอบพื้นที่บริเวณที่ประทับเป็นกรรมการเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฝ่าย

ข้อ ๑๔ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจสั่งการแก่กำลังทหารและตำรวจที่เข้าไปปฏิบัติหน้าที่อยู่ภายในเขตพระราชฐานและที่ประทับ

ข้อ ๑๕ เลขาธิการพระราชวังเป็นผู้บังคับบัญชาสั่งการถวายความปลอดภัยโดยเฉพาะในส่วนที่เป็นหน้าที่ของกองวัง

ข้อ ๑๖ เมื่อได้รับคำขอจากสมุหราชองครักษ์ ให้ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ หรือผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แล้วแต่กรณี จัดกำลังทหารหรือตำรวจถวายความปลอดภัยในเขตพระราชฐานและที่ประทับ

ข้อ ๑๗ หลักเกณฑ์และวิธีการในการถวายความปลอดภัย ณ พระราชฐานและที่ประทับ ให้เป็นไปตามที่สมุหราชองครักษ์และเลขาธิการพระราชวังร่วมกันกำหนด

ส่วนที่ ๔ การถวายความปลอดภัยเมื่อเสด็จพระราชดำเนินออกนอกพระราชฐาน หรือที่ประทับ

ข้อ ๑๘ การวางแผนและอำนวยการถวายความปลอดภัยเมื่อเสด็จพระราชดำเนินออกนอกเขตพระราชฐานหรือที่ประทับ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วยสมุหราชองครักษ์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในกรณีเป็นการเสด็จพระราชดำเนินภายในเขตกรุงเทพมหานคร ให้มีกรรมการเพิ่มขึ้นอีกสองนาย คือ ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และผู้บังคับหน่วยทหารที่รับผิดชอบพื้นที่ที่จะเสด็จพระราชดำเนินถึง แต่ถ้าเป็นการเสด็จพระราชดำเนินจังหวัดอื่น และผู้บังคับหน่วยทหารที่รับผิดชอบพื้นที่ที่จะเสด็จพระราชดำเนินถึง

ข้อ ๑๙ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจสั่งการแก่กำลังทหารและตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยอยู่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

ข้อ ๒๐ เมื่อได้รับคำขอจากสมุหราชองครักษ์ ให้ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ หรือผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แล้วแต่กรณี จัดกำลังทหารหรือตำรวจถวายความปลอดภัยในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

ข้อ ๒๑ หลักเกณฑ์และวิธีการในการถวายความปลอดภัยในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ให้เป็นไปตามที่สมุหราชองครักษ์กำหนด

ส่วนที่ ๕ การถวายความปลอดภัยเมื่อเสด็จพระราชดำเนินไปประทับในที่ชุมนุมสาธารณะ

ข้อ ๒๒ การวางแผนและอำนวยการถวายความปลอดภัยเมื่อเสด็จพระราชดำเนินไปประทับในที่ชุมนุมสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นในพระราชพิธี รัฐพิธี หรือส่วนพระองค์ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการตามข้อ ๑๘

ข้อ ๒๓ ที่ประทับ บริเวณที่จะเสด็จพระราชดำเนินไปประทับ และบริเวณใกล้เคียง จะต้องได้รับการตรวจอย่างละเอียด ทั้งโดยเจ้าหน้าที่และด้วยเครื่องมือ เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีสิ่งที่จะอาจเป็นอันตรายอยู่ ณ ที่นั้น การตรวจต้องทำก่อนเวลาเสด็จพระราชดำเนินถึงพอสมควร และเมื่อตรวจแล้วต้องวางเวรยามไว้เพื่อป้องกันจนกว่าจะเสด็จพระราชดำเนินออกจากที่ประทับ

ข้อ ๒๔ ที่ประทับจะต้องมีทางออกสำหรับเหตุฉุกเฉินเสมอ ทางออกนี้ให้เตรียมล่วงหน้าไว้ตั้งแต่ก่อนเสด็จพระราชดำเนินถึง และให้วางกำลังเจ้าหน้าที่ควบคุมไว้โดยให้สามารถเปิดใช้ได้ทันที กับให้รู้แต่เฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องเท่านั้น

ข้อ ๒๕ ในกรณีที่เสด็จพระราชดำเนินโดยกระทัณฑ์ หรือโดยไม่ได้มีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า การตรวจที่ประทับ บริเวณที่เสด็จพระราชดำเนินไปประทับ และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการเตรียมทางออกสำหรับเหตุฉุกเฉิน ให้กระทำในทันทีที่เจ้าหน้าที่ไปถึง แม้จะเป็นเวลาเมื่อเสด็จพระราชดำเนินถึงแล้วก็ตาม แต่จะต้องระวังมิให้กระทบกระเทือนพระเกียรติได้

ข้อ ๒๖ ให้ผู้บัญชาการตำรวจสันติบาลจัดส่งเจ้าหน้าที่ออกสืบสวนพฤติกรรม และสืบสวนหาข่าวที่อาจจะเป็นภัย หรือพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมอื่นๆ ก่อนเวลาที่จะเสด็จพระราชดำเนินถึง หากพบว่ามีความผิดดังกล่าว ให้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่

ส่วนที่ ๖ การถวายความปลอดภัยในขบวนเสด็จพระราชดำเนินภายในประเทศไทย โดยพระราชพาหนะ

ข้อ ๒๗ การเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์ (๑) ในกรุงเทพมหานคร ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นผู้จัดยานพาหนะ และเจ้าหน้าที่ประจำยานพาหนะในการถวายความปลอดภัยตามคำขอจากสมุหราชองครักษ์ (๒) ในจังหวัดอื่น ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้บังคับหน่วยทหารในพื้นที่ที่เสด็จพระราชดำเนินถึงเป็นผู้จัดยานพาหนะและเจ้าหน้าที่ประจำยานพาหนะในการถวายความปลอดภัยตามคำขอจากสมุหราชองครักษ์

ข้อ ๒๘ การถวายความปลอดภัยขณะประทับอยู่ในขบวนรถไฟ หรือรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ไม่ว่าจะ เป็นของทางราชการหรือของเอกชนให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ว่าราชการไฟแห่งประเทศไทย ผู้ว่าราชการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือผู้มีอำนาจสั่งการ หรือหน่วยงานราชการเจ้าของสัมปทานนั้นๆ และผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง หรือ ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค แล้วแต่กรณี

ข้อ ๒๙ การเสด็จพระราชดำเนินโดยเรือ ไม่ว่าจะประทับเรือของทางราชการหรือเอกชน การถวายความปลอดภัยในน่านน้ำหรือท้องน้ำให้อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ หรือผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง หรือ ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค แล้วแต่กรณี และกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ข้อ ๓๐ การเสด็จพระราชดำเนินโดยอากาศยาน (๑) การถวายความปลอดภัยขณะประทับอยู่ในอากาศยาน ให้อยู่ในความรับผิดชอบของส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นเจ้าของอากาศยานพระที่นั่ง หากเป็นอากาศยานของเอกชน การถวายความปลอดภัยให้อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ หรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แล้วแต่กรณี (๒) ในกรณีที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของอากาศยานมีกำลังและอุปกรณ์

ถวายความปลอดภัยไม่เพียงพอ ให้ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ หรือผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แล้วแต่กรณี จัดกำลังและอุปกรณ์ถวายความปลอดภัย สนับสนุนตามคำขอจากสมุหราชองครักษ์ (๓) ในกรณีที่มีอากาศยานหลายหน่วยร่วมอยู่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ให้ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของอากาศยานพระที่นั่งเป็นผู้รับผิดชอบควบคุมและอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการบินของอากาศยานทุกเครื่อง

## ยุทธศาสตร์กองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๕๑ – ๒๕๖๒ (ฉบับปรับปรุง พ.ศ.๒๕๕๒)

### ๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พิทักษ์รักษาและเทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์

#### ๑.๑ กลยุทธ์ที่ ๑.๑ ถวายความปลอดภัย

กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๑.๑ ถวายความปลอดภัยสถาบันพระมหากษัตริย์

#### ๑.๒ กลยุทธ์ที่ ๑.๒ เทิดทูนสถาบันพระมหากษัตริย์

๑.๒.๑ กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๒.๑ สนับสนุนและจัดกิจกรรมอันแสดงออกถึง

ความจงรักภักดี เทิดทูนพิทักษ์รักษาสถาบันพระมหากษัตริย์อย่างสมพระเกียรติ

๑.๒.๒ กลยุทธ์ย่อยที่ ๑.๒.๒ สนับสนุนการดำเนินการตามโครงการอันเนื่อง

มาจากพระราชดำริอย่างเต็มประสิทธิภาพและขีดความสามารถของกองทัพอากาศ

### ๒. ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เสริมสร้างสมรรถนะและความพร้อมในการป้องกันประเทศ

#### ๒.๑ กลยุทธ์ที่ ๒.๑ พัฒนาขีดความสามารถการส่งกำลังบำรุง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑.๑ พัฒนาและปรับปรุงฐานบินและทรัพยากรต่างๆ ที่

กองทัพอากาศรับผิดชอบให้เป็นฐานปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวก

## แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในองค์กร (Organization Efficiency)

ประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นการเปรียบเทียบทรัพยากรที่ใช้ไป (Input) กับผลที่ได้จากการทำงาน (Output) ว่าดีขึ้นมากน้อยเพียงใด (เกรียงศักดิ์ เขียวยิ่ง, ๒๕๓๕: ๕๗) ในขณะที่ ชุมศักดิ์ ชุมนุม (๒๕๔๙: ๖๔) ได้กล่าวไว้ว่า ประสิทธิภาพ เป็นการปฏิบัติงานให้ได้ผลดีหรือไม่ดีนั้น ผู้ปฏิบัติจะต้องได้รับการตอบสนองความต้องการทั้งภายในและภายนอก ซึ่งความต้องการภายใน ได้แก่ ความต้องการได้รับการยอมรับจากหมู่คณะ และความต้องการแสดงความรู้สึกเกี่ยวกับการจงรักภักดี ความเป็นเพื่อนและความรัก และความต้องการในศักดิ์ศรีของตนเอง ส่วนความต้องการภายนอก ได้แก่ รายได้หรือค่าตอบแทน ความมั่นคงปลอดภัยในการปฏิบัติงาน สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ดี และตำแหน่งหน้าที่ ซึ่งหากได้รับการตอบสนองแล้ว ย่อมหมายถึงการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่ง ดิน ปรัชญาพฤทธิ (๒๕๔๖: ๗) ได้เสนอความหมายของประสิทธิภาพ

ที่สอดคล้องกันว่า เป็นการสนับสนุนให้มีการบริหารที่จะได้รับผลดีมากที่สุด โดยสิ้นเปลืองสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายให้น้อยที่สุด นั่นคือ การลดค่าใช้จ่ายทางด้านทรัพยากร และบุคลากรลง ในขณะที่พยายามเพิ่มความแม่นยำในส่วนของความเร็วและความราบเรียบของการบริหารให้มากขึ้น

ประสิทธิภาพขององค์กร เป็นความสามารถขององค์กรที่จะดำเนินการต่างๆ ตามภารกิจหน้าที่ โดยใช้ทรัพยากรปัจจัยต่างๆ รวมถึงกำลังคนอย่างคุ้มค่าที่สุด และมีการสูญเสียเปล่าน้อยที่สุด มีลักษณะการเนิ่นงานไปสู่ผลตามวัตถุประสงค์ได้อย่างดีที่ประหยัดทั้งเวลา ทรัพยากร และกำลังคน (สมใจ ลักษณะ, ๒๕๔๓: ๗-๘) ในขณะที่ สุรนาท ขมะณรงค์ (๒๕๔๐: ๓๕) แสดงทัศนะของประสิทธิภาพในระบบราชการว่าหมายถึงการผลิตภาพและประสิทธิภาพ โดยประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่วัดได้หลายมิติตามแต่วัตถุประสงค์ที่ต้องพิจารณา คือ

(๑) ประสิทธิภาพในมิติของค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนการผลิต ได้แก่ การใช้ทรัพยากรการบริหาร คือ คน เงิน วัสดุ และเทคโนโลยีที่มีอยู่อย่างประหยัด คุ้มค่า และเกิดการสูญเสียที่น้อยที่สุด

(๒) ประสิทธิภาพในมิติของกระบวนการบริหาร ได้แก่ การทำงานที่ถูกต้องได้มาตรฐานรวดเร็ว และใช้เทคโนโลยีที่สะดวกกว่าเดิม

(๓) ประสิทธิภาพในมิติของผลผลิตและผลลัพธ์ ได้แก่ การทำงานที่มีคุณภาพเกิดประโยชน์ต่อสังคม เกิดกำไร ทันทเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีต่อการทำงานและบริการเป็นที่น่าพึงพอใจของผู้มารับบริการ

### ทฤษฎีระบบ (System Theory)

ทฤษฎีระบบนี้เป็นทฤษฎีที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการเพิ่มประสิทธิภาพ โดยเป็นการมององค์กรเป็นระบบตามหน้าที่ที่สัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม ในทฤษฎีระบบนี้จะเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งต้องการบรรลุจุดมุ่งหมายร่วมกันทุกระบบขององค์กร มีองค์ประกอบ ๔ ส่วน คือ (Thomas S. Bateman and Scott A. Snell, ๑๙๙๙)

(๑) ปัจจัยนำเข้า (Input) ทรัพยากรขององค์กรหรือทรัพยากรการบริหาร เป็นทรัพยากรที่นำเข้าสู่ระบบการบริหาร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ทั้งนี้ ในการบริหารจัดการต้องตระหนักถึงสถานะและการใช้ทรัพยากรขององค์กรอยู่เสมอ ปัจจัยนำเข้าประกอบด้วย ทรัพยากรทางกายภาพ วัตถุดิบ ทรัพยากรมนุษย์ ทรัพยากรทางการเงิน ทรัพยากรข้อมูล และเทคโนโลยี

(๒) กระบวนการแปรสภาพในการบริหาร (Transformation Process) เป็นขั้นตอนการนำทรัพยากรขององค์กรที่เป็นปัจจัยนำเข้าหรือปัจจัยการผลิต แล้วแปรสภาพออกมาเป็นผลผลิต

(๓) ผลผลิต (Output) เป็นสิ่งที่ได้จากกระบวนการแปรสภาพ ประกอบด้วยผลิตภัณฑ์และบริการผลลัพธ์ด้านการเงิน (กำไรและขาดทุน) ผลลัพธ์การดำเนินงานของพนักงาน ความพึงพอใจของลูกค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด ซึ่งผลผลิตเหล่านี้เป็นผลผลิตโดยผู้บริหารในทุกระดับที่ทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร

(๔) การป้อนกลับ (Feedback) เป็นข้อมูลเกี่ยวกับสภาพและผลลัพธ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ใช้เพื่อปรับปรุงปัจจัยนำเข้าและกระบวนการแปรสภาพในการบริหารเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่พึงพอใจมากขึ้น

### **การบริหารเชิงมูลค่า (Value Based Management: VBM)**

การบริหารเชิงมูลค่า เป็นการบริหารที่เน้นมูลค่า เพื่อสร้างความมั่งคั่งให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว เน้นการบริหารเงินทุนของนักลงทุนให้เกิดประสิทธิภาพ (Adison A., Online, ๒๐๑๒) ซึ่งแนวคิดดังกล่าวได้ให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างการสร้างมูลค่า กลยุทธ์ และการบวนการในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนการปฏิบัติงานของบุคลากรเข้าไว้ด้วยกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยให้ผู้บริหารได้เห็นภาพรวมของการสร้างมูลค่าจากกระบวนการปฏิบัติงานภายในองค์กร และผลลัพธ์ที่ได้จากการปฏิบัติงาน ภายใต้แนวคิดการสร้างมูลค่านี้จะนำมาซึ่งความพึงพอใจของลูกค้า การพัฒนาศักยภาพของบุคลากร การสร้างกลยุทธ์อย่างมีประสิทธิภาพ และที่สำคัญคือ การสร้างมูลค่าให้แก่ผู้ลงทุนในระยะยาว ซึ่งปัจจัยทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรจะเป็นพลังขับเคลื่อนให้เกิดมูลค่า (Value Drivers: VDs) ทั้งสิ้น โดยพลังขับเคลื่อนมูลค่าหลัก (Key Value Drivers: KVDs) ประกอบด้วย ๖ ประการ ได้แก่ (เบญจลักษณ์ ศกุนะสิงห์, ออนไลน์, ๒๕๕๓: ๖๔-๖๕)

- (๑) อัตราการเติบโตของยอดขาย (Sales Growth)
- (๒) ความแข็งแกร่งด้านราคา (Relative Pricing Strength)
- (๓) ประสิทธิภาพจากการดำเนินธุรกิจ (Operating Effectiveness)
- (๔) ประสิทธิภาพจากการใช้เงินลงทุน (Capital Effectiveness)
- (๕) ต้นทุนเงินทุน (Cost of Capital)
- (๖) สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

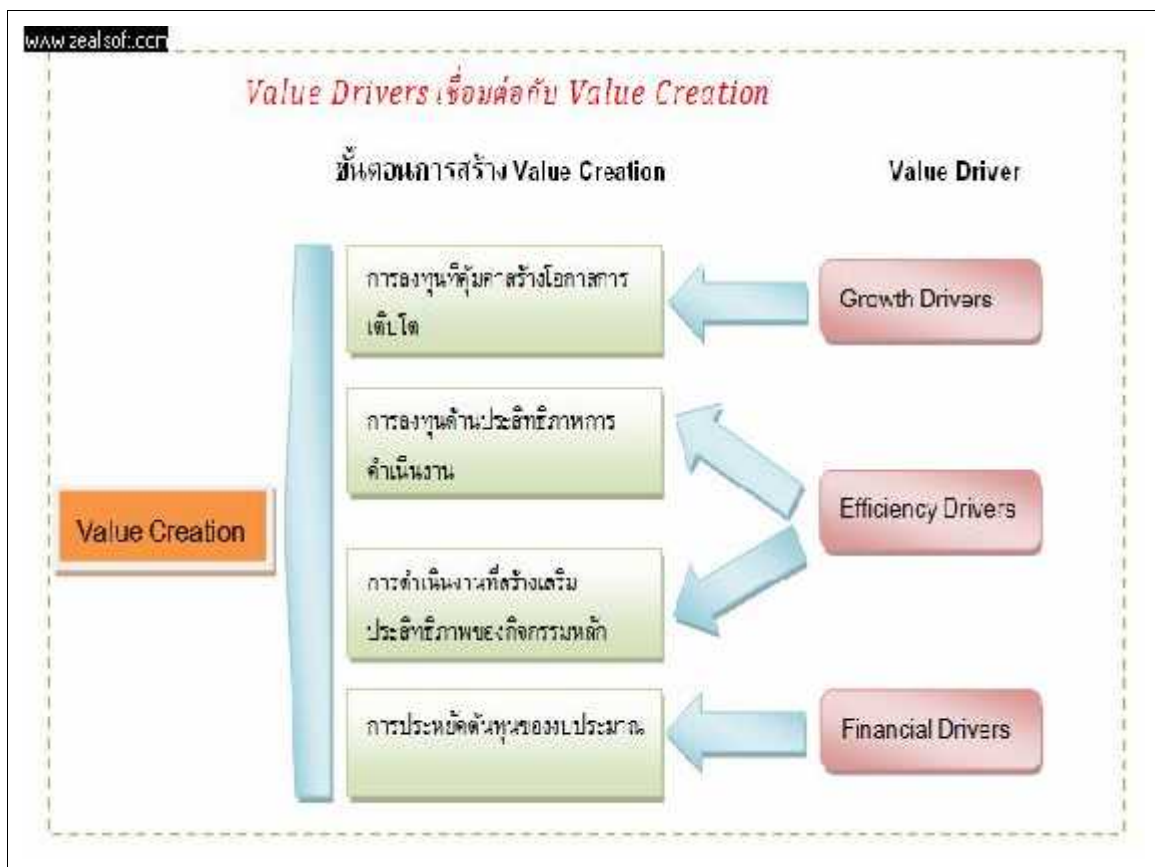
นอกจากพลังขับเคลื่อนให้เกิดมูลค่า (Value Drivers: VDs) แล้ว อีกปัจจัยหนึ่งที่ต้องคำนึงในการบริหารจัดการคือ การสร้างมูลค่า (Value Creation) ซึ่งเป็นกิจกรรมใดๆ ที่เพิ่มมูลค่าของสินค้าและคุณค่าของการบริการสำหรับลูกค้า (นันทวัฒน์ เกิดขึ้น, ออนไลน์, ๒๕๕๓) ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ในการสร้างมูลค่ามีทั้งหมด ๕ ขั้นตอน คือ การค้นพบ (Discovery) ความมุ่งมั่น (Commitment) การสร้างสรรค์คุณค่า (Creation) การประเมิน (Assessment) และการปรับปรุงแก้ไข (Improvement) (เสรี วงษ์มณฑา, ออนไลน์, ๒๕๔๙) ในขณะที่ เอกกมล เอี่ยมศรี (ออนไลน์, ๒๕๕๕)

กล่าวถึงขั้นตอนการสร้างคุณค่าว่ามีเพียง ๔ ขั้นตอน คือ การลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสการเติบโต การลงทุนด้านประสิทธิภาพการดำเนินงาน การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ ดังนั้น การเพิ่มการสร้างมูลค่าสามารถแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท คือ

ประเภทที่ ๑ การสร้างมูลค่าที่มีผลกระทบด้านบวกกับองค์กร

การที่องค์กรได้รับผลบวกจากการสร้าง Value Creation นั้นมาจากการที่หน่วยงานต่างๆ สามารถนำระบบ Value Creation นี้ไปดำเนินการต่างในส่วนงานย่อยๆ ของตนแล้วประสบผลสำเร็จ จึงมีผลกระทบด้านบวกสะท้อนกลับมาที่องค์กรโดยตรง ซึ่งการเพิ่มขึ้นของ Value Creation ขององค์กร จะมีหลายด้านด้วยกัน

แผนภาพที่ ๒ - ๑ Value Drivers เชื่อมต่อกับ Value Creation



ที่มา : เอกกมล เอี่ยมศรี, ออนไลน์, ๒๕๕๕

ความสัมพันธ์ระหว่างพลังขับเคลื่อนให้เกิดมูลค่า (Value Drivers) และการสร้างมูลค่า (Value Creation) สามารถอธิบายได้ว่า การที่จะเกิด Value Creation ขององค์กรใดๆ นั้น จำเป็นที่

จะต้องมีการลงทุนก่อน ซึ่งการลงทุนที่กล่าวถึงนี้เป็นการลงทุนที่ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลให้กับองค์กร หรือโครงการต่างๆ ที่อยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานนั้นๆ

ทั้งนี้ แนวทางการสร้างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการนั้น จำเป็นต้องอาศัยแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพมาเป็นต้นแบบของการพัฒนาปรับปรุง กล่าวคือ เมื่อใดก็ตามที่องค์กรต้องการงานที่มีประสิทธิภาพ บุคลากรในองค์กรนั้นๆ ควรจะต้องทราบและทำความเข้าใจในความหมายและความสำคัญของหลักประสิทธิภาพอย่างแท้จริง เพื่อที่จะได้นำมาเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติที่ถูกต้อง แม่นยำ และยั่งยืน (กัญแก้วพารณ กลินนีมณฑล, ๒๕๕๔: ๑๒)

## แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ (Management Administration)

องค์กร หรือธุรกิจ เป็นการรวมกลุ่มของบุคคลที่มาร่วมกันทำงานด้วยโครงสร้างในการทำงานที่มีหลักการชัดเจน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามที่กำหนดเป้าหมายไว้ (Ricky W. Griffin, ๑๙๙๙: ๖) ซึ่งต้องใช้ทรัพยากรจากสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ที่ประกอบไปด้วย ๖M's ได้แก่ คน (Man), เงิน (Money), วัตถุดิบ (Material), เครื่องจักร (Machine), วิธีการ (Method) และการบริหารจัดการ (Management) ในปัจจุบันการดำเนินธุรกิจหรือการดำเนินการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจจะเน้นไปที่ การบริหารจัดการ (Management) เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นส่วนประกอบที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาองค์กรให้บรรลุผลสำเร็จตามที่องค์กรกำหนดเป้าหมายไว้

ทั้งนี้ Schermerhorn (๑๙๙๙: G-๒) ให้นิยามว่า “การบริหาร” (Administration) จะใช้ในการบริหารระดับสูง โดยเน้นที่การกำหนดนโยบายที่สำคัญและการกำหนดแผนของผู้บริหารระดับสูง เป็นคำนิยามใช้ในการบริหารรัฐกิจ (Public Administration) ส่วน “การจัดการ” (Management) จะเน้นการปฏิบัติการให้เป็นไปตามนโยบายหรือแผนที่วางไว้ ซึ่งผลสำเร็จของการบริหารจัดการจึงจำเป็นต้องมีทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลควบคู่กัน (Griffin, ๑๙๙๗: ๔) ทำให้การบริหารจัดการจึงเป็นกระบวนการของกิจกรรมที่ต่อเนื่องและประสานงานกัน ซึ่งผู้บริหารต้องเข้ามาช่วยเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายขององค์กร ประเด็นสำคัญของการบริการจัดการ (Management) ได้แก่ (๑) การบริหารจัดการสามารถประยุกต์ใช้กับองค์กรใดองค์กรหนึ่งได้ (๒) เป้าหมายของผู้บริหารทุกคนคือ การสร้างกำไร (๓) การบริหารจัดการเกี่ยวข้องกับการเพิ่มผลผลิต (Productivity) โดยมุ่งสู่ประสิทธิภาพ (Efficiency) (วิธีการใช้ทรัพยากรโดยประหยัดที่สุด) และประสิทธิผล (Effectiveness) (บรรลุเป้าหมายคือประโยชน์สูงสุด) และ (๔) การบริหารจัดการสามารถนำมาใช้สำหรับผู้บริหารในทุกระดับชั้นขององค์กร ในขณะที่ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (๒๕๔๕: ๒๒) ได้อธิบายกระบวนการการบริหารจัดการ (Management Process) นั้นประกอบด้วยกิจกรรมพื้นฐาน ๔ ประการหรืออาจแบ่งในลักษณะที่เป็นขั้นตอนดังนี้ ๑.การวางแผน (Planning)



๒.การจัดการองค์กร (Organizing) ๓.การนำหรือการสั่งการ (Leading/Directing) และ ๔.การควบคุม (Controlling)

การบริหารจัดการในองค์กรของผู้บริหารแต่ละคน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญและเวลาในการทำหน้าที่การจัดการแตกต่างกัน นอกจากนี้ยังขึ้นกับลักษณะการดำเนินงานขององค์กรที่แตกต่างกัน รวมทั้งระดับของผู้บริหารที่ต่างกัน และขนาดขององค์กรที่ต่างกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมของผู้บริหารในองค์กรแล้ว Mintzberg เห็นว่าบทบาทของการจัดการสามารถจัดแบ่งได้เป็น ๓ กลุ่ม หรือที่เรียกว่า บทบาทด้านการจัดการของ Mintzberg (Mintzberg's Managerial Roles) ได้แก่ บทบาทด้านระหว่างบุคคล (Interpersonal Roles) บทบาทด้านข้อมูล (Informational Roles) และบทบาทด้านการตัดสินใจ (Decisional Roles) โดยแต่ละกลุ่มของบทบาทมีบทบาทย่อยดังต่อไปนี้

(๑) บทบาทระหว่างบุคคล (Interpersonal Roles) เป็นบทบาทด้านการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ประกอบด้วย บทบาทย่อย ได้แก่ บทบาทตามตำแหน่ง (Figurehead) บทบาทผู้นำ (Leader) และบทบาทการสร้างสัมพันธภาพ (Liaison)

(๒) บทบาทด้านข้อมูล (Informational Roles) เป็นบทบาทด้านการกระจายและส่งผ่านข้อมูล ประกอบด้วย บทบาทย่อย ได้แก่ เป็นผู้ติดตามประเมินผล (Monitor) เป็นผู้กระจายข้อมูล (Disseminator) และเป็นโฆษก (Spokesperson)

(๓) บทบาทด้านการตัดสินใจ (Decisional Roles) ทำหน้าที่ตัดสินใจในการดำเนินงานขององค์กร ประกอบด้วยบทบาทย่อย ได้แก่ เป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) เป็นผู้จัดการความสงบเรียบร้อย (Disturbance Handler) เป็นผู้จัดสรรทรัพยากร (Resource Allocator) และเป็นผู้ต่อรอง (Negotiator)

### องค์ประกอบขององค์กร (Elements of Organization)

องค์กรต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นองค์กรของรัฐหรือองค์กรธุรกิจต่างมีองค์ประกอบที่สำคัญดังต่อไปนี้ (Novabizz, ออนไลน์, ๒๕๕๘)

(๑) จุดมุ่งหมายองค์กร (Organization Goal) หมายถึง เป้าประสงค์ของการบริหารที่องค์กรต้องการทำให้สำเร็จ เช่น องค์กรธุรกิจ มีจุดมุ่งหมายต้องการตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า ในขณะที่เดียวกันก็ต้องการแสวงหากำไร และให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมกับพนักงาน จุดมุ่งหมายขององค์กรจะเป็นตัวจูงใจให้บุคคลมาทำงานร่วมกัน ถึงแม้ว่าจุดมุ่งหมายของแต่ละบุคคลที่ทำงานจะมีความสำคัญ แต่จุดมุ่งหมายขององค์กรโดยรวมมีความสำคัญมากกว่า เพราะจะเป็นจุดเน้นให้สมาชิกทุกคนในองค์กรให้ความสนใจและดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางที่ต้องการ นอกจากนี้จุดมุ่งหมายยังช่วยให้บุคคลมองไปในอนาคต และมีการวางกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการที่จะช่วยให้เกิด

การดำเนินงานตามที่มุ่งหวัง ดังนั้น จุดมุ่งหมายขององค์กรจึงอาจส่งผลให้จำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงสร้าง และกระบวนการทำงานขององค์กรให้สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้ด้วย

(๒) โครงสร้างขององค์กร (Organization Structure) หมายถึง ระบบของงาน การรายงาน และความสัมพันธ์ของอำนาจหน้าที่ต่างๆ ในการดำเนินงานขององค์กรนั้นๆ โดยการออกแบบโครงสร้างขององค์กรนอกจากจะเป็นการออกแบบอำนาจหน้าที่และความสัมพันธ์ของอำนาจหน้าที่ในตำแหน่งต่างๆ แล้ว ยังเกี่ยวข้องกับการจัดกลุ่มกิจกรรมในการทำงานเป็นแผนกหรือฝ่ายต่างๆ การประสานงาน การสื่อสาร และกลไกควบคุมการทำงานภายในองค์กรอีกด้วย ซึ่งการมองโครงสร้างขององค์กรอาจพิจารณาจากรูปแบบและการดำเนินกิจกรรมขององค์กร หรืออาจพิจารณาจากความสัมพันธ์ของส่วนต่างๆ ภายในองค์กร ซึ่งได้แก่ แผนผังองค์กร (Organization Chart) โดยทั่วไปโครงสร้างขององค์กรประกอบด้วย ๒ ส่วนที่สำคัญ คือ ๑. โครงสร้างนั้นต้องมีการระบุงานหรือกระบวนการทำงานที่ให้บรรลุจุดมุ่งหมายขององค์กร และ ๒. โครงสร้างจะต้องรวมและเชื่อมโยงงานส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดผลผลิตในระดับที่พึงประสงค์ การทำงานของฝ่ายต่างๆ ในองค์กรต้องเกี่ยวข้องกันมากเท่าใด การประสานงานระหว่างฝ่ายจะยิ่งมีความจำเป็นมากขึ้นเท่านั้น การจัดโครงสร้างองค์กรมีวัตถุประสงค์เพื่อการสั่งการและการประสานการทำงาน ของบุคลากรภายในองค์กร เพื่อให้การทำงานบรรลุจุดมุ่งหมาย การมีโครงสร้างองค์กรที่ดีจะทำให้บุคคลสามารถทำงานร่วมกัน ประสานงานกัน และเชื่อมต่อกันกันได้ดี อย่างไรก็ตาม โครงสร้างองค์กรที่ออกแบบไว้ตั้งแต่เริ่มแรกสามารถมีการปรับเปลี่ยนได้เมื่อมีความจำเป็น

(๓) บุคคล (People) ในแต่ละองค์กรย่อมประกอบด้วยบุคคลหลายๆ คน มาทำงานร่วมกัน ซึ่งบุคคลและองค์กรต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน กล่าวคือ บุคคลจะถูกองค์กรคาดหวังเกี่ยวกับความพยายาม ความสามารถ ความจงรักภักดีต่อองค์กร ทักษะ การทุ่มเทเวลา และศักยภาพ ในขณะที่เดียวกันองค์กรก็ถูกคาดหวังจากบุคคลว่าจะได้รับการสนับสนุนจากองค์กรในเรื่องค่าตอบแทน ความมั่นคงของงาน ผลประโยชน์ โอกาสในการทำงาน สถานภาพ และความก้าวหน้า

(๔) สภาพแวดล้อมขององค์กร (Organization Environment) เป็นแรงผลักดันต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการองค์กร ซึ่งประกอบด้วยสภาพแวดล้อมทั่วไป สภาพแวดล้อมที่มีผลโดยตรงต่อการดำเนินงานขององค์กร และสภาพแวดล้อมภายในองค์กร (จิระศักดิ์ จิยะนันท์ และคณะ ๒๕๔๒: ๗๒-๘๖) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(๔.๑) สภาพแวดล้อมทั่วไป (General Environment) ได้แก่ แรงผลักดันที่อยู่ภายนอกองค์กรที่มีอิทธิพลแบบทั่วไปไม่เฉพาะเจาะจงต่อองค์กร ได้แก่ อิทธิพลจากการเมืองและกฎหมาย เศรษฐกิจ เทคโนโลยี สังคมวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ

(๔.๒) สภาพแวดล้อมที่มีผลโดยตรงต่อการดำเนินงานขององค์กร (Task Environment) เป็นสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรที่มีผลกระทบโดยตรงต่อองค์กรและการดำเนินงานขององค์กรในการบรรลุเป้าหมาย ได้แก่ ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการ คู่แข่งขัน ผู้ขายวัตถุดิบ วัสดุ อุปกรณ์ในการดำเนินงาน ตลาดแรงงาน นโยบายและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐที่เข้ามาควบคุมกำกับ

(๔.๓) สภาพแวดล้อมภายในองค์กร (Internal Environment) เป็นแรงผลักดันภายในองค์กรที่มีอิทธิพลต่อการจัดการและดำเนินงานขององค์กร

## แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการจราจร

วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) เป็นวิศวกรรมแขนงหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบ การควบคุม การบริหารจัดการระบบการจราจรของถนน ตลอดจนการใช้บริเวณที่ดินใกล้เคียง และการศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่น กล่าวคือ การนำเอาหลักการ เครื่องมือ วิธีการ เทคนิค เทคโนโลยี ตลอดจนการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ เพื่อให้ได้มาซึ่งความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด (ปิยะ ต๊ะวิชัย, ออนไลน์, มปป.: ๑-๑๙) ซึ่งองค์ประกอบของการจราจรมีอยู่ ๔ ประการ คือ

๑. คนขับ คนโดยสาร และคนเดินถนน (Driver, Passenger and Pedestrian) ในส่วนของ *คนขับ (Driver)* เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ ๓ ลักษณะ คือ สมรรถนะในการขับรถ การตัดสินใจ และมารยาทในการขับรถ สำหรับ *คนโดยสาร (Passenger)* เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรประการหนึ่งทั้งทางด้านบวกและลบ ส่วน *คนเดินเท้า (Pedestrian)* เป็นปัจจัยหนึ่งของการจราจร ดังนั้น การออกแบบระบบการจราจรจะต้องให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ บาทวิถี ทางข้ามถนน สะพานลอย อุโมงค์สำหรับคนข้าม ทางเดินยกระดับ และสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม

๒. รถ (Vehicle) เป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการจราจร ซึ่งอาจจำแนกได้เป็นหลายประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (Motor-Cycle) รถยนต์ (Car) รถบรรทุก (Truck) รถโดยสาร (Bus) และรถอื่นๆ เช่น รถแทรกเตอร์ รถลากจูง รถบด รถพ่วง ฯลฯ

๓. ถนน (Road) มีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพ ให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน (Road Network) และโครงข่ายการจราจร (Traffic Network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road Alignment) การออกแบบทางโค้ง/ระยะสายตา (Sight Distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น

การก่อสร้างถนน จะต้องคำนึงถึงลักษณะขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่างๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

๓.๑ การออกแบบถนน (Geometric Design) ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ ได้แก่ ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของประเภทรถยนต์ชนิดต่างๆ และความเร็วของรถ, ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับขี่รถ, ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาอย่างกระทันหัน, มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการสัญจรต่างๆ ที่จำเป็น รวมทั้งคำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาความสวยงาม ฯลฯ

๓.๒ ประเภทของถนน ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี ๓ ประเภท ได้แก่ ทางพิเศษหรือทางด่วน (Expressway/Freeway System) ถนนสายหลัก (Arterial Street) และถนนสายรอง (Collector Road)

๓.๓ โครงข่ายถนน (Road Network) เป็นเส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยกที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปแบบลักษณะต่างๆ เช่น มีลักษณะเป็นตาราง วงแหวน หรือเส้นรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง ฯลฯ

๓.๔ โครงข่ายการจราจร (Traffic Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนชนิดต่างๆ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและสายรอง เชื่อมต่อกันด้วยทางโค้ง (โค้งตั้ง: Vertical Curve และ โค้งราบ: Horizontal Curve), ทางแยก (Intersection) หรือวงเวียน (Rotary/Roundabout) ในโครงข่ายการจราจรจะมีถนนแต่ละสายเรียกว่า LINK ซึ่งอาจมีลักษณะในทิศทางเดียว (One Way) หรือทิศทางสวนกัน (Two Way) ก็ได้ โครงสร้างของ LINK เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสองทางแยก ซึ่งจะมียานเคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวกัน จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเป็นตัวควบคุม ทั้งนี้ ถนนในโครงข่ายดังกล่าวจะมีลักษณะทางกายภาพ (Physical Characteristic) ประกอบด้วย ความยาว (Length) ความกว้าง (Width) จำนวนช่องทางจราจร (Lane) ความจุเป็นช่องทาง (Space) และช่องทางλεύความเร็วอิสระ (Free-Flow Speed)

๓.๕ การจัดระบบเดินรถทางเดียว (One-Way Street System) เป็นการจัดการระบบการจราจรบนถนนชนิดให้รถวิ่งไปในทิศทางเดียวกันในแต่ละถนน โดยไม่มีการสวนทางกัน เพื่อเพิ่มความจุให้แก่ถนน ลดจุดตัดของกระแสการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ การจัดระบบเดินรถทางเดียวสามารถใช้กับย่านชุมชน ทำให้เกิดความคล่องตัวได้จำนวนหนึ่ง แต่ก็มีข้อเสียใช้ได้ในทุกชุมชน จึงควรมีการศึกษาความเหมาะสม และสภาพแวดล้อมมาก่อน โดยเฉพาะลักษณะการวางผังเมือง การเดินรถทางเดียวจำเป็นต้องมีทางขนาน (Parallel Street) และมีถนนตัด เพื่อเชื่อมทางขนานให้มีการติดต่อกันจึงจะดำเนินการได้ผลดี

๔. สภาพแวดล้อม (Environment) แบ่งออกเป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ แสงสว่าง-ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน หรือสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทาง แสงไฟ ป้ายโฆษณา ต้นไม้ ฯลฯ ทั้งนี้ สภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้ซื้บช้ โดยเฉพาะทางด้านมุมมองเห็น (Vision)

## แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างบุคคล (Individual Differences)

### ความหมายของความแตกต่างระหว่างบุคคล

Defleur (๑๙๘๘: ๑๗๓) ได้อธิบายความแตกต่างระหว่างบุคคล (Individual Differences Theory) ไว้ว่า บุคคล (Individual) มีความแตกต่างกันหลายประการ เช่น บุคลิกภาพ ทัศนคติ สติปัญญา และความสนใจ เป็นต้น ทั้งนี้ ความแตกต่างนี้ยังขึ้นอยู่กับสภาพทาง สังคมและวัฒนธรรม ที่ทำให้มีพฤติกรรมการสื่อสาร และการเลือกเปิดรับสารที่แตกต่างกัน ดังนั้น สาร (Message) จะมีอิทธิพลมาน้อยเพียงใดก็ขึ้นอยู่กับสภาพทางสังคมและวัฒนธรรม และธรรมชาติของผู้รับสาร แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับทฤษฎีนี้ (Joseph T. Klapper, ๑๘๖๗: ๔๙) คือ ๑. บุคคลมีความแตกต่างกันในด้านบุคลิกภาพและสภาพจิตวิทยา ๒. ความแตกต่างกันดังกล่าวนี้เป็นเพราะบุคคลมีการเรียนรู้ และ ๓. บุคคลที่อยู่ต่างสภาพกันจะได้รับการเรียนรู้จากสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ การเรียนรู้จากสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันนั้นจะทำให้บุคคลมีทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อ และบุคลิกภาพที่แตกต่าง ในการศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้รับสารพบว่า มี 2 ปัจจัยที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวกับการยอมรับการสื่อสารที่ถูกส่งมาจากผู้ส่งสาร (Sender) (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, ๒๕๓๗: ๖๓-๖๔) คือ

๑. ภูมิหลังหรือปัจจัยแวดล้อมทางสังคมที่มีวัฒนธรรมแตกต่างกัน ย่อมจะมองหรือยอมรับประเด็นในการสื่อสารแตกต่างกันไป

๒. ภูมิหลังหรือปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย

๒.๑ ภูมิหลังของประชากร (Demographics) เช่น เพศ อายุ และสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม (Socio Economic Status) เป็นต้น

๒.๒ ภูมิหลังทางจิตวิทยา (Psychographics) หรือแบบแผนการดำเนินชีวิต (Lifestyle)

๒.๓ ภูมิหลังในการเปิดรับสื่อ ส่วนนี้นับเป็นส่วนสำคัญในการสื่อสาร และมักเป็นตัวแปรต้นที่ใช้ในการศึกษา เพื่อติดตามผลการเปิดรับสื่อที่แตกต่างกัน อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปิดรับสื่อที่ไม่เหมือนกัน

ความแตกต่างดังกล่าวนี้มีอิทธิพลถึงการเปิดรับข่าวสารและการใช้ประโยชน์ของคุณคน มีผลมาจากลักษณะทางประชากรศาสตร์เฉพาะแต่ละบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ซึ่งมีอิทธิพลทำให้บุคคลมีพฤติกรรมการสื่อสารเหมือนหรือแตกต่างกัน ดังนี้

๑. *อายุ* นักจิตวิทยาพบว่า เมื่อบุคคลมีอายุมากขึ้น โอกาสเปลี่ยนใจหรือถูกชักจูงใจ น้อยลง นอกจากนี้อายุยังมีอิทธิพลทำให้การเปิดรับสื่อตามความสนใจ ความเชื่อ หรือพฤติกรรมการ รับข่าวสาร

๒. *เพศ สังคม และวัฒนธรรม* เป็นตัวกำหนดบทบาทที่แตกต่างกัน ทำให้ความคิด ค่านิยม ทักษะ รวมถึงพฤติกรรมความต้องการ ตลอดจนการตัดสินใจยอมรับสิ่งต่างๆ แตกต่างกัน

๓. *การศึกษา* ทำให้บุคคลเกิดความคิด ความต้องการ อุดมการณ์ที่แตกต่างกัน บุคคลที่มีการศึกษาสูงจะสนใจข่าวสาร เพราะเป็นผู้รับสารที่ดีและมีความรู้กว้างขวาง จึงมีความเข้าใจสารได้ดี และลึกซึ้งกว่า

๔. *อาชีพ* อาชีพที่ต่างกันมีแนวคิด ทักษะ อุดมการณ์ต่อเหตุการณ์ต่างๆ ไม่เหมือนกัน เพราะอาชีพเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการกำหนดรูปแบบของเวลา และสถานที่ทำให้มีผล ต่อการรับสื่อของแต่ละบุคคลด้วย

๕. *รายได้* เป็นปัจจัยกำหนดความเป็นอยู่ ความต้องการ ความคิดเห็น ตลอดจน พฤติกรรมต่างๆ ของบุคคล ดังนั้น บุคคลที่มีรายได้สูง จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้บุคคลเปิดรับสื่อได้ หลากหลายประเภทกว่าบุคคลที่มีรายได้น้อย

๖. *ภูมิสำเนา* หรือที่อยู่อาศัย จะเกี่ยวข้องกับสภาพทางเศรษฐกิจ การเมืองและ วัฒนธรรมท้องถิ่น ทำให้บุคคลที่อยู่ในพื้นที่ที่ต่างกันมีทัศนคติ พฤติกรรมแตกต่างกัน ปัจจัยด้าน บุคลิกภาพและจิตวิทยาส่วนบุคคล

จากแนวความคิดด้านลักษณะประชากรศาสตร์พบว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ ปัจจัยด้านบุคลิกภาพและจิตวิทยาส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคมแตกต่างกัน ส่งผลให้บุคคล มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกัน โดยแนวความคิดดังกล่าวข้างต้นนี้ ชี้ให้เห็นว่า หากต้องการจะสื่อสารให้เกิดสัมฤทธิ์ผลควรจะต้องเข้าใจถึงคุณลักษณะของประชากร ซึ่งมีผลต่อ พฤติกรรมการใช้สื่อและการรับฟังข่าวสารของผู้รับเป้าหมาย ซึ่งสอดคล้องกับ Defleur, M. L. (๑๙๗๐: ๑๒๒-๑๒๔) ที่ได้เสนอทฤษฎีกลุ่มสังคม (Social Categories Theory) โดยกำหนดให้ปัจจัย ทางสังคมเป็นตัวแปรแทรก (Intervening Variables) ซึ่ง Defleur กล่าวว่า ประชาชนมีลักษณะทาง สังคมที่คล้ายกัน จะแสดงพฤติกรรมการสื่อสารคล้ายคลึงกัน เช่น การเปิดรับสื่อมวลชน ความชอบ ต่อสื่อประเภทต่างๆ และผลของการสื่อสาร เป็นต้น สำหรับลักษณะทางสังคมที่สำคัญนั้น ได้แก่ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ ชาติพันธุ์ ศาสนา อายุ เพศ ภูมิสำเนา เป็นต้น ซึ่งตามสมมติฐานนั้น

ประชาชนที่มีลักษณะทางสังคมอยู่ในกลุ่มเดียวกันมักจะมีความสนใจหรือมีพฤติกรรมในแนวทางเดียวกัน (พีระ จิรโสภณ, ๒๕๓๕: ๖๔๖)

ทั้งนี้ในการศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องพบว่าปัจจัย ๒ ประการ เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการยอมรับการสื่อสารของผู้รับสารคือ (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, ๒๕๓๓: ๖๐-๖๗)

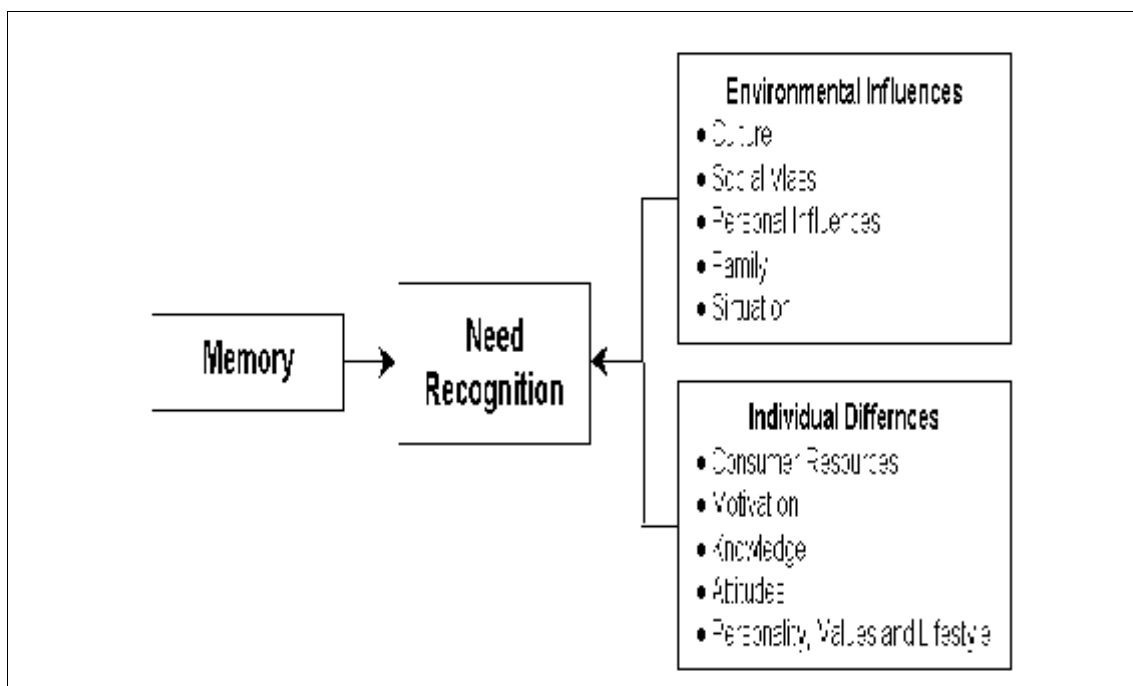
๑. ปัจจัยแวดล้อมทางสังคมที่มีวัฒนธรรมแตกต่างกันย่อมจะมองหรือจะยอมรับข้อมูลในการสื่อสารแตกต่างกันไป

๒. ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลทำให้การยอมรับข้อมูลในการสื่อสารแตกต่างกันเช่น ด้านประชากร (Demographics) ได้แก่ อายุ เพศ สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม หรือด้านจิตวิทยา (Psychographics) ได้แก่ แบบแผนการดำเนินชีวิต (Lift Style) หรือด้านการเปิดรับสื่อที่ไม่เหมือนกันก็มีผลทำให้บุคคลมีความชื่นชอบไม่เหมือนกันได้

## แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น (Opinion)

ความคิดเห็น เป็นการแสดงออกทางความรู้สึกหรือความเชื่อต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ซึ่งอาจเกิดจากการประเมินผลสิ่งนั้น หรือเหตุการณ์นั้นโดยอาศัยความรู้ อารมณ์ ประสบการณ์ และสภาพแวดล้อมในขณะนั้นเป็นพื้นฐานการแสดงออก (โยธิน ศันสนยุทธ และ จุมพล พูลภัทรชีวิน, ๒๕๒๙: ๓๖) ซึ่งอาจจะถูกต้องหรือไม่ก็ได้ ทางบวกหรือลบก็ได้ อาจจะได้รับ การยอมรับหรือปฏิเสธก็ได้ อาจจะเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ด้วยการพูดหรือการเขียนก็ได้ อย่างไรก็ตาม ความคิดเห็นไม่ใช่สิ่งเดียวกันกับทัศนคติ เพราะในตัวของมันเองไม่จำเป็นต้องประกอบด้วย องค์ประกอบทางอารมณ์ หรือพฤติกรรม (กฤษฎี มหาวิรุฬห์ อ่างในสุภาณี มังผล, ๒๕๔๔) ทั้งนี้ ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกของแต่ละคนในอันที่จะพิจารณาข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือเป็นการประเมินผลสิ่งใดสิ่งหนึ่งจากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ความคิดเห็นเป็นการตอบสนองต่อสิ่งเร้าที่ถูกจำกัด แต่เป็นสิ่งเร้าที่ได้รับอิทธิพลมาจากความโน้มเอียง ดังภาพที่ ๒ (Kolasa, ๑๙๖๙ อ่างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๔๗)

แผนภาพที่ ๒ - ๒ Need Recognition



ที่มา : Blackwell, Miniard and Engel, ๒๐๐๖: ๗๑ อ้างในศรีธัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๔๗

ในการศึกษาถึงความคิดเห็นต่างๆ ส่วนมากใช้วิธีการสอบถาม การซักถาม และบันทึกข้อมูลเก็บไว้ ซึ่งวิธีที่ง่ายที่สุดที่จะบอกถึงความคิดเห็นก็คือ การแสดงให้เห็นถึงจำนวนร้อยละของคำตอบในแต่ละข้อความ เพราะทำให้เห็นว่าความคิดเห็นจะออกมาในลักษณะใด และสามารถทำตามข้อคิดเห็นนั้นได้มากน้อยเพียงใด ในการวางนโยบายใด ๆ ก็ตาม ผลจากความคิดเห็นที่วัดออกมานั้น จะทำให้ผู้บริหารทราบว่าสมควรจะดำเนินนโยบายนั้นต่อหรือล้มเลิกไป (Best, ๑๙๗๗ อ้างในศรีธัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๔๘)

### การวัดความคิดเห็น

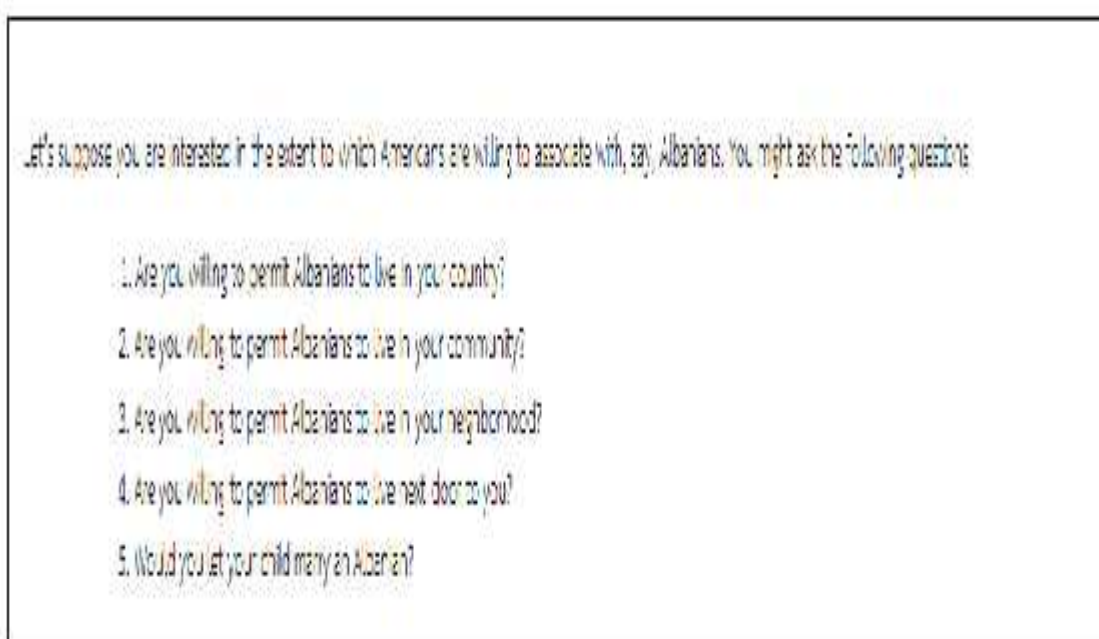
การวัดความคิดเห็น หรือการสำรวจความคิดเห็นนั้น เป็นการศึกษาความรู้สึกรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งอาจส่งผลถึงการแสดงออกทางพฤติกรรมของเจ้าของความคิด การวัดระดับความคิดเห็นจะช่วยให้สามารถกำหนดแนวทางหรือนโยบายที่เหมาะสม และสอดคล้องกับความคิดเห็นของส่วนรวมได้ (วิริยะ สุรมานนท์, ๒๕๔๗ อ้างในศรีธัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๔๘) โดยทั่วไปการวัดความคิดเห็นของบุคคล ทำได้โดยใช้วิธีการสังเกต การสอบถาม การสัมภาษณ์ การสนทนา และศึกษาจากข้อเขียน สมุดบันทึกประจำวัน จดหมาย และงานวิจัย ก็ได้ (Hurlock,



๑๙๕๕ อังในศรัณญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๔๘) ทั้งนี้ สามารถวัดความคิดเห็นได้จาก ๕ เครื่องมือ ดังนี้ (Babbie, ๑๙๙๕ อังในศรัณญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๔๘)

**๑. Bogardus Social Distance Scale** ของ Emory Bogardus ปี ๑๙๒๕ เป็นมาตรที่วัดทัศนคติหรือความคิดเห็นทางสังคมที่เรียกว่า Social Distance Scale โดยการสร้างข้อคำถามขึ้นมา ๕ ข้อหรือมากกว่า แล้วให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเฉพาะข้อที่ตรงกับความรู้สึกที่แท้จริงเพียงข้อใดข้อหนึ่ง หรือมากกว่าหนึ่งข้อขึ้นไป

แผนภาพที่ ๒ - ๓ Bogardus Social Distance Scale



ที่มา: (Babbie, ๑๙๙๕ อังในศรัณญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๔๘)

**๒. Thurstone Scaling** ของ Louis Leon Thurstone ปี ๑๙๒๗ Thurstone ได้พัฒนาทฤษฎีการวินิจฉัยเปรียบเทียบ (The Law Comparative Judgment) ขึ้นมาเพื่อเป็นรากฐาน ในการวัดทัศนคติของบุคคล ภายใต้ทฤษฎีนี้ Thurstone สันนิษฐานว่า ทัศนคติของบุคคลที่มีต่อบางสิ่งบางอย่างนั้นแสดงออกถึงความคิดเห็นหรือความรู้สึกที่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งมาตรวัดออกเป็น ๓ แบบ คือ วิธีจับคู่เปรียบเทียบ (Paired-Comparison Method) วิธีกำหนดขั้นคะแนนเท่ากัน (The Equal Appearing Interval) และวิธีให้ขั้นคะแนนแบบต่อเนื่อง (The Successive Interval) ตัวอย่างของ Thurstone Scaling

แผนภาพที่ ๒ - ๔ Constant-Sum Comparative-Ratings Scale

Constant-Sum Comparative-Ratings Scale

Please divide 100 points between the following two attributes in terms of the relative importance of each attribute to you.

Courteous service	_____
Convenient location	_____

ที่มา: Churchill, Brown and Suter, ๒๐๑๐ อ้างในศรีธัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔:

๔๙

๓. **Likert Scaling** ของ Renis Likert ซึ่ง Likert ได้พยายามพัฒนาการสร้งมาตรวัดแบบง่าย เรียกว่า "Simple Scale" จากการนำคะแนนที่ได้จากการใช้มาตรวัดแบบง่าย และมาตรวัดแบบวิธีกำหนดขั้นคะแนนเท่ากันมาคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) มีค่าสูงถึง .๙๙ Likert จึงได้ตัดสินใจใช้มาตรวัดที่ง่ายกว่า ซึ่งนิยมใช้มากกับแบบสอบถามที่วัดเจตคติหรือความเชื่อ โดยกำหนดรูปแบบออกเป็นระดับความคิดเห็นของผู้ตอบ ๑-๕ ระดับ ตั้งแต่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เพื่อเป็นการบอกขนาดความเข้มของเจตคติ โดยข้อคำถามจะประกอบด้วยข้อคำถามทั้งทางบวกและทางลบ เนื่องจากวิธีการดังกล่าวเป็นการนำคะแนนที่บุคคลซึ่งเป็นผู้ตอบในแต่ละข้อความจนครบทุกข้อความมารวมกันเป็นคะแนนทัศนคติ (Attitude Score) ของผู้ตอบแต่ละคนเช่นเดียวกับมาตรวัดแบบ Thurstone โดยมีข้อสมมติฐานว่าทัศนคติของบุคคลที่มีต่อบางสิ่งบางอย่างนั้น สามารถแสดงออกได้อย่างต่อเนื่องจากความชอบมากที่สุดไปจนถึงน้อยที่สุด หรือเห็นด้วยมากที่สุดไปจนถึงเห็นด้วยน้อยที่สุด

๔. **Semantic Differential Scaling** ของ Charles E. Osgood เป็นการวัดความหมายของมโนทัศน์ (Concept) ในรูปของคำคุณศัพท์ (Adjective) ให้ผู้ตอบแสดงความเห็นต่อข้อความที่แสดงถึงมโนทัศน์ในแต่ละข้อ โดยทำเครื่องหมายแสดงระดับความคิดเห็นของตนลงในช่องระหว่างคู่ของคำคุณศัพท์ที่ตรงกันข้าม เช่น ดี-ไม่ดี เสียใจ-ดีใจ ฯลฯ คุณสมบัติที่สำคัญของระดับความแตกต่างทางความหมาย คือ สามารถนำมาใช้ในการพัฒนารูปแบบของผู้บริโภคภายใต้แนวคิดการศึกษา กล่าวคือ เป็นรูปแบบที่แตกต่างกันใช้เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของผู้บริโภค และเพื่อใช้ในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ให้เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าให้มากที่สุด

๕. **Guttman Scaling** ของ Louis Guttman เป็นมาตรวัดที่มีชื่อเรียกหลายชื่อ เช่น Scalogram Analysis, Cumulative Scaling และ Unidimensional Scaling เป็นต้น แต่เป็นที่รู้จักกันในนาม Guttman Scale มากกว่า มาตรวัดนี้แตกต่างจากมาตรวัดแบบ Thurstone Scale และแบบ Likert Scale คือ เป็นอิสระจากข้อสันนิษฐานที่เกี่ยวกับการกระจายข้อวินิจฉัยเปรียบเทียบ

(The Distribution of Comparative Judgment) หรือการกระจายของบุคคลตามมาตรวัดทัศนคติ (The Distribution of Individuals Along the Attitude Scale) มาตรวัดแบบนี้มีข้อสมมติฐานเบื้องต้น 2 ประการคือ ประการแรกมีลักษณะเป็นมิติเดียว (Unidimension) คือ บุคคลหนึ่งมีคะแนนทัศนคติสูงกว่าอีกบุคคลหนึ่ง ดังนั้น ในทำนองเดียวกัน เราอาจกล่าวได้ว่าบุคคลหนึ่งชอบข้อความหนึ่งมากกว่าข้อความอื่นในชุดข้อความทั้งหมดซึ่งมากกว่าบุคคลอื่นๆ และเมื่อการวัดทัศนคติทำได้อย่างนี้ ข้อความการวัดทัศนคติดังกล่าวก็จะมีลักษณะที่เป็นมาตรวัดแบบมิติเดียว อีกประการหนึ่ง คือ การสะสมคะแนน (Cumulateness) คือ ผู้ตอบที่เห็นด้วยกับข้อความที่ ๑ อาจจะไม่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่ ๒ หรือ ๓ แต่จะเป็นไปไม่ได้ถ้าที่เห็นด้วยกับข้อความที่ ๓ แล้วจะไม่เห็นด้วยกับข้อความที่ ๑ และ ๒ มาก่อน ดังนั้นคะแนนที่ได้จึงเป็นคะแนนสะสม

แผนภาพที่ ๒ - ๕ Guttman Scaling

The percentages of the people in the 1990 GSS sample who supported a woman's right to an abortion, under three different conditions:

Woman's health is seriously endangered	92%
Pregnant as a result of rape	85%
Woman is not married	45%

ที่มา: Babbie, ๑๙๙๕ อ้างในศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๕๐

ในขณะเดียวกัน Schiffman and Kanuk (๒๐๑๐ อ้างในศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๕๐) ได้เสนอแนวคิดการวัดความคิดเห็นเพิ่มเติมคือ Behavior Intention Scales คือ เครื่องมือที่เป็นโอกาสที่ผู้บริโภคจะทำหน้าที่ในลักษณะบางอย่างในอนาคต เครื่องมืออีกตัวคือ Rank - Over Scales คือ มาตรวัดที่มีการถามในการจัดอันดับรายการเช่นผลิตภัณฑ์ (หรือร้านค้าปลีก หรือเว็บไซต์) เพื่อความพึงพอใจบางอย่าง วิธีการนี้เป็นวิธีการให้ข้อมูลที่สำคัญในการแข่งขัน และเปิดใช้งานนักการตลาดสามารถระบุพื้นที่ที่จำเป็นในการปรับปรุงการออกแบบผลิตภัณฑ์และการวางตำแหน่งผลิตภัณฑ์ ทั้งนี้ เครื่องมือที่ใช้วัดความคิดเห็น เป็นเครื่องมือเดียวกันกับการวัดทัศนคติ เพื่อมองให้เห็นภาพความแตกต่างของเครื่องมือแต่ละรูปแบบ

แผนภาพที่ ๒ - ๖ Attitude Scales

**LIKERT SCALE**

Next to each of the following statements, please record the number that best describes the extent to which you agree or disagree with each statement.

1. Strongly Agree	2. Somewhat Agree	3. Neither Agree or Disagree	4. Somewhat Disagree	5. Strongly Disagree
-------------------	-------------------	------------------------------	----------------------	----------------------

\_\_\_\_\_ It's fun to shop online.  
 \_\_\_\_\_ I am afraid to give my credit card number online.

**CUSTOMER SATISFACTION GUIDE**

Overall, how satisfied are you with Bank X's online banking? \_\_\_\_\_

1. Very Satisfied	2. Somewhat Satisfied	3. Neither Satisfied nor Dissatisfied	4. Somewhat Dissatisfied	5. Very Dissatisfied
-------------------	-----------------------	---------------------------------------	--------------------------	----------------------

**IMPORTANCE SCALE**

The following lists of features are associated with shopping on the Internet. Next to each feature, please record the number that best expresses how important or unimportant that feature is to you.

1. Extremely Important	2. Somewhat Important	3. Neither Important nor Unimportant	4. Somewhat Unimportant	5. Not at all Important
------------------------	-----------------------	--------------------------------------	-------------------------	-------------------------

\_\_\_\_\_ Speed of downloading the order form.  
 \_\_\_\_\_ Being able to register with the site.

**SEMANTIC DIFFERENTIAL SCALE**

For each of the following features, please check one alternative that best expresses you're your impression of how that feature applies to **online banking**:

Competitive rates	_____	Noncompetitive rates
Reliable	_____	Unreliable

Note: The same semantic differential scale can be applied to two competitive offerings, such as online banking and regular banking, and a graphic representation of the profiles of the alternatives, along with the bipolar adjectives included in the scale, can be easily constructed.

**BEHAVIOR INTENTION SCALES**

How likely are you to continue using Bank X's online banking for the next six months? \_\_\_\_\_

1. Definitely Will Continue	2. Probably Will Continue	3. Might or Will Continue	4. Probably Might not Continue	5. Definitely Will Not Continue
-----------------------------	---------------------------	---------------------------	--------------------------------	---------------------------------

How likely are you to recommend Bank X's online banking to friend? \_\_\_\_\_

1. Definitely Will Recommend	2. Probably Will Recommend	3. Might or Will Recommend	4. Probably Might not Recommend	5. Definitely Will Not Recommend
------------------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------------------	----------------------------------

**RANK ORDER SCALE**

We would like to find out about your preferences regarding banking methods. Please rank the following banking methods by placing a "1" in front of the method that you prefer most a "2" next to your second preference, and continuing until you have ranked all of the methods.

_____ Inside the bank	_____ Online banking	_____ Banking by telephone
_____ ATM	_____ Banking by mail	

ที่มา : Schiffman and Kanuk, ๒๐๑๐ อ่างในศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๕๑

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พิเชษฐ ขาวจ้อย. “การถวายนวบรรณกรรมและความสะดวกด้านการจราจรในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน : ศึกษาเฉพาะกรณีเสด็จฯ เป็นการส่วนพระองค์”. (เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๕๔)

วิเชียร โพธิ์ศรี. “การแก้ไขปัญหาการจราจรตามแนวพระราชดำริ”. (เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๓๘)

## กรอบความคิดของการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมจึงได้นำตัวแปรต่างๆ มาสร้างเป็นกรอบแนวคิดของการวิจัย ซึ่งมีองค์ประกอบคือ การบริหารองค์กร ได้แก่ จุดมุ่งหมายขององค์กร, โครงสร้างองค์กร, บุคคล และสภาพแวดล้อมขององค์กร ตามแนวคิดของ Novabizz (ออนไลน์, ๒๕๕๘) และทฤษฎีการเพิ่มประสิทธิภาพใน ๔ ด้าน ได้แก่ การลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต, การลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ ตามแนวคิดของเอกกมล เอี่ยมศรี (ออนไลน์, ๒๕๕๕)

แผนภาพที่ ๒ - ๗ กรอบแนวคิดของการวิจัย



## สมมติฐานของการวิจัย

การสร้างเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ คู่ขนานถนนรูปเตมีย์เชื่อมต่อกับทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ จะเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายนวบรรณกรรมและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของ การจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินได้

## บทที่ ๓

### วิธีดำเนินการวิจัย

#### กลุ่มตัวอย่าง

๑. การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้ศึกษาได้เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเลือกตัวอย่างที่เป็นตัวแทน (Typical Cases) และเป็นแหล่งข้อมูลข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่

- |     |                    |            |   |
|-----|--------------------|------------|---|
| ๑.๑ | พล.อ.ต.ประเมษฐ์    | เกษโกวิท   | ผู้บังคับการทหารอากาศดอนเมือง (ผบ.ตม.)  |
| ๑.๒ | พล.อ.ต.ศักดิ์พินิจ | พร้อมเทพ   | เจ้ากรมสารบัญชีกองทัพอากาศ และ<br>เลขาธิการ คณะกรรมการโครงการปรับปรุงภูมิสถาปัตยกรรมกองบัญชาการกองทัพอากาศ (บก.ทอ.) |
| ๑.๓ | พ.ต.อ.สุรเชษฐ์     | บัณฑิตย์   | ผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง  |
| ๑.๔ | ร.ต.อ.เกริก        | แก้วแสนต่อ | รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง  |

๒. การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน จำนวน ๔๐๐ ตัวอย่าง โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เฉพาะเจาะจง และใช้สูตรการหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane', ๑๙๗๓ อ้างใน ศรัณยู ไซวงค์แก้ว, ๒๕๕๔: ๖๙) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ ๙๕ และกำหนดความคลาดเคลื่อน (Error) ที่ยอมรับได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ  $\pm 5$  ได้ขนาดตัวอย่างจำนวน ๓๘๕ ตัวอย่าง เพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถามที่บกพร่องจึงสำรองกลุ่มตัวอย่างไว้ร้อยละ ๔ ได้เท่ากับ ๑๕ ตัวอย่าง รวมกลุ่มตัวอย่าง ๔๐๐ ตัวอย่าง

#### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจะแบ่งเป็นออกเป็น ๒ ส่วน ดังนี้

๑. การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจรจรณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ จำนวน ๔ ข้อ ได้แก่

- ๑.๑ การลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต
- ๑.๒ การลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ
- ๑.๓ การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก
- ๑.๔ การประหยัดต้นทุนของงบประมาณ

๒. การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ซึ่งแบ่งเป็น ๒ ส่วน ดังนี้

๒.๑ ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน ๔ ข้อ ได้แก่

- ๒.๑.๑ เพศ
- ๒.๑.๒ อายุ
- ๒.๑.๓ ระดับการศึกษา
- ๒.๑.๔ อาชีพ

ซึ่งลักษณะคำถามนั้นเป็นการให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียงข้อเดียวจากจำนวนคำตอบที่ให้เลือก

๒.๒ ส่วนที่ ๒ ข้อมูลเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพ จำนวน ๔ ข้อ โดยแบบสอบถามมีลักษณะแบบอันตรภาคชั้น โดยใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ซึ่งแบ่งความคิดเห็นออกเป็น ๕ ระดับ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบเพียงข้อเดียวจากระดับความคิดเห็นที่ระบุ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งคำถามจะครอบคลุมเนื้อหาการเพิ่มประสิทธิภาพ ๔ ด้าน ได้แก่ การลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต, การลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ

## การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการเก็บข้อมูลออกเป็น ๒ ส่วน คือ ๑) การวิจัยภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth Interview) และการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) และ ๒) การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยใช้เอกสารทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) (Churchill, Brown and Suter, ๒๐๑๐ อ้างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๗๐) ซึ่งแบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

๑.๑ การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth Interview) จากผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔ ท่าน

๑.๒ การวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้วิธีการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยใช้วิธีการสำรวจ (Survey Method) (Churchill, Brown and Suter, ๒๐๑๐: ๓๘-๓๙ อ้างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๖๙) เพื่อรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน ๔๐๐ คน และเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เฉพาะเจาะจง (Non-probability Sampling) ด้วยวิธีเลือกตัวอย่างตามสะดวก (Convenience Sampling) (Iacobucci and Churchill, ๒๐๑๐: ๒๘๖ อ้างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว ๒๕๕๔: ๗๐) สำหรับสถานที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือกองบัญชาการกองทัพอากาศ บริเวณหัวสนามบินฝั่งถนนวิภาวดีรังสิต และฝั่งถนนพหลโยธิน โดยใช้แบบสอบถามที่จัดทำขึ้นและให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง (Self-Administration Questionnaires) ซึ่งแบบสอบถามมีลักษณะแบบอันตรภาคชั้น โดยใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale และเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม ๒๕๕๘ จากนั้นนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ แล้วนำผลการวิเคราะห์ที่ได้มาสรุปผลการวิจัย (Churchill, Brown and Suter, ๒๐๑๐: ๖๘-๖๙ อ้างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๖๙)

๒. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) (Churchill, Brown and Suter, ๒๐๑๐ อ้างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๗๐) ได้แก่ ข้อมูลจากการรวบรวมจากตำราเรียน แนวคิดทฤษฎีงานวิจัย บทความในวารสาร การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง และสิ่งพิมพ์อื่นๆ รวมทั้งทางเว็บไซต์ต่างๆ และอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้อง

## การวิเคราะห์ข้อมูล

๑. การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยนำข้อมูลที่ได้มาจัดหมวดหมู่จัดกลุ่มข้อมูลให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ในการวิจัย และทำการวิเคราะห์โดยเทียบเคียงทฤษฎีควบคู่บริบท (Context) นำเสนอข้อมูลแบบพรรณนา (Descriptive Statistic) และนำมาสรุปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย



๒. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยข้อมูลจากแบบสอบถามทั้งหมด ๔๐๐ ชุด นำมาดำเนินการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติในเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) โดยดำเนินการดังนี้ (Churchill, Brown and Suter, ๒๐๑๐: ๔๐๑-๔๐๕ อ้างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๗๕)

๒.๑ การตรวจสอบข้อมูล (Editing) ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม และทำการแยกแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์ออก

๒.๒ การลงรหัส (Coding) นำแบบสอบถามที่ตรวจสอบถูกต้องแล้วมาลงรหัส

๒.๓ การประมวลผลข้อมูล นำข้อมูลที่ลงรหัสแล้วมาบันทึกและประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

**ส่วนที่ ๑** ข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา และอาชีพ โดยใช้แบบสอบถามแบบปลายปิด (Closed-end) และคำถามที่มีให้เลือกหลายคำตอบ (Multiple Choice) แต่ละข้อคำถามมีระดับการวัดข้อมูลต่างๆ ดังนี้

ข้อที่ ๑ เพศ ได้แก่ เพศชาย และเพศหญิง ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

ข้อที่ ๒ อายุ แบ่งเป็น ๕ ช่วงอายุคือ ต่ำกว่า ๒๐ ปี, ๒๑-๓๐ ปี, ๓๑-๔๐ ปี, ๔๑-๕๐ ปี และมากกว่า ๕๑ ปีขึ้นไป โดยใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

ข้อที่ ๓ ระดับการศึกษา ๕ ระดับ ได้แก่ ประถมศึกษา, มัธยมศึกษา, ปริญญาตรี/เทียบเท่า, ปริญญาโท/เทียบเท่า และสูงกว่าปริญญาโท โดยใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

ข้อที่ ๔ อาชีพ แบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ ข้าราชการ และไม่ใช่อาชีพราชการ ให้ระบุโดยใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

**ส่วนที่ ๒** ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีการเพิ่มประสิทธิภาพ โดยสร้างคำถามแบบอันตรภาคชั้น (Scaling) แบ่งการให้ระดับเป็น ๕ ระดับ จำนวนคำถาม ๔ ข้อ ในด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต, การลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ โดยใช้การวิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทสัดส่วน (Ratio Scale) (Churchill, Brown and Suter, ๒๐๑๐: ๒๕๐-๒๕๑ อ้างใน ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๗๘) ซึ่งมีการกำหนดระดับคะแนน คือ

ความคิดเห็นที่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	กำหนดคะแนนเท่ากับ ๕
ความคิดเห็นที่เห็นด้วย	กำหนดคะแนนเท่ากับ ๔
ความคิดเห็นที่ไม่แน่ใจ	กำหนดคะแนนเท่ากับ ๓

ความคิดเห็นที่ไม่เห็นด้วย กำหนดคะแนนเท่ากับ ๒  
 ความคิดเห็นที่ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง กำหนดคะแนนเท่ากับ ๑  
 การคิดค่าเฉลี่ยของคะแนนที่ได้แบ่งระดับความคิดเห็นที่ได้รับ เป็น ๕ ระดับ โดยวิธีการ  
 คำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของแต่ละอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนอันตรภาคชั้น}} \\ &= \frac{๕ - ๑}{๕} \\ &= ๐.๘๐ \end{aligned}$$

ค่าเฉลี่ยระหว่าง	๔.๒๑ - ๕.๐๐	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นที่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	๓.๔๑ - ๔.๒๑	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นที่เห็นด้วย
	๒.๖๑ - ๓.๔๐	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นที่ไม่แน่ใจ
	๑.๘๑ - ๑.๖๐	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นที่ไม่เห็นด้วย
	๑.๐๐ - ๑.๘๐	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นที่ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) (ศรัญญา ไชยวงศ์แก้ว, ๒๕๕๔: ๘๐)

## บทที่ ๔

### ผลการวิจัย

การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายเป็นความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ถนนสนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน โดยสร้างเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ คู่ขนานถนนรูปเตมีย์เชื่อมต่อทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ ซึ่งผลการวิจัยสนับสนุนกรอบแนวคิดการศึกษาทั้ง ๔ ด้าน ได้แก่ ด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต, การลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ ซึ่งผลการวิจัยทั้งเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### เชิงคุณภาพ

จากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พล.อ.ต.ประเมศร์ เกษโกวิท ได้กล่าวถึงภาพรวมของการดำเนินงานว่า ในส่วนของกองทัพอากาศเส้นทางหัวสนาม และท้ายสนาม โดยปกติจะไม่อนุญาตให้ประชาชนเข้ามาใช้เส้นทาง เนื่องจากเป็นพื้นที่หวงห้ามของกองทัพอากาศ แต่เนื่องด้วยเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน กองทัพอากาศจึงเปิดให้ใช้เฉพาะช่วงเวลา โดยทำการควบคุมด้านการรักษาความปลอดภัย จากสถิติรถยนต์บุคคลภายนอกที่ขอทำบัตรผ่านเข้า-ออกฐานทัพอากาศมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี ๒๕๕๘ มีจำนวนเพิ่มขึ้นประมาณ ๘๔,๐๐๐ กว่าคัน การปิดถนนเพื่อถวายเป็นความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จฯ ณ กองทัพอากาศ ดอนเมืองจะต้องปิดเส้นทางถนนวิภาวดี ทั้งบนทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์และบริเวณพื้นราบ ตั้งแต่แยกหลักสี่ถึงทางเข้าฐานทัพอากาศและถนนรูปเตมีย์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อด้านการจราจรทั้งถนนวิภาวดีบริเวณสนามบินดอนเมือง และถนนพหลโยธินบริเวณทางแยก คปอ.

ทั้งนี้ สถิติการรับ-ส่งเสด็จฯ เฉลี่ยประมาณ ๓๐๐-๔๐๐ ครั้งต่อปี หรือประมาณ ๑-๒ ครั้งต่อวัน โดยเส้นทางเสด็จฯ มาที่สนามบินกองทัพอากาศ ระยะทางที่จะต้องปิดถนนวิภาวดีเพื่อถวายเป็นความปลอดภัยตั้งแต่ทางลงยกระดับดอนเมืองโทลเวย์จนถึงทางยกระดับรูปเตมีย์

เป็นระยะทางประมาณ ๔.๕ กิโลเมตร ปริมาณรถยนต์ที่ใช้เส้นทางดังกล่าวเฉลี่ยประมาณ ๗,๐๐๐-๘,๐๐๐ คันต่อชั่วโมง (เทียบเคียงกับสถิติของสำนักงานการจราจรกรุงเทพมหานคร)

ร.ต.อ. เกริก แก้วแสนโต ให้ข้อมูลว่าจากข้อมูลการจราจรนั้นจะการปิดเส้นทางจราจร (ปิดขาด) ก่อนขบวนเสด็จฯ ประมาณ ๑๐ นาที ซึ่งก่อนหน้าที่จะมีการปิดขาดเส้นทางจะมีการทอนรถในเส้นทาง (ปล่อยรถเป็นช่วง) เพื่อไม่ให้ตกรถหรือหยุดชะงักยาวจนถึงช่วงดินแดง ส่วนขาเข้าการจราจรจะหยุดนิ่งและยาวไปจนถึงประมาณเชียรร์รังสิต ประมาณ ๓ กิโลเมตร แต่หากเป็นช่วงชั่วโมงเร่งด่วน การจราจรจะหยุดไปจนถึงประมาณฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต และหลังจากขบวนเสด็จฯ ผ่านไปแล้ว หน่วยงานจราจรจะต้องเร่งระบายรถอีกประมาณ ๒๐-๓๐ นาที จึงจะเข้าสู่ภาวะปกติ อย่างไรก็ตาม ผลการสัมภาษณ์ตามกรอบการวิจัย ๔ ด้านมีดังนี้

### ๑. ด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต

พล.อ.ต. ศักดิ์พิณิจ พร้อมเทพ ได้กล่าวถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต ไว้ว่า ในเบื้องต้นต้องทำความเข้าใจก่อนว่าถนนเส้นนี้สร้างขึ้นเพื่อเป็นเส้นทางเสด็จฯ การนำไปใช้ในการกิจอื่นต้องได้รับพระบรมราชานุญาต/พระราชานุญาต แต่ถ้าคำนึงถึงความสะดวกที่ประชาชนจะได้รับก็น่าจะคุ้มค่าในระยะยาว อย่างไรก็ตามยังมีข้อพิจารณาในเรื่องปริมาณรถยนต์ที่จะเพิ่มขึ้นในเขตกองทัพอากาศ การรักษาความปลอดภัยและผู้ได้ประโยชน์จากถนนนี้โดยตรงคือ บริษัท ดอนเมืองโทลเวย์ จำกัด ซึ่งควรมีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้วย สำหรับ พล.อ.ต.ปรเมศร์ เกษโกวิท เห็นด้วยในโครงการดังกล่าว และได้ให้ความเห็นเพิ่มเติม โดยแยกเป็น ๒ ด้าน คือ

๑.๑ ด้านการรักษาความปลอดภัย ที่จะช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรักษาความปลอดภัย สมพระเกียรติ และนำมาเป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงานได้ต่อไป

๑.๒ ด้านประชาชนผู้ใช้เส้นทาง สามารถที่จะช่วยลดระยะเวลาของประชาชนผู้ใช้เส้นทางในการเดินทาง และลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน/เชื้อเพลิง

ทั้งนี้ ในส่วนของเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ ที่เชื่อมต่อทางด่วนโทลเวย์ นอกจากจะออกแบบมาเพื่อรับ-ส่งเสด็จฯ ในช่วงเสด็จฯ แล้ว ในยามปกติสามารถให้ประชาชนใช้เส้นทางนี้ได้ด้วยเพื่อย่นระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับ ร.ต.อ. เกริก แก้วแสนโต ที่เสนอว่า การจัดสร้างโครงการฯ จะช่วยลดผลกระทบด้านจราจรในส่วนพื้นที่ราบ โดยไม่ต้องปิดเส้นทางพื้นที่ราบคือเส้นทางวิภาวดีรังสิต แต่ปิดเฉพาะเส้นทางโทลเวย์ ซึ่งประชาชนที่ใช้เส้นทางวิภาวดีรังสิตก็ไม่ต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรที่หยุดชะงักในบางช่วงก็ได้ นอกจากนี้ปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อการเดินทางโดยเครื่องบิน ณ สนามบินดอนเมือง ซึ่งมีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จึงอาจมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยได้อีกด้วย โดยเฉพาะชาวต่างชาติที่อาจไม่เข้าใจในวัฒนธรรมของเมืองไทย

