

การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

จิตติ ชมนารถติกร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

พ.ศ. 2564

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

584270107 : สาขาวิชา : ยุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา ; ปร.ด. (ยุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา)

คำสำคัญ : กลยุทธ์/การปลูกฝังวินัย/ความปลอดภัยทางถนน/เยาวชน

จิตติ ชมนารอดิกร : การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร (DEVELOPMENT OF ROAD SAFETY DISCIPLINE : CULTIVATION STRATEGIES FOR
YOUTH IN SCHOOLS KAMPHAENG PHET PROVINCE)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : รองศาสตราจารย์ ดร.ปจวรีย์ ผลประเสริฐ และ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูทัน 358 หน้า

การวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
ของเยาวชน 2) ศึกษาสภาพ ปัญหา และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนน 3) พัฒนา
กลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน 4) ประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนน ดำเนินการวิจัย 4 ขั้นตอน ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัย โดยใช้แบบสอบถาม
ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยม และนักเรียนอาชีวศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าเฉลี่ย ขั้นตอนที่ 2 ศึกษา
สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย โดยใช้สนทนากลุ่ม ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ตำรวจจราจร และ
บุคลากรในสถานศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลด้วยร้อยละและค่าเฉลี่ย ขั้นตอนที่ 3 พัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้าน
ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยประชุมเชิงปฏิบัติการและสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ตำรวจ
จราจร บุคลากรในสถานศึกษาและนักวิชาการ วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา ขั้นตอนที่ 4 ประเมินกลยุทธ์
การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยใช้แบบประเมิน ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ตำรวจจราจร
บุคลากรในสถานศึกษา และนักวิชาการ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าเฉลี่ย

ผลการวิจัยพบว่า

1. พฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน อยู่ในระดับน้อย
2. สภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนน ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติ โดยมีปัญหาและปัจจัย
ที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับปานกลาง
3. กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ประกอบด้วย วิสัยทัศน์
พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ และกลยุทธ์ 6 กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ
4. ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน พบว่า
มีความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

584270107 : MAJOR: ADMINISTRATION AND DEVELOPMENT STRATEGY; Ph.D.

(ADMINISTRATION AND DEVELOPMENT STRATEGY)

KEYWORDS : STRATEGY / DISCIPLINES / ROAD SAFETY / YOUTH

JITTI CHOMMANARTTIKORN : DEVELOPMENT OF ROAD SAFETY DISCIPLINES : STRATEGIC CULTIVATION FOR YOUTH IN SCHOOLS IN KAMPHAENG PHET PROVINCE.

THESIS ADVISORS: ASSOC. PROF. PAJAREE POLPRASERT, Ph.D. AND

ASST.PROF. NOPAKHUN CHUTAN, Ph.D. 358 PP.

The research aimed to 1) study behaviors and causes of road safety discipline of youth, 2) study conditions, problems, and factors related to the cultivation of road safety discipline, 3) develop strategies to instill road safety discipline, and 4) evaluate road safety discipline strategies. There were 4 steps in the study. First, the data collection to study the behavior and causes of youth road safety discipline was conducted with distributing questionnaires to information providers, high school students, and vocational students. The data were analyzed for averages. Second, studying the conditions, problems, and factors associated with instilling road safety disciplines for youth institutions was organized by group discussions with informants, traffic police, and personnel in educational institutions. The data were analyzed for percentage and mean. Third, developing the strategies for instilling road safety disciplines for youth was done by 2 workshops with informants, traffic police, personnel in educational institutions, and strategic scholars. The data were analyzed for the content. Fourth, evaluating the strategies of instilling road safety discipline for youth was processed by using evaluation forms with informants, traffic police, personnel in educational institutions, and strategic scholars. The data were analyzed for mean.

The results showed that:

1. The behavior and causes of road safety discipline violations were at the low level.
2. The condition was practiced with moderate problems and factors.
3. The strategies for instilling road safety discipline for youth with visions, missions, goals, and strategies as well as 6 strategies, indicators, and measures.
4. The evaluation of the development of road safety discipline strategies for youth was consistent with possibilities and benefits at the highest level.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ อย่างดีเยี่ยมจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ปจรรย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูทัน กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งกรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำ และให้กำลังใจตลอดระยะเวลาทำวิทยานิพนธ์ด้วยความเมตตาต่อศิษย์อย่างยิ่งและเอาใจใส่ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยดีเสมอมา และดูแลเอาใจใส่อย่างใกล้ชิดทุกขั้นตอนในการวิจัย จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูง มาไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ตรวจสอบแก้ไขเครื่องมือในการวิจัย ร่วมสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบกลยุทธ์ และการประเมินกลยุทธ์ ขอขอบคุณนักเรียน ตำรวจจราจร และบุคลากรในสถานศึกษาที่กรุณาให้ข้อมูล ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิศากร ประคองชาติ ที่ช่วยตรวจสอบและให้คำแนะนำในการใช้ภาษาอังกฤษ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่เมตตาในการอบรมสั่งสอน ตลอดจนเพื่อนนักศึกษา ระดับปริญญาเอกรุ่น 8 รุ่นพี่ และรุ่นน้อง ทุกท่านที่มีความเป็นกัลยาณมิตรที่ดีเสมอมา

ขอขอบคุณสมาชิกในครอบครัว “ชมনারถติกร” ที่ให้การสนับสนุน ให้กำลังใจทุกเรื่อง ผู้วิจัยขอน้อมรำลึกถึงพระคุณของคุณพ่อวิชัย คุณแม่ฉอ้อน ชมনারถติกร ผู้ให้กำเนิดและให้โอกาสในการศึกษาเล่าเรียนