

บทความวิจัย (Research Article)

การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

Development of Road Safety Discipline: Cultivation Strategies for Youth in School is Kamphaeng Phet Province

จิตติ ชมนารัตติกอร์^{1*} ปาจารย์ ผลประเสริฐ¹ และนพคุณ ชูตัน²
Jitti Chommanarttikorn^{1*}, Pajaree Polprasert¹ and Nopakhun Chutan²

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 2) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรและผู้ที่เกี่ยวข้อง 3) เพื่อพัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 4) เพื่อประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร การวิจัย เป็น 4 ขั้นตอน ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้แบบสอบถาม ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ขั้นตอนที่ 3 พัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ขั้นตอนที่ 4 ประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ผลการวิจัยพบว่า

1. ด้านพฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร เยาวชนที่มีพฤติกรรมที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ส่วนใหญ่เยาวชนจะขับรถในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นเพราะสภาพครอบครัวแตกแยกทำให้เยาวชนต้องขับที่โรงเรียนเองในขณะที่ยังไม่มีใบขับขี่ พฤติกรรมที่เยาวชนไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับที่ระยะใกล้ๆ เป็นเพราะทำตามอย่างเพื่อนและโรงเรียนก็อยู่ใกล้บ้านพัก พฤติกรรมที่เป็นการก่ออันตราย เยาวชนส่วนใหญ่เมื่อได้รับสัญญาณไฟเหลือง มักจะเร่งเครื่องเพื่อให้ผ่านไปได้เสมอเป็นเพราะเร่งรีบกลัวไม่ทันไปโรงเรียน ทำให้ต้องขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะไปให้เร็วขึ้น พฤติกรรมที่เป็นการกระทำโดยประมาท ถ้าถนนโล่งๆ เยาวชนมักจะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด แซงซ้ายแซงขวา เมื่อเจอรถที่ขับช้าๆ เยาวชนก็จะขับรถแซง แม้จะเป็นเส้นทึบหรือสะพาน สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร ด้านครอบครัว พบว่าผู้ปกครองทำตัวเป็นตัวอย่างไม่ดีให้เยาวชนเห็น ทำให้เยาวชนทำตามอย่าง และ

¹ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร 62000

Faculty of Management Sciences, Kamphaeng Phet Rajabhat University, Kamphaeng Phet 62000

² คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร 62000

Faculty of Industrial Technology, Kamphaeng Phet Rajabhat University, Kamphaeng Phet 62000

*Corresponding author; email: jitti9570@gmail.com

(Received: 1 May 2021; Revised: 8 June 2021; Accepted: 29 June 2021)

DOI: <https://doi.org/10.14456/psruhss.2023.21>

ผู้ปกครองขาดการปลูกจิตสำนึกหรือให้ความรู้แก่เยาวชนในเบื้องต้น ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุทางถนน ด้านสังคม พบว่าเยาวชนคิดว่ามีผู้ช่วยดูแล เมื่อกระทำผิดกฎจราจร และเยาวชนยังขาดจิตสำนึกในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย ทำให้ขับขี่ด้วยความเร็วเกินไป ด้านร่างกาย พบว่าเยาวชนขับขี่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการมองเห็น หรือมองเห็นไม่ชัดเจน เช่น ต้องสวมแว่นสายตา สายตาสั้นหรือยาวในขณะขับขี่ ทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจน เหมือนคนที่สายตาปกติ และเยาวชนขับขี่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการได้ยิน หรือได้ยินไม่ชัดเจน ทำให้ไม่ได้ยินเวลาที่มีสัญญาณเตือนจากผู้ขับขี่คันอื่น หรือไม่ได้ยินสัญญาณนกหวีดจากตำรวจจราจร ด้านจิตใจ พบว่าเยาวชนคิดว่าถ้ามีวุ่นวายทำตามกฎจราจรทุกครั้ง จะทำให้เสียเวลาในการเดินทางจึงขับขี่โดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และเยาวชนขับขี่ด้วยความเร็วเกินไป และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เทศบาล แขวงทางหลวง ไม่รื้อถอนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน และไม่มีป้ายเตือน ทำให้เยาวชนทำผิดกฎจราจรและเกิดอุบัติเหตุ

2. ด้านสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และ ด้านระบบงาน โดยแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่ อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ทุกด้าน อยู่ในระดับปานกลาง ปัญหาด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย และ 2 ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีบุคลิกภาพที่ไม่ น่าเชื่อถือและไม่เป็นมิตรกับเยาวชน ปัจจัยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน และผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร

3. การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ และกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและมาตรการ ซึ่งกลยุทธ์ ได้แก่ 1) ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 2) พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ 3) เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 4) พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 5) พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ 6) พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

4. ผลการประเมินการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร พบว่า มีความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์อยู่ในระดับที่สูงสุด เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน สรุปได้ว่า มีความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

คำสำคัญ: กลยุทธ์ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

Abstract

The research aims 1) to study the behaviors and causes of road safety disciplines of youth in schools in Kamphaeng Phet Province, 2) to study the conditions, problems, and factors related to the cultivation of road safety disciplines for youth in schools, 3) to develop strategic cultivation of road safety disciplines for youth in schools, and 4) to evaluate strategic cultivation of road safety disciplines for youth in schools. The research was conducted in 4 steps. In Step 1, the behaviors and causes of road safety disciplines of youth were surveyed with 381 people in 3 behavior aspects: regulatory offences, risk behavior, and negligence behavior, and examined together with the causes of road safety disciplinary actions of the youth in terms of family, physical, psychological, social, and environmental aspects. In Step 2, the data collection methods used were questionnaires and group chats to explore the conditions, problems, and factors related to the cultivation of road safety disciplines for youth in schools. In Step 3, the process of developing road safety discipline strategies for youth in schools was organized by 3.1) interviewing 4 schools that successfully implemented road safety disciplines, 3.2) organizing Environmental Analysis (SWOT Analysis) workshops with 13 experts, 3.3) drafting cultivation strategies for road safety disciplines with 11 experts, and 3.4) examining the draft by 13 experts. In Step 4, the road safety discipline strategies were evaluated by 22 experts.

The results showed:

1. The behaviors and causes of road safety disciplines of youth in schools in Kamphaeng Phet Province were found that most young people drive/ride without driving/riding licenses because family conditions require them to drive/ride to schools. They do not wear helmets for the short ride because they follow their friends, and their schools are nearby. They always accelerate to pass yellow traffic lights. In addition, on the clear roads, they tend to drive faster and switch lanes frequently. They also overtake on the solid white line or on bridges to pass slower-driving cars.

Within the family aspect, it was found that parents are not always good role models and neglected to educate the youth basic driving rules. Moreover, the youth thought that they were always helped by their parents when they violate traffic rules. Physically, some youth still drive/ride even when they have vision and hearing impairments. Mentally, some youth have the mindset that following the traffic rules is a waste of time. Environmentally, it was found that the related authorities and departments do not take good care of road conditions, for example, trees, billboards, traffic signs.

2. Most conditions, problems and factors related to the cultivation of road safety discipline for young people in the school were moderate. The key problems were that the traffic police educators are insufficient, unreliable, and unfriendly. The other main factors included the attitudes toward their friends and families.

3. The road safety discipline strategies for youths in schools were developed under the concepts of vision, mission, and purpose to enhance the management system, budget, innovation, technology, public relations system, and the monitoring and evaluation process in implementing road safety disciplines for youth in schools in Kamphaeng Phet Province.

4. Evaluation of the development of road safety discipline strategies was found consistent, suitable, feasible, and beneficial at the highest level.

Keywords: Strategy development of road safety disciplines, For youth, In schools, Kamphaeng phet province

บทนำ

ความปลอดภัยทางถนน เป็นประเด็นที่มีสำคัญของโลก โดยสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติ ได้กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนสำคัญ ของการพัฒนาที่ยั่งยืนและประกาศให้ช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) อีกทั้งในวันที่ 4 เมษายน 2559 สมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติยังได้มีมติในเรื่องนี้ไว้หลายประเด็นซึ่งประมวลได้ว่า ในปี 2556 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจำนวนหนึ่ง แต่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนก็ยังคงสูงจนไม่สามารถยอมรับได้ โดยพบว่าผู้เสียชีวิตทั่วโลกมีจำนวนมากกว่า 1.25 ล้านคน บาดเจ็บกว่า 50 ล้าน คนต่อปี ซึ่งร้อยละ 90 เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา และที่สำคัญอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในเด็กและเยาวชนที่มีอายุระหว่าง 15 – 25 ปี ดังนั้นจึงต้องการให้ทั่วโลกร่วมมือกันลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนนครั้งหนึ่ง เพื่อบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในปี พ.ศ.2563 และในปี พ.ศ. 2573 ต้องเข้าถึงความปลอดภัย การเตรียมความพร้อมในเรื่องการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน โดยต้องให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้มีสภาวะเปราะบาง (คนเดินเท้า คนขี่รถจักรยาน เด็ก ผู้หญิง ผู้พิการ และคนชรา) เพิ่มมากขึ้น (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ. เล่ม 2, หน้า 10,2559) ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าความปลอดภัยทางถนนหรือการสร้างความปลอดภัยทางด้านจราจร เป็นประเด็นเร่งด่วนที่ทุกประเทศจะต้องดำเนินการให้เกิดขึ้น

ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งที่มีความสำคัญกับมติของสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติอย่างมาก โดยพบว่า รัฐบาลในสมัยนั้นโดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) พร้อมกำหนดแนวดำเนินการไว้ว่า ให้มีการบูรณาการการดำเนินงานจากทุกหน่วยงาน เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2553) และในปัจจุบันสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ.2560-2564 โดยในการจัดทำยุทธศาสตร์ ได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนนของประเทศไทย พบว่า อุปสรรคของการกำกับดูแลข้อหนึ่งคือ “ปัญหาด้านพฤติกรรมและวัฒนธรรม การใช้รถใช้ถนนของคนไทย ที่นำไปสู่ปัญหาด้านการขนส่งต่างๆ จำนวนมาก” และได้กำหนดกลยุทธ์ที่ 2.1 ว่า “ปรับปรุงและพัฒนาระบบ มาตรฐานและกำกับดูแล ด้านความปลอดภัยของการขนส่ง” (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร กระทรวงคมนาคม, 2560, หน้า 2-29, 3-10) อีกทั้งการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยยังต้องมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) แบบองค์รวม โดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้รถใช้ถนน และหน่วยงานองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดทำให้ประชาชนมีระเบียบวินัยในการใช้จราจร แต่อุปสรรคที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ได้แก่ การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน ขาดการแสวงหาแนวทางไปสู่เป้าหมายร่วม ความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิมๆ การขาดความเข้าใจในวัฒนธรรมความปลอดภัย ขาดทิศทางการวิจัยและองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรม (นพดล กรประเสริฐ, 2560) ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า รัฐบาลประเทศไทยให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนนภายใต้แนวคิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการพัฒนาทางพฤติกรรม

ของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ซึ่งวิธีการที่เหมาะสมก็คือ การพัฒนาระบบที่เหมาะสมผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

แม้ว่าประเทศไทยจะดำเนินการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง แต่ก็พบว่าปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมีปริมาณสูงมากอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยเฉพาะในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2558 พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนเป็นอันดับ 3 ของโลก จนได้รับการขนานนามให้เป็นถนนที่อันตรายที่สุดในโลกในเอเชีย และยังเป็นอันดับ 1 ในด้านอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะสองล้อ โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากถึงร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด (สถานการณ์โลก, 2558, เมษายน) ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์เรนทรกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในแต่ละปีมีเด็กและเยาวชนที่เป็นนักเรียน นักศึกษา ซึ่งอยู่ในวัยเรียนต้องจบชีวิตไปกว่า 20,000 คน จากความคึกคะนองออกซิ่งรยตามค่าคืน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25 ของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ซึ่งในจำนวนนี้ มีกลุ่มที่ชื่นชอบแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน หรือที่เรียกกันว่า แก๊งเด็กแว้น รวมอยู่ด้วย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ สสส., 2551) และต่อมาในปี พ.ศ. 2558 องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ได้ประมาณการว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 21,897 ราย หรือคิดเป็นประมาณ 60 รายต่อวัน ซึ่งจัดเป็น ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลก (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2559, หน้า 2-3) อีกทั้งจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศที่สำรวจโดย Thai RSC Statistical Report ตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ.2560 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2560 ก็พบว่า ประเทศไทยมีผู้ทุพพลภาพ 1,928 คน บาดเจ็บ 653,923 คน เสียชีวิต 7,011 คน รวม 662,862 คน จากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2560, พฤศจิกายน15) ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าปัญหาความปลอดภัยทางถนนยังเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ซึ่งคาดว่าส่วนใหญ่คือเยาวชน ที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์เพื่อสัญจรภายใต้พฤติกรรมเสี่ยงของเยาวชนเอง

ในขณะที่วัฒนธรรมความปลอดภัยต้องมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย แต่กลับพบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีผู้ใช้รถขาดวินัยทางจราจร ค่อนข้างสูง พฤติกรรมและสาเหตุของผู้ใช้รถที่ทำให้รถติด ร้อยละ 96.5 ได้แก่ ไม่มีวินัย ผ่าฝืนกฎจราจร ไม่ต่อคิว ตัดหน้า ขอบเบียด ขอบแทรก ร้อยละ 92.9 ได้แก่ นิสัยไม่ดี ทำตามกฎหมายเฉพาะเวลามีตำรวจเฝ้าอยู่ และร้อยละ 91.9 ได้แก่ แคนซัปรถเล่นไลน์ สับนุหรี และใช้มือถือ (นพดล กรรณิกา, 2559) ส่วนการเกิดอุบัติเหตุก็พบว่า อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ในปี 2557-2558 และช่วงเทศกาลปีใหม่ เกิดจากพฤติกรรมเมาแล้วขับและการขับเร็ว เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมากกว่า 2 ใน 3 ของทั้งหมดในช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ สำหรับยานพาหนะกลุ่มเสี่ยงที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ ซึ่งประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ปีละกว่า 6 พันราย และได้รับบาดเจ็บอีกกว่า 2 แสนรายต่อปี โดยผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าร้อยละ 70 มีการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ซึ่งเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กที่เป็นกลุ่มเสี่ยงมากที่สุด เนื่องจากวัยรุ่นมีการสวมใส่หมวกนิรภัย ร้อยละ 23 และกลุ่มเด็กมีเพียงร้อยละ 7 (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2560, หน้า 20, 103) จากข้อมูลจึงสื่อได้ว่า พฤติกรรมของคนไทย โดยเฉพาะเยาวชนไทย ยังขาดพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนค่อนข้างมาก ดังนั้นแนวทางการสร้างความปลอดภัยบนถนนของประเทศไทยก็คือการสร้างแนวดำเนินการที่นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ถนนของเยาวชน

สถานีดำรวจภูธรอำเภอเมืองกำแพงเพชรต้องการให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้เนื่องจากพบว่า ในปี 2560 จังหวัดกำแพงเพชรมีสถิติผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตสะสม อยู่ในอันดับที่ 41 ของประเทศ โดยมีผู้เสียชีวิต 128 คน และบาดเจ็บ 5,803 คน รวม 5,931 คน (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2560,

พลศจิกายน 15) อีกทั้งยังเป็นจังหวัดหนึ่งที่เด็กและเยาวชนมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง โดยจากข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี 2560 ผ่านบริษัทกลาง ฯ พบว่า เด็กและเยาวชนเฉพาะของอำเภอเมืองกำแพงเพชร ในช่วงอายุ 0-25 ปี มีสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าช่วงอายุอื่นๆ

จังหวัดกำแพงเพชร เป็นสังคมชนบท จะเห็นได้ว่าเด็กและเยาวชนจึงมีความจำเป็นต้องเดินทางไปในที่ต่างๆ รวมทั้งไปยังสถานศึกษาด้วยตนเองในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะการขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไปยังสถานศึกษา ซึ่งจากการที่ผู้วิจัยปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานจราจรของสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกำแพงเพชรก็พบว่า เยาวชนของจังหวัดกำแพงเพชรมีการ ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เช่น ขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ ประมาท ขอบความเสี่ยง คิดว่าตัวเองเก่ง ขอบขี่ที่เร็วด้วยความคะนองตามวัย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ไม่ใส่ใจในความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนร่วมทาง และมองข้ามประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เป็นต้น จนก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยทางถนน

อย่างไรก็ตามจากประสบการณ์ของผู้วิจัย พบว่า การแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว ยังไม่สามารถทำให้เกิดวินัยทางจราจรในเด็กและเยาวชนได้ นำมาสู่การศึกษาวิจัยการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรสืบต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
2. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
3. เพื่อพัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
4. เพื่อประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

วิธีการดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยเรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยอย่างเป็นขั้นตอนวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1.2 ขอบเขตประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.2.1 การศึกษาโดยใช้แบบสอบถาม

1.2.1.1 ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 3 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยม นักเรียนอาชีวศึกษา และนักเรียนอุดมศึกษา รวม จำนวน 48,382 คน

1.2.1.2 กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 3 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยม นักเรียนอาชีวศึกษา และนักเรียนอุดมศึกษา จำนวน 381 คน ที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มแบบหลายขั้น (Multi-stage Sampling) ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางเครซีเมอร์แกน (Krejcie and Morgan) ส่วนกลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพ จากการเลือกแบบเจาะจง แบ่งเป็น 2 กลุ่มรวม 15 คน ได้แก่ กลุ่มที่ 1 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 6 คน ที่มีประสบการณ์ในการปลูกฝังวินัยด้าน

ความปลอดภัยทางถนนไม่น้อยกว่า 3 ปี กลุ่มที่ 2 กลุ่มบุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 9 คน

1.3 ขอบเขตตัวแปร

1.3.1 สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา 5 ด้าน คือ ด้านครอบครัว ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม (วิลลิสท์รี วิทยากุล, 2526)

1.3.2 พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา 3 ด้าน คือ พฤติกรรมที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ พฤติกรรมที่เป็นการก่ออันตราย และพฤติกรรมที่เป็นการกระทำโดยประมาท (กาญจน์กรรณ สว่างคะ, 2559)

1.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist)

ตอนที่ 2 พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale)

ตอนที่ 3 สาเหตุของการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale)

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบเติมคำ

1.5 การสร้างเครื่องมือและหาคุณภาพของเครื่องมือ

1) ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร และสร้างแบบสอบถาม

2) สร้างแบบสอบถามฉบับร่าง และนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ตรวจสอบความถูกต้องชัดเจน และความครบถ้วนสมบูรณ์ ของรายการข้อคำถามในแบบสอบถาม จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน

3) นำผลการประเมินของผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยคำนวณหาความสอดคล้อง (IOC : Index of Objective Congruence) และพิจารณาเลือกรายการคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ .06 ถึง 1 และปรับปรุงภาษาในรายการคำถามบางข้อให้สั้นและสื่อความหมายชัดเจนขึ้นตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

4) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และนำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมาคำนวณเพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีการครอนบัค (Cronbach) ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) 0.916 อยู่ในเกณฑ์ดีมาก

5) จัดทำเป็นแบบสอบถามที่สมบูรณ์เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

1.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ผู้วิจัยดำเนินการขอหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล

2) ผู้วิจัยนำหนังสือและแบบสอบถามไปให้ผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง และกำหนดวันไปรับแบบสอบถามกลับคืนมาด้วยตนเอง

3) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามกลับมาตรวจสอบความถูกต้อง เพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

- 1) สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ (Frequency Value) และค่าร้อยละ (Percentage Value)
- 2) พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)
- 3) สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)
- 4) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยค่าความถี่และค่าร้อยละ
- 5) ข้อมูลด้านข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์โดยสรุปเนื้อหาและสรุปประเด็น

ผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร

พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร โดยแบบสอบถามเยาวชนที่มีพฤติกรรมพฤติกรรมที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ส่วนใหญ่พฤติกรรมเยาวชนจะขับรถในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่เป็นเพราะสภาพครอบครัวทำให้เยาวชนต้องขับรถมาโรงเรียนเองในขณะที่ยังไม่มีใบขับขี่ พฤติกรรมที่เยาวชนไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ระยะใกล้ๆ เป็นเพราะทำตามอย่างเพื่อนและโรงเรียนก็อยู่ใกล้บ้านพัก พฤติกรรมที่เป็นการก่ออันตราย เยาวชนส่วนใหญ่เมื่อได้รับสัญญาณไฟเหลือง มักจะเร่งเครื่องเพื่อให้ผ่านไปได้เสมอเป็นเพราะเร่งรีบกลัวไม่ทันไปโรงเรียน ทำให้ต้องขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะไปให้เร็วขึ้น พฤติกรรมที่เป็นการกระทำโดยประมาท ถ้าถนนโล่งๆ เยาวชนมักจะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด แซงซ้ายแซงขวา เมื่อเจอรถที่ขับช้าๆ เยาวชนก็จะขับรถแซง แม้จะเป็นเส้นทึบหรือสะพาน

สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร โดยแบบสอบถามสาเหตุด้านครอบครัว พบว่า ผู้ปกครองทำตัวเป็นตัวอย่าง เช่น ผู้ใหญ่พาขึ้นรถจักรยานยนต์ขี่ ย้อนศร ทำให้เยาวชนทำตามอย่าง และผู้ปกครองขาดการปลูกจิตสำนึกหรือให้ความรู้แก่เยาวชนในเบื้องต้น ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุทางถนน สาเหตุด้านสังคมพบว่าเยาวชนคิดว่ามีผู้ช่วยดูแล เมื่อกระทำความผิดกฎจราจร เช่น ผู้ปกครองหรือตนเองรู้จักกับตำรวจจราจร ซึ่งเป็นการเข้าใจผิดคิดว่าเมื่อทำความผิดกฎจราจรแล้วจะมีคนช่วยได้ และเยาวชนยังขาดจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัย ทำให้ขับขี่ด้วยความคึกคะนอง สาเหตุด้านร่างกายพบว่าเยาวชนขับขี่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการมองเห็น หรือมองเห็นไม่ชัดเจน เช่น ต้องสวมแว่นสายตา สายตาสั้นหรือยาวในขณะที่ขับขี่ ทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจนเหมือนคนที่สายตาปกติ และเยาวชนขับขี่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการได้ยิน หรือได้ยินไม่ชัดเจน ทำให้ไม่ได้ยินเวลาที่มีสัญญาณเตือนจากผู้ขับขี่รถคันอื่น หรือไม่ได้ยินสัญญาณนกหวีดจากตำรวจจราจร สาเหตุด้านจิตใจพบว่าเยาวชนคิดว่าถ้าแม้ทำตามกฎจราจรทุกครั้ง จะทำให้เสียเวลาในการเดินทางจึงขับขี่โดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และเยาวชนขับขี่ด้วยความคึกคะนอง และสาเหตุด้านสิ่งแวดล้อมพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้ดูแลถนนไม่ดี กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้ง

จราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เทศบาล แขวงการทาง
ไม่รื้อถอนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน และไม่มีเวลาเป็นออก ทำให้เยาวชนทำผิดกฎจราจรและเกิดอุบัติเหตุ

2. ผลการศึกษา สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.1 ผลการศึกษาสภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร 5 ด้าน คือ ด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และ ด้านระบบงาน
โดยแบบสอบถาม พบว่า

2.1.1 ด้านบุคลากร มีการบรรยายให้เห็นถึงผลของการกระทำผิดกฎจราจร สามารถทำให้
เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจร

2.1.2 ด้านรูปแบบการบริหาร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีการชักจูงให้หน่วยงาน องค์กร และภาค
ประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมที่ให้ความรู้ ส่วนใหญ่ร่วมดำเนิน โครงการ กิจกรรม มีการวางแผน มีการ
ดำเนินการตามแผน

2.1.3 ด้านโครงสร้าง มีการกำหนดผู้รับผิดชอบงานต่างๆในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนให้กับเยาวชน กำหนดภาระหน้าที่จำแนกตามกลุ่มงาน

2.1.4 ด้านกลยุทธ์ มีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง
ถนนโดยตรง มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โครงการรณรงค์ความ
ปลอดภัยทางถนนของนักเรียน นักศึกษา ประชาชน

2.1.5 ด้านระบบงาน มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
ให้กับเยาวชนที่หลากหลาย มีการนำคอมพิวเตอร์มาใช้ประกอบในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

2.2 ผลการศึกษาปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร 5 ด้าน คือ ด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และ ด้านระบบงาน
โดยแบบสอบถาม พบว่า

2.2.1 ด้านบุคลากร ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษา
และจำนวนเยาวชน จำนวนตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรมีน้อยกว่าจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน

2.2.2 ด้านรูปแบบการบริหาร ยังไม่มีการจัดทำแผน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง
ถนนให้กับเยาวชนที่ชัดเจน ไม่มีการนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนน ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2.3 ด้านโครงสร้าง ไม่มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ตามโครงสร้าง ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบใน
การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนและโครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้อง กับ สภาพ
การจราจรในพื้นที่

2.2.4 ด้านกลยุทธ์ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่
หลากหลาย โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุ ของการ
กระทำผิดวินัยจราจร

2.2.5 ด้านระบบงาน เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง
ถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ

2.3 ผลการศึกษปัจจัยการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร ปัจจัยภายนอก 4 ด้าน คือ ด้านสังคมและวัฒนธรรม ด้านการเมืองและกฎหมาย ด้านเศรษฐกิจ

และด้านเทคโนโลยี และ ศึกษาปัจจัยภายใน 4 ด้าน คือ คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ การจัดการ โดยใช้แบบสอบถามการสนทนากลุ่ม พบว่า

2.3.1 ปัจจัยภายนอก ด้านสังคมและวัฒนธรรม ส่วนใหญ่เกิดจากวัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

2.3.2 ปัจจัยภายนอก ด้านการเมืองและกฎหมาย เยาวชนและผู้ปกครองทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง

2.3.3 ปัจจัยภายนอก ด้านเศรษฐกิจ รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน และการเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

2.3.4 ปัจจัยภายนอก ด้านเทคโนโลยี หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน มีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน

2.3.5 ปัจจัยภายใน ด้านคน ส่วนใหญ่อยู่ที่ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านวินัยจราจร และบุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย

2.3.6 ปัจจัยภายใน ด้านเงิน ส่วนใหญ่มีการใช้จ่ายเงินงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า และงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น

2.3.7 ปัจจัยภายใน ด้านวัสดุอุปกรณ์ ส่วนใหญ่พบว่าจัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือนภายในสถานศึกษา จัดทำเครื่องหมายจราจรตามถนน ทางร่วมทางแยก ป้ายห้าม ป้ายเตือน

2.3.8 ปัจจัยภายใน ด้านการจัดการ ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน การประชาสัมพันธ์ รณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่นโทรทัศน์ สถานีวิทยุ

3. การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ และกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและมาตรการ ซึ่งกลยุทธ์ ได้แก่ 1) ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 2) พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ 3) เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 4) พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 5) พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ 6) พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

4. ผลการประเมินการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร พบว่า มีความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์อยู่ในระดับที่สุด เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน สรุปได้ว่า มีความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

สรุปและอภิปรายผล

จากผลการวิจัยการพัฒนากฎบัตรการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่นำเสนอข้างต้น ผู้วิจัยอภิปรายผลใน 4 ประเด็นหลักตามวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. จากผลการศึกษาเพื่อศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลดังนี้

พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร โดยสอบถามพฤติกรรมที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ พฤติกรรมที่เป็นการก่ออันตราย และพฤติกรรมที่เป็นการกระทำโดยประมาทพบว่า เยาวชนที่มีพฤติกรรมผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนใหญ่ โดยจะมีพฤติกรรมขับรถในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้เพราะสภาพครอบครัวที่ไม่เอื้อต่อการมารับ-ส่งบุตรหลาน จึงทำให้เยาวชนต้องขี่รถมาโรงเรียนเองในขณะที่ยังไม่มีใบขับขี่ หรือไม่พกใบอนุญาตขับขี่ บางส่วนยังไม่ได้ทำใบอนุญาตขับขี่ จึงทำให้ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึด ส่วนพฤติกรรมที่เยาวชนไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขี่รถระยะใกล้ๆ อาจเป็นเพราะมีความรู้สึกไม่สะดวกสบายขณะสวมใส่หมวกนิรภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ แสงเดือน วังสุวรรณรักษ์ และคณะ (2551) ที่ได้ดำเนินการวิจัย เรื่อง การพัฒนารูปแบบการสร้างวินัยจราจร ของนักเรียน นักศึกษาวิทยาลัยอาชีวศึกษา แพร่ ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการทำผิดวินัยจราจรของนักเรียน นักศึกษา ที่พบมากที่สุดคือ ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากลืม บางส่วนยังไม่ได้ทำ และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึด รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับ วิจิตร บุญยะโหดระและคณะ (2547) ที่ได้ศึกษาเชิงวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาจากผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของวิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2547) ได้ศึกษาถึงปัจจัยการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย พบว่า ปัญหาการสวมหมวกนิรภัย คือ ความร้อน ความไม่ชัดเจน ในการมองเห็น ความรำคาญหนักศีรษะ ไม่ได้ยินเสียงข้างนอก ราคาแพง เพิ่มรายจ่าย และการไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ขณะขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากการขี่รถจักรยานยนต์ระยะใกล้

สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร โดยสอบถามสาเหตุด้านครอบครัว ด้านสังคม ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าสาเหตุส่วนใหญ่มาจากด้านสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ส่วนใหญ่เกิดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ติดตั้งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่รื้อถอนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน และไม่มีควมจำเป็นออก ทำให้เยาวชนทำผิดกฎจราจรและเกิดอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับ สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ และคณะ(2555) ที่ได้ดำเนินการวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต พบว่า สิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการมองเห็นและการถูกมองเห็นเป็นเงื่อนไขหลักสำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน ทศนวิสัยที่ไม่เพียงพอเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร การศึกษาอุบัติเหตุในอังกฤษ ระหว่างปี 1990 ถึง 2002 พบว่า อุบัติเหตุการชนวัตถุกลางถนน เช่น แนวกันทาง เสาไฟ เสาป้ายเตือน ฯ คิดเป็นร้อยละ 1.2 ของอุบัติเหตุทั้งหมด การมองเห็นและการถูกมองเห็นจึงเป็นเงื่อนไขหลักสำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน

2. ผลการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.1 ผลการศึกษาสภาพ และปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 5 ด้าน คือ ด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และด้านระบบงาน มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลดังนี้

2.1.1 ด้านบุคลากร มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีการบรรยายให้เห็นถึงผลของการกระทำผิดกฎจราจร และบุคลากรสามารถถ่ายทอดความรู้ให้ผู้ที่ได้รับการอบรมมีความเข้าใจได้ โดยสามารถทำให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจรสามารถ สอดคล้องกับ งานจราจรกับการป้องกันปราบปรามและความมั่นคง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ม.ป.ป.) ที่ได้สรุปองค์ความรู้เรื่อง งานจราจรกับการป้องกันปราบปรามและความมั่นคง สรุปหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยทั่วไปไว้ กล่าวคือ นอกเหนือจากมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกวดขันความประพฤติระเบียบวินัยจราจร อำนวยความสะดวกการจราจร อำนวยความสะดวกช่วยเหลือแก้ไขปัญหาจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน บังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน หรือกระทำความผิดกฎหมายจราจรแล้วต้องดำเนินการจัดโครงการอบรม ประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ให้บริการรถรับจ้าง และผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับในการขับขี่และการให้บริการที่ควรทราบ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของทางราชการเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจร และต้องอบรม บรรยาย ให้ความรู้ตามสถานศึกษาต่างๆในพื้นที่รับผิดชอบเพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับ กฎระเบียบ ข้อบังคับ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรต่างๆแก่นักเรียนในสถานศึกษานั้นๆ แต่ปัญหาที่พบ คือ ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน จำนวนตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรมีน้อยเกินกว่าจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรของจังหวัดกำแพงเพชรมีจำนวน 3 คนเมื่อเทียบกับจำนวนสถานศึกษาในจังหวัดกำแพงเพชร 492 แห่ง (สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดกำแพงเพชร, 2561)

2.1.2 ด้านรูปแบบการบริหาร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ชักจูงให้หน่วยงาน องค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมมาให้ความรู้ ส่วนใหญ่ร่วมดำเนิน โครงการ กิจกรรม การวางแผนการดำเนินการตามแผน แสดงให้เห็นได้ว่าตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรให้ความสำคัญในกระบวนการมีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา สอดคล้องกับงานวิจัยของ รัชสถิติ สุจริต (2558) แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร พบว่า ปัจจัย เงื่อนไข ที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุ คือ การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ 1) การร่วมศึกษาปัญหาและสาเหตุของอุบัติเหตุ 2) การร่วมวางแผนดำเนินการและระดมความคิด 3) การร่วมลงมือปฏิบัติ 4) การร่วมติดตามประเมินผล และรับผลประโยชน์ สอดคล้องกับ สมพงษ์ หลีเคราะห์ (2555) ที่ได้ดำเนินการวิจัย สร้างความปลอดภัยจราจรแบบมีส่วนร่วมในพื้นที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยมีขั้นตอน 1) จัดประชุมพื้นที่ระดับชุมชน 2) ประสานหน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วม 3) เวทีประสานและเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายคน ข้อมูล ความรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชุมชน 4) การพัฒนาโจทย์วิจัยเพื่อท้องถิ่นในประเด็นความปลอดภัยทางถนน และ 5) ชักชวนแกนนำชุมชน เข้าหน้าที่เข้าร่วมเพื่อสร้างการเรียนรู้กระบวนการทำงาน 6) ประสานหน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาข้อมูล และกลุ่มคนที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 7) จัดเวทีประสานและเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายคน ข้อมูล ความรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนน 8) สร้างการเรียนรู้โดยลงพื้นที่ชุมชนเพื่อสร้างการเรียนรู้ให้กับแกนนำ Change Agent ในด้านการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน 9) จัดเวทีพัฒนาศักยภาพแกนนำระดับชุมชน 10) พัฒนาโจทย์วิจัยเพื่อท้องถิ่นเพื่อพัฒนาโจทย์วิจัยประเด็นอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน 11) ติดตามสนับสนุนโครงการวิจัย 12) การพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นแบบมีส่วนร่วม แต่อย่างไรก็ตาม ผลการวิจัย

พบว่า ยังมีปัญหาด้านรูปแบบการบริหาร คือ ยังไม่มีการจัดทำแผน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ชัดเจน ไม่มีการนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.1.3 ด้านโครงสร้าง มีการกำหนดผู้รับผิดชอบงานต่างๆในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน และมีการกำหนดภาระหน้าที่จำแนกตามกลุ่มงาน แสดงให้เห็นได้ว่าตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรให้ความสำคัญกับการจัดโครงสร้างองค์กรว่าเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา สอดคล้องกับแนวคิดของ บุญเลิศ เย็นคงคาและคนอื่นๆ (2549, หน้า 55-56) ที่กล่าวว่า โครงสร้างองค์กร คือ ปัจจัยภายในองค์กรหรือสภาพแวดล้อมภายในองค์กร ที่เป็นการจัดระเบียบบทบาทความสัมพันธ์ของพนักงานอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงการติดต่อสื่อสาร อำนาจหน้าที่การไหลเวียนของงาน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ พุทธกาล รัชธรและคณะ (2551) ที่ได้ศึกษา โครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดจราจร โดยกล่าวว่า การแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาสภาพปัญหาโครงสร้างด้านการจัดการทั้งระบบ และหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงให้สำเร็จ เพื่อให้กลไกการบังคับใช้กฎหมายสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ แต่อย่างไรก็ตามผลการศึกษา ยังพบปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา คือ ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนและโครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้อง กับ สภาพการจราจรในพื้นที่

2.1.4 ด้านกลยุทธ์ มีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนของนักเรียน นักศึกษา ประชาชน ซึ่งกิจกรรมที่จัดสอดคล้องกับ แผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture) แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย กิจกรรมการรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (กรมการขนส่งทางบก, 2559) อย่างไรก็ตามผลการศึกษา ยังพบปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา คือ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย และ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุ ของการกระทำผิดวินัยจราจร

2.1.5 ด้านระบบงาน มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่หลากหลาย โดยมีการนำคอมพิวเตอร์มาใช้ประกอบในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับ พัชรา สีนลอยมา (2559) ที่ได้วิจัยในหัวข้อ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ กำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้ข้อมูลว่าปัจจุบันกำลังพลในด้านจราจรมีเพียง 2,960 นาย และมีอายุ 50 ปีขึ้นไปกว่า 1,100 นาย ดังนั้นจึงต้องหาวิธีแก้ไขปัญหากำลังพลน้อย แต่ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ คือ การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ โดยใช้รีโมทอัจฉริยะ ควบคุมการจราจร ควบคุมสัญญาณไฟและเปิดช่องทางพิเศษ ปิดจุดกลับรถ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยต้องพัฒนาเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้มีทักษะ ในการจัดการและเชี่ยวชาญเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อมาช่วยในการทำงาน ผลการศึกษา พบปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาด้านระบบงาน คือ เทคโนโลยีที่นำมาใช้มีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ

2.3 ผลการศึกษาปัจจัยการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปัจจัยภายนอก 4 ด้าน คือ ด้านสังคมและวัฒนธรรม ด้านการเมืองและกฎหมาย ด้านเศรษฐกิจ

และด้านเทคโนโลยี และ ศึกษาปัจจัยภายใน 4 ด้าน คือ คน เงิน วัตถุดิบ การจัดการ โดยใช้แบบสอบถามการสนทนากลุ่ม อภิปรายผลการศึกษาได้ดังนี้

2.3.1 ปัจจัยภายนอก ด้านสังคมและวัฒนธรรม ส่วนใหญ่เป็นปัจจัยด้านครอบครัว สถานศึกษา คือ ผู้ปกครอง และบุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สถานศึกษาสนับสนุนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการเมืองและกฎหมาย เป็นปัจจัยด้านการมีกฎหมายจรรยาบรรณบังคับใช้ ด้านเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยด้านรายได้ของครอบครัว และการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐ และเอกชน ส่วนด้านเทคโนโลยี ปัจจัยคือการสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานภายนอกและมีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านครอบครัว สถานศึกษา การสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ และ เทคโนโลยี มีผลต่อการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา สอดคล้องกับ สิริกร สีนสม และกล้า ทองขาว (2558) ที่ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดนนทบุรี พบว่า สถานภาพทางครอบครัว การอบรมเลี้ยงดู สภาพแวดล้อมสถานศึกษา เทคโนโลยีมีผลทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อพฤติกรรมความมีวินัยในตนเองของนักเรียน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ วิชาชน เทศน์ธรรม ปริยฉัตร พรหมศรี และ สถิตย์ ชนะชัย (2560) ที่ดำเนินการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเสริมสร้างคุณธรรม และจริยธรรมของนักศึกษา วิทยาลัยศาสนศาสตร์ยโสธร มหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาลัย ที่พบว่า ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรมของนักศึกษา 1) ด้านสภาพครอบครัว นักศึกษาอยู่ในครอบครัวที่มีการทำกิจกรรมร่วมกันเสมอ และอยู่ในครอบครัวที่ผู้ปกครองว่ากล่าวตักเตือนเมื่อท่านกระทำผิดหรือกระทำการสิ่งที่ไม่เหมาะสมอยู่ในระดับมาก 2) ด้านสภาพแวดล้อมด้านสถานศึกษา พบว่า นักศึกษารู้สึกไม่ดีถ้าอาจารย์ผู้สอน ไม่มีการลงโทษหรือตำหนิเมื่อนักศึกษากระทำผิดหรือไม่เชื่อฟัง อยู่ในระดับมาก 3) ด้านสภาพแวดล้อมทางสังคม พบว่า การใช้สื่อ internet มีผลทำให้คุณธรรม และจริยธรรมของนักศึกษาเสื่อม อยู่ในระดับมาก