## ๒. ด้านการลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ

พล.อ.ต. ศักดิ์พิณิจ พร้อมเทพ ให้ความความคิดเห็นด้านนี้ว่า ถนนเส้นนี้น่าจะช่วยให้การทำงานร่วมกันของหน่วยต่างๆ ในการแก้ปัญหาจราจรบริเวณแยก คปอ. มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพราะจะสามารถระบายรถส่วนหนึ่งขึ้นโทลเวย์ได้ทันที โดยไม่ต้องฝ่าการจราจรที่ติดขัดบนถนนวิภาวดีไปขึ้นโทลเวย์ที่ด่านหลักสี่ ซึ่ง บริษัท ดอนเมืองโทลเวย์ จำกัด จะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากตรงนี้ด้วย ผลพลอยได้อีกประการหนึ่งคือการจราจรบนวิภาวดีจะสั้นไหลขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ พล.อ.ต.ประเมศร์ เกษโกวิท ที่ว่า ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสะดวกและทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ง่ายขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของการจราจร จะช่วยลดเวลาและบุคลากรในการถวายนความปลอดภัย นอกจากนี้ ยังส่งผลดีต่อสุขภาพจิตของผู้ใช้รถอีกด้วย

ในส่วนของ พ.ต.อ. สุรเชษฐ์ บัณฑิตย์ ได้ชี้ประเด็นให้เห็นถึงภารกิจที่ตำรวจยึดถือเป็นหลักในการถวายนความปลอดภัย ซึ่งจะใช้ ๓ หลัก คือ ๑. ความปลอดภัยต้องสูงสุด ๒. ความสมพระเกียรติ และ ๓. เป็นไปตามพระราชประสงค์ ซึ่งหากใช้เส้นทางเฉพาะทางด่วนโทลเวย์ ก็จะไม่มีขอกซอย ไม่มีคนเดินข้ามถนน ไม่มีสัตว์สี่เท้าตัดหน้าขบวน ฯลฯ ทำให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เมื่อตัดปัญหาดังกล่าวออกไป จึงเหลือเฉพาะเรื่องพื้นที่สูงข่มที่ต้องให้ความสำคัญเป็นพิเศษเพียงประเด็นเดียว สอดคล้องกับ ร.ต.อ. เกริก แก้วแสนต่อ ที่ให้ข้อคิดเห็นว่าการรักษาความปลอดภัยจะสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น ในด้านกำลังพล เส้นทางพื้นราบจะใช้กำลังตำรวจของสถานีตำรวจนครบาลดอนเมืองประมาณ ๖๕ นาย เนื่องจากจะต้องมีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำทุกปากซอยทุกสะพานลอย ซึ่งจำนวนดังกล่าวยังไม่รวมจราจรกลาง แต่หากถวายนความปลอดภัยโดยใช้เฉพาะเส้นทางบนทางด่วนโทลเวย์จะทำให้ใช้กำลังตำรวจลดลง เหลือแค่ประมาณ ๑๕ นาย เท่านั้น (เทียบเคียงกับกรณีเสด็จฯ เส้นทางท่าอากาศยานดอนเมืองวีไอพี) กล่าวโดยสรุป ในส่วนของงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง เห็นด้วยอย่างยิ่งหากมีโครงการดังกล่าวเกิดขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เรื่องการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากขึ้น ใช้กำลังพลน้อยลง และสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

## ๓. การดำเนินการที่สร้างประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก

พล.อ.ต. ศักดิ์พิณิจ พร้อมเทพ กล่าวว่า ในการดำเนินโครงการดังกล่าวจะทำให้กิจกรรมหลัก/ภารกิจหลักมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นได้อย่างไรนั้น การมีถนนเส้นนี้จะช่วยให้การปิดจราจรมีเส้นทางและระยะเวลาที่สั้นลง ซึ่งเป็นประโยชน์ทั้งขบวนเสด็จฯ และประชาชน

สำหรับ พล.อ.ต.ประเมศร์ เกษโกวิท ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นนี้ว่า ช่วยสนับสนุนภารกิจหลักให้มีประสิทธิภาพได้จากการลดขั้นตอนการดำเนินงานลง จากที่จะต้องวางแผนเกี่ยวกับ

พื้นที่ที่ให้การรักษาความปลอดภัยฯ ประมาณหนึ่ง ทั้งเรื่องของบุคลากร และการเตรียมความพร้อมด้านอื่นๆ ยกตัวอย่างให้เห็นภาพ ปัจจุบัน หากมีการเสด็จฯ โดยใช้เส้นทางถนนวิภาวดี จะต้องปิดเส้นทางทั้งเส้นทางโทลเวย์และทางพื้นราบ ทำให้ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจค่อนข้างมาก แต่หากมีโครงการนี้ขึ้น จะช่วยลดปริมาณเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติภารกิจลงมากกว่าครึ่งอย่างแน่นอน สำหรับ พ.ต.อ. สุรเชษฐ์ บัณฑิตย์ ให้ความคิดเห็นว่า หากมีโครงการฯ จะสนับสนุนภารกิจหลัก ๓ ข้อ โดยเฉพาะข้อ ๒ คือ สมพระเกียรติมากยิ่งขึ้น สนับสนุนเหตุผลในส่วนของจุดสูงข่ม เนื่องจากหากใช้เส้นทางพื้นราบ และผ่านช่วงที่มีการก่อสร้าง จะมีปัญหาเรื่องการบริหารจัดการคนอย่างมาก โดยเฉพาะคนงานก่อสร้างที่มีจำนวนมากและยากต่อการควบคุม ภาพที่เห็นจึงดูไม่เรียบร้อยดูแล้ววุ่นวาย ซึ่งหากใช้เส้นทางโทลเวย์ นอกจากจะประหยัดเรื่องกำลังคน และงบประมาณแล้วยังประหยัดในเรื่องของเวลาในการถวายความปลอดภัยอีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ ร.ต.อ. เกริก แก้วแสนต่อ ที่ว่า ความปลอดภัยมากขึ้นแน่นอน สมพระเกียรติมากขึ้น และที่สำคัญคือส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยลง

#### ๔. การประหยัดต้นทุนของงบประมาณ

พล.อ.ต. ศักดิ์พิณิจ พร้อมเทพ และ พล.อ.ต.ปรเมศร์ เกษโกวิท เห็นสอดคล้องกันในประเด็นนี้ว่า การใช้เส้นทางเชื่อมต่อถนนรูปเตี้ยและดอนเมืองโทลเวย์จะช่วยลดงบประมาณลงได้ในด้าน พ.ต.อ. สุรเชษฐ์ บัณฑิตย์ แสดงความคิดเห็นว่าในส่วนของงบประมาณที่ใช้ในโครงการก็จะมีค่าดำเนินการประมาณหนึ่ง ซึ่งต้องเป็นการหารือร่วมกันในหลายส่วน แต่สำหรับในส่วนของงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลดอนเมืองที่เห็นได้ชัดคือ งบประมาณงบประมาณด้านกำลังพลของตำรวจที่ลดลงกว่าร้อยละ ๗๖ ซึ่งปกติจะใช้กำลังตำรวจในแต่ละครั้งในเส้นทางพื้นราบประมาณ ๖๕ นาย หากมีเส้นทางเชื่อมต่อดังกล่าวจะใช้กำลังตำรวจในแต่ละครั้งเพียง ๑๕ นายเท่านั้น อีกส่วนหนึ่งที่เห็นได้ชัดคือ ภาคประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินจะประหยัดเรื่องเวลาค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง และโดยเฉพาะเรื่องของคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของทั้งประชาชนและเจ้าหน้าที่ฯ

### เชิงปริมาณ

#### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

**ส่วนที่ ๑** ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

จากการศึกษาข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ และอาชีพ วิเคราะห์โดยใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และการคำนวณค่าร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปตาราง ซึ่งได้ผลการศึกษา แสดงดังตารางที่ ๔-๑

## ตารางที่ ๔-๑ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

(n = ๑๐๐)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
๑. เพศ		
ชาย	๒๓๖	๕๙.๐
หญิง	๑๖๔	๔๑.๐
รวม	๔๐๐	๑๐๐.๐
๒. อายุ		
ต่ำกว่า ๒๐ ปี	๐	๐.๐
๒๑-๓๐ ปี	๙๒	๒๓.๐
๓๑-๔๐ ปี	๑๖๘	๔๒.๐
๔๑-๕๐ ปี	๑๐๘	๒๗.๐
มากกว่า ๕๑ ปีขึ้นไป	๓๒	๘.๐
รวม	๔๐๐	๑๐๐.๐

## ตารางที่ ๔-๑ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

(n = ๑๐๐)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
๓. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	๐	๐.๐
มัธยมศึกษา	๔๘	๑๒.๐
ปริญญาตรี/เทียบเท่า	๒๖๐	๖๕.๐
ปริญญาโท/เทียบเท่า	๘๔	๒๑.๐
สูงกว่าปริญญาโท	๘	๒.๐

รวม	๔๐๐	๑๐๐.๐
๔. อาชีพ		
ข้าราชการ	๑๙๒	๔๘.๐
ไม่ใช่ข้าราชการ	๒๐๘	๕๒.๐
รวม	๔๐๐	๑๐๐.๐

จากตารางที่ ๔-๑ สรุปผลการศึกษาได้ว่า จำนวนประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน นั้น ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๐ มีอายุอยู่ระหว่าง ๓๑-๔๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๔๒ รองลงมา มีอายุระหว่าง ๔๑-๕๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๒๗ สำหรับระดับการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่การศึกษาอยู่ระดับปริญญาตรี/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ ๖๕ รองลงมาคือ ระดับปริญญาโท/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ ๒๑ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพที่ไม่ใช่ข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๐

**ส่วนที่ ๒** ความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน วิเคราะห์โดยสร้างคำถามแบบอันตรภาคชั้น (Scaling) แบ่งการให้ระดับเป็น ๕ ระดับ จำนวนคำถาม ๔ ข้อ ในการเพิ่มประสิทธิภาพ คือ การลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต, การลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ โดยใช้การวิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) และนำเสนอในรูปแบบตาราง ซึ่งได้ผลการศึกษา ดังตารางที่ ๔-๒

ตารางที่ ๔-๒ แสดงค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยฯ

การเพิ่มประสิทธิภาพ	ระดับความคิดเห็น
---------------------	------------------



	Mean	S.D.	ความคิดเห็น
๑. การลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต	๓.๙๑	.๖๔๒	เห็นด้วย
๒. การลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ	๔.๒๕	.๖๐๖	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
๓. การดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก	๔.๕๐	.๖๑๓	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
๔. การประหยัดต้นทุนของงบประมาณ	๔.๔๕	.๖๕๘	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ ๔-๒ จะเห็นได้ว่า ความคิดเห็นต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน ด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต โดยมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๙๑ ในส่วนด้านการลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, ด้านการดำเนินงานที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และด้านการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ พบว่ามีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๔.๒๕, ๔.๕๐ และ ๔.๔๕ ตามลำดับ

### สรุปผลการวิจัย

จากผลการศึกษาข้างต้น จึงสรุปผลได้ว่า หากมีการจัดสร้างเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ คู่ขนานถนนรูปเตมีย์เชื่อมต่อทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ จะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินได้มากยิ่งขึ้น

## บทที่ ๕

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### สรุป

การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ถนน สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของกองจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (๑) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวทางที่เหมาะสมในการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ถนน สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และ (๒) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์การเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนตัวของกองจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุดทั้งภารกิจทางทหาร และภารกิจทางพลเรือน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔ ท่าน รวมถึงประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านฐานทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน จำนวน ๔๐๐ คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ เป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ที่ผู้ศึกษาได้สร้างขึ้น โดยการศึกษาเอกสาร ทฤษฎี และผลงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสอบถามผู้เชี่ยวชาญ และแบบสอบถามประชาชนที่ใช้เส้นทางผ่านกองทัพอากาศจากถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน เกี่ยวกับการเชื่อมต่อเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ ถนนรูปเดียวกับทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ Frequency, Percentage, Mean และ Standard Deviation ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติทั้งหมดนี้ ใช้โปรแกรมวิเคราะห์ทางสถิติช่วยคำนวณค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยผลการวิจัยสามารถสรุปได้ดังนี้

#### ๑. เจริญคุณภาพ

##### ๑.๑ ด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารให้ความเห็นว่าคุ้มค่าต่อการลงทุนในระยะยาว ทั้งช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรักษาความปลอดภัย สมพระเกียรติ และนำมาเป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงานได้ต่อไป รวมถึงในด้านประชาชนผู้ใช้เส้นทาง สามารถที่จะช่วยลดระยะเวลาของ

ประชาชนผู้ใช้เส้นทางในการเดินทาง รวมถึงลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน/เชื้อเพลิง และลดผลกระทบต่อ การเดินทางโดยเครื่องบิน ณ สนามบินดอนเมืองได้

### ๑.๒ ด้านการลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ

ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสะดวกและทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ง่ายขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของตำรวจจราจร จะช่วยลดเวลาและกำลังพลในการรักษาความปลอดภัย นอกจากนี้ ยังส่งผลดีต่อสุขภาพจิตของผู้ใช้รถอีกด้วย

### ๑.๓ การดำเนินการที่สร้างประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก

การมีโครงการนี้จะช่วยสนับสนุนภารกิจหลักซึ่งได้แก่การถวายเป็นความปลอดภัย ในการรับ-ส่งเสด็จฯ ให้มีประสิทธิภาพได้จากการลดขั้นตอนการดำเนินงานลง ลดปริมาณเจ้าหน้าที่ใน การปฏิบัติภารกิจ และการเตรียมความพร้อมด้านอื่นๆ ลง

### ๑.๔ การประหยัดต้นทุนของงบประมาณ

การใช้เส้นทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อดอนเมืองโทลเวย์จะช่วย ลดงบประมาณลงได้ สำหรับงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลดอนเมืองที่เห็นได้ชัดคือ งบประมาณ ด้านกำลังพลของตำรวจที่ลดลงกว่าร้อยละ ๗๖ ซึ่งปกติจะใช้กำลังตำรวจในแต่ละครั้งในเส้นทางพื้น ราบประมาณ ๖๕ นาย หากมีเส้นทางเชื่อมต่อดังกล่าวจะใช้กำลังตำรวจในแต่ละครั้งเพียง ๑๕ นาย เท่านั้น อีกส่วนหนึ่งที่เห็นได้ชัดคือ ภาคประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางถนนวิภาวดีรังสิตและ ถนนพหลโยธินจะประหยัดเรื่องเวลา ค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง และโดยเฉพาะเรื่องของสุขภาพจิต ที่ดีขึ้นของทั้งประชาชนและเจ้าหน้าที่

## ๒. เชีงปริมาณ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ ๕๙.๐ มีอายุอยู่ระหว่าง ๓๑-๔๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๔๒ รองลงมาคืออายุระหว่าง ๔๑-๕๐ ปี คิดเป็นร้อยละ ๒๗ สำหรับระดับ การศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่การศึกษาอยู่ระดับปริญญาตรี/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ ๖๕ รองลงมาคือ ระดับปริญญาโท/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ ๒๑ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพที่ไม่ใช่ข้าราชการ คิดเป็น ร้อยละ ๕๒.๐

ผลการวัดความคิดเห็นต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายเป็นความปลอดภัยและ รับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราช อาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยาน กองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและ ถนนพหลโยธิน ด้านการลงทุนที่คุ้มค่าสร้างโอกาสในการเติบโต โดยมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๙๑ ในส่วนด้านการลงทุนด้านประสิทธิภาพในการดำเนินการ, ด้านการดำเนินงาน

ที่สร้างเสริมประสิทธิภาพของกิจกรรมหลัก และด้านการประหยัดต้นทุนของงบประมาณ พบว่ามีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๔.๒๕, ๔.๕๐ และ ๔.๔๕ ตามลำดับ

หากมีการจัดสร้างเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ คู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ จะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการถวายเป็นความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธินได้มากยิ่งขึ้น

## ข้อเสนอแนะ

๑. ในการจัดสร้างเส้นทางรับ-ส่งเสด็จฯ คู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ จะต้องประสานความร่วมมือกับหน่วยงานหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งหากได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายเป็นอย่างดี จะส่งผลดีต่อการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ ในระยะยาวได้

๒. ด้านถนนพหลโยธิน มีผลกระทบบ้างเช่นกัน เนื่องจากต้องมีการปิดถนนรูปเตมีย์ด้านแยก คปอ. หากมีการเพิ่มเส้นทางเชื่อมถนนพหลโยธิน-วิภาวดีรังสิต โดยอยู่นอกเหนือพื้นที่กองทัพอากาศ ก็จะทำให้มีการระบายรถได้มากขึ้น ลดการติดขัดของการจราจรได้ดีขึ้น

๓. การวิจัยฉบับนี้ สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับสนามบินของกองทัพอากาศ ทั้ง ๑๑ แห่งทั่วประเทศได้

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

เกรียงศักดิ์ เขียวยิ่ง. การบริหารรัฐกิจ แนวคิด หลักการ และการปฏิบัติ. ขอนแก่น : ห้างหุ้นส่วน  
จำกัดขอนแก่นการพิมพ์, ๒๕๓๕.

พีระ จิโรสภณ. เอกสารการสอนวิชาทฤษฎีการสื่อสารมวลชน หน่วยที่ ๑๑. นนทบุรี : โรงพิมพ์  
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, ๒๕๓๕.

โยธิน ศันสนยุท และจุมพล พูลภัทรชีวิน. จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ศูนย์  
ส่งเสริมวิชาการ, ๒๕๒๙.

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. องค์การและการจัดการ. กรุงเทพมหานคร : ธรรมสาร, ๒๕๔๕.

สมใจ ลักษณะ. การพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน. กรุงเทพฯ : เฟื่องฟ้าพรินติ้ง, ๒๕๔๓.

สุรนาท ชมะณะรงค์เสรี. นโยบายสาธารณะและหลักการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง.  
ขอนแก่น : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๒๕๔๐.

สุรพงษ์ โสธนะเสถียร. หลักและทฤษฎีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : ประสิทธิ์,  
๒๕๓๗.

#### เอกสารวิจัย

กัญแก้วพารณ กลินี่มนวล. “ประสิทธิภาพการบริหารจัดการสำนักงานจังหวัดพิษณุโลกตามหลัก  
อิทธิบาท ๔”. พุทธศาสนมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัย  
มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, ๒๕๕๔.

ชุมศักดิ์ ชุมนุม. “ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของสำนักงานศึกษาธิการอำเภอ :  
กรณีศึกษา เขตการศึกษา ๑๐”. ภาคนิพนธ์พัฒนาสังคมศาสตร์มหาบัณฑิตนิพนธ์,  
สาขาพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ๒๕๔๙.

พิเชษฐ ขาวจ้อย. “การถวายความปลอดภัยและความสะดวกด้านการจราจรในขบวนเสด็จพระราช  
ดำเนิน : ศึกษาเฉพาะกรณีเสด็จฯ เป็นการส่วนพระองค์”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล,  
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๕๔.

วิเชียร โพธิ์ศรี. “การแก้ไขปัญหาการจราจรตามแนวพระราชดำริ”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๓๘.

ศรัณญา ไชยวงศ์แก้ว. “ความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อคุณภาพการบริการของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ภายหลังการเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์กร”. วิทยานิพนธ์ บริหารธุรกิจ มหาบัณฑิต, สาขาการตลาด, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, ๒๕๕๔.

สุภาณี มั่งพล. “การรับรู้และความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่กลุ่มงานพยาบาลโรงพยาบาลราชวิถีต่อการเปลี่ยนแปลงโรงพยาบาลเป็นองค์กรมหาชน”. สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๔๔.

### เอกสารไม่ตีพิมพ์

กองทัพอากาศ. “หนังสือลับมาก ที่ กท๐๖๒๐/ แผนยุทธการ ทอ.๙๙๙”. เอกสารการประชุม. มีนาคม ๒๕๔๙.

### ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กรมราชองครักษ์. “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๒”. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [http://www.radc.go.th/media/k2/attachments/law\\_secure52\\_1.pdf](http://www.radc.go.th/media/k2/attachments/law_secure52_1.pdf), ๒๕๕๒.

กรมราชองครักษ์. “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ พ.ศ.๒๕๔๙”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.radc.go.th/media/k2/attachments/12.pdf>, ๒๕๔๙.

กองทัพอากาศ. “พระราชบัญญัติจัดระเบียบบริหารราชการ กระทรวงกลาโหม พ.ศ.๒๕๕๑”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.rtaf.mi.th/page.aspx?p=2>, ๒๕๕๑.

กองทัพอากาศ. “นโยบายผู้บัญชาการกองทัพอากาศ ประจำปีพุทธศักราช ๒๕๕๘”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://imgcdn.rtaf.mi.th/web/rtafpolicy/RTAF\\_Policy\\_58.pdf](http://imgcdn.rtaf.mi.th/web/rtafpolicy/RTAF_Policy_58.pdf), ๒๕๕๑.

กองทัพอากาศ. “ราชกิจจานุเบกษา พระราชบัญญัติจัดระเบียบบริหารราชการ กระทรวงกลาโหม พ.ศ. ๒๕๕๑”. เข้าถึงได้จาก : <http://imgcdn.rtaf.mi.th/web/mission/mod2551.pdf>, ๒๕๕๑.

- เฉลิมเกียรติ แก้วหอม. “แนวความคิด ทฤษฎีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://sukanrat.blogspot.com/2012/09/blog-post\\_804.html](http://sukanrat.blogspot.com/2012/09/blog-post_804.html), ๒๕๕๕.
- นันทวัฒน์ เกิดชื่น. “การสร้างมูลค่าเพิ่มจากการวิจัยและพัฒนา (Value Creation from Research and Development)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [www.gotoknow.org/posts/396266](http://www.gotoknow.org/posts/396266), ๒๕๕๓.
- เบญจลักษณ์ ศกุนะสิงห์. “พลังขับเคลื่อนมูลค่ากับความมั่งคั่ง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://202.183.190.2/FTPiWebAdmin/knw\\_pworld/image\\_content/84/64-67.pdf](http://202.183.190.2/FTPiWebAdmin/knw_pworld/image_content/84/64-67.pdf), ๒๕๕๓.
- ประชาไท. “ผบ.ตร. ทำคู่มือแนวปฏิบัติด้านการจราจรแจก ตร.-หลังในหลวงรับสั่งลดการปิดถนน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.prachatai.com/journal/2012/07/41343>, ๒๕๕๕.
- ปิยะ ต๊ะวิชัย. “แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านจราจร” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.trafficpolice.go.th/download/4.แนวความคิดและทฤษฎีด้านการจราจร.pdf>, มปป.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. “คู่มือ การปฏิบัติหน้าที่ในการถวายความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน (เป็นทางการและเป็นการส่วนพระองค์)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [www.rsp.go.th/download/doc/formal\\_05062555.doc](http://www.rsp.go.th/download/doc/formal_05062555.doc), ๒๕๕๕.
- เสรี วงษ์มณฑา. “การตลาดคือการสร้างคุณค่า”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.manager.co.th/iBizchannel/ViewNews.aspx?NewsID=9490000114546>, ๒๕๕๘.
- เอกกมล เอี่ยมศรี. “การกำหนดและบริหารจัดการ Value Drivers ขององค์กร: Part 1”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.oknation.net/blog/Project Management/2012/02/14/entry-2>, ๒๕๕๕.

## ภาษาต่างประเทศ

### journal

- Defleur M. Theories of Mass Communication. 5<sup>th</sup> edition. (New York : Longman, 1989).
- Likert. A technique for the measurement of attitude. (In G.F. Summer (Ed). Attitudes measurement. (New York : Rand McNally, 1970).

Thomas S. Bateman and Scott A. Snell. Management: Building Competitive Advantage. 4<sup>th</sup> Edition, (Boston : Lrwin McGraw-Hill, 1999).

## Database

Adison Aei. Value Based Management: VBM. Available : [http://www.tpa.or.th/publisher/pdfFileDownloadS/qm175\\_p020-22.pdf](http://www.tpa.or.th/publisher/pdfFileDownloadS/qm175_p020-22.pdf), 2012.

Griffin, Ricky W. Management. (Boston : Mass, 1997). 4.

Joseph T. Klapper. The effect of Mass Communication. (New York : Free Press, 1967). 49.

Novabizz. “พฤติกรรมองค์กร”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.novabizz.com/NovaAce/Behavior/Organization-Behavior.htm>, ๒๕๕๘.

Griffin, Ricky W. Management. (Boston : Mass, 1999). 6.

Schermerhorn, J. R. Management. (New York : John Wiley, 1999). G-2.



ภาคผนวก

## ภาคผนวก ก

### แบบสัมภาษณ์

#### เรื่อง

การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ และการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

---

๑. โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมืองโทลเวย์คุ้มค่ากับการลงทุน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร
๒. โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมืองโทลเวย์ จะทำให้การดำเนินการ/การทำงานของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นท่านมีความคิดเห็นอย่างไร
๓. โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมืองโทลเวย์ สามารถทำให้กิจกรรมหลัก/ภารกิจหลัก (การถวายความปลอดภัยฯ) มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร
๔. โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมืองโทลเวย์ สามารถทำให้ประหยัดต้นทุนด้านงบประมาณท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

## ภาคผนวก ข

## แบบสอบถาม

## เรื่อง

การเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ  
สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมวงศานุวงศ์ และพระราชอาคันตุกะ ด้านการจราจร  
ณ สนามบินของกองทัพอากาศ: ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานกองบัญชาการกองทัพอากาศ  
และการเคลื่อนตัวของจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน

## คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษาเท่านั้น ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

น.อ. แมน ศีตะจิตต์

รองเลขานุการ กองทัพอากาศ

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๗ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

## ส่วนที่ ๑ ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

## ๑. เพศ

๑) ชาย

๒) หญิง

## ๒. อายุ

๑) ต่ำกว่า ๒๐ ปี

๒) ๒๑ - ๓๐ ปี

๓) ๓๑ - ๔๐ ปี

๔) ๔๑ - ๕๐ ปี

๕) ๕๑ ปีขึ้นไป

## ๓. ระดับการศึกษา

๑) ประถมศึกษา

๒) มัธยมศึกษา

๓)ปริญญาตรี / เทียบเท่า

๔)ปริญญาโท / เทียบเท่า

๕) สูงกว่าปริญญาโท

๔. อาชีพ

๑) ข้าราชการ

๒) ไม่ใช่ข้าราชการ

**ส่วนที่ ๒** ความคิดเห็นในการเพิ่มประสิทธิภาพในการถวายความปลอดภัยและรับ-ส่งเสด็จฯ

ความคิดเห็น	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	[๕]	[๔]	[๓]	[๒]	[๑]
๑ โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมือง โทลเวย์คุ้มค่ากับการลงทุน					
๒ โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมือง โทลเวย์ จะทำให้การดำเนินการ/การทำงานของทุกหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น					
๓ โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมือง โทลเวย์ สามารถทำให้กิจกรรมหลัก/ภารกิจหลัก (การถวายความ ปลอดภัยฯ) มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น					
๔ โครงการสร้างทางคู่ขนานถนนรูปเตมีย์ยกระดับเชื่อมต่อตอนเมืองโทล เวย์ สามารถทำให้ประหยัดต้นทุนด้านงบประมาณ					

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

---



---



---



---



---



---

## ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นาวาอากาศเอก แมน ศีตะจิตต์
วัน เดือน ปีเกิด	๒๑ ตุลาคม ๒๕๐๒
การศึกษา	โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๑๙ โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ ๒๖ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๓๗ วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๕๐
ประวัติการทำงาน โดยย่อ	นายทหารการฝึก ฝ่ายยุทธการฝูงบิน ๔๑๑ กองบิน ๔๑ กองพลบินที่ ๓ กองบัญชาการยุทธทางอากาศ นายทหารยุทธการกองบิน ๔๑ กองพลบินที่ ๓ กองบัญชาการยุทธทางอากาศ รองผู้บังคับการกองบิน ๔๑ กองบัญชาการยุทธทางอากาศ ผู้บังคับการกรมนักเรียนนายเรืออากาศรักษาพระองค์ โรงเรียนนายเรืออากาศ
ตำแหน่งปัจจุบัน	รองเลขานุการ กองทัพอากาศ