2.3.2 ปัจจัยภายใน ด้านคน ส่วนใหญ่อยู่ที่ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ ด้านวินัยจราจร ด้านเงิน คือ การมีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอ และการมีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ด้านวัตถุดิบ คือ การจัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือนภายในสถานศึกษา การมีสื่อและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยจราจร ด้านการจัดการ ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน การประชาสัมพันธ์ ธรรมะจากสื่อต่างๆ เช่น โทรศัพท์ สถานีวิทยุ ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มเห็นว่า การปัจจัยภายใน 4 ด้าน คือ คน เงิน วัตถุดิบ และการจัดการ ที่เพียงพอและเหมาะสมเป็นปัจจัยที่สำคัญในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับงานวิจัยของ ทะเล ทิริโอตปะ และคณะ (2559) ที่ได้พัฒนารูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสม ของศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทาง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยคณะผู้วิจัยเห็นว่าควรศึกษา แนวทางการพัฒนาชุมชนจีนโบราณบ้านซางแก้ว โดยใช้ทฤษฎีด้านการบริหารจัดการ 4M ประกอบไปด้วย 1. Man (บุคลากร) 2. Money (งบประมาณ) 3. Material (วัสดุอุปกรณ์) และ 4. Management (การจัดการ) เนื่องจากเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการบริหารจัดการองค์กร หากองค์กรได้มีการบริหารจัดการที่ดี และเหมาะสมกับบริบทขององค์กร องค์กรนั้นย่อม ประสบความสำเร็จได้โดยง่าย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะทั่วไป

1. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรควรศึกษาและนำกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ไปปฏิบัติโดยปรับให้สอดคล้องกับบริบทเพื่อแก้ปัญหาให้เกิดความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชน

2. ในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ควรเร่งหาความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และร่วมกันวางแผนเพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

3. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ควรดำเนินการสร้างความเข้าใจและสร้างความร่วมมือกับเยาวชน ผู้ปกครอง เพื่อเป็นการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ในการศึกษาวิจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ควรมุ่งเน้นการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมที่เกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบการเรียนรู้เพื่อให้เยาวชนตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ด้วยตนเอง

2. ในการวิจัยครั้งต่อไปควรวิจัยปัจจัยที่ส่งผลกับการทำผิดกฎจราจรซึ่งนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน

3. ควรวิจัยเชิงสาเหตุของเยาวชน ที่จะฝ่าฝืนกฎจราจร และนำไปกำหนดเป็นปัจจัยในการบริหารจัดการหรือกำหนดนโยบายในการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

4. ควรมีการวิจัยประเมินผลโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

เอกสารอ้างอิง

กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. นครราชสีมา: สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

งานจราจรกับการป้องกันปราบปรามและความมั่นคง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ม.ป.ป.) ที่ได้สรุปองค์ความรู้เรื่อง งานจราจรกับการป้องกันปราบปรามและความมั่นคง

http://plapak.nakhonphanom.police.go.th/ong_3/pongkanprabpram.doc

นพดล กรประเสริฐ, และคณะ. (2560). การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (รายงานผลการศึกษา). เชียงใหม่: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

พุทธกาล รัชช และคณะ. (2551). โครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร เพื่อป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร. สืบค้น จาก http://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181124104355.pdf

ภาณุ เทชนธรรม ปริยฉัตร พรหมศรี และ สถิตย์ ชนะชัย. (2560). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรมของนักศึกษา วิทยาลัยศาสนศาสตร์โสธร มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย.

มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. (2560). รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี 2557-2558. กรุงเทพฯ : กระทรวงคมนาคม (คค.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) และ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.).

- รัชสกลิต์ สุจริต (2558) แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/AJPU/article/view/54738>
- วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ. (2547). การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์. (ศค.ม.สิ่งแวดล้อม).
- วิจิตร บุญยะโหดระและคณะ. (2547). คู่มือการปฐมพยาบาลและช่วยผู้ประสบอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ :คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักเลขาธิการ นายกรัฐมนตรี.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน.(2560).[online]. www.thairsc.com [2560,พฤศจิกายน 15]
- สิริกร สีนสม และกล้า ทองขาว. (2558). ปัจจัยที่มีผลต่อความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดนนทบุรี
- สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ และคณะ. (2555). การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม วิทยานิพนธ์ คณะแพทยศาสตร์ สงขลา : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ(สสส.)และแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.). (2559). คู่มือพี่เลี้ยง สอจร. ขอนแก่น: หจก.ขอนแก่นการพิมพ์.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). นโยบายการบริหารงาน. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตำรวจ
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2553). แผนปฏิบัติการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <https://immigration.go.th/img/1487574693215.doc>
- สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดกำแพงเพชร. (2561). สืบค้น จาก <http://www.kptpeo.moe.go.th/web/attachments/article/41/pan.pdf>
- องค์การอนามัยโลก. (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพฯ: สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น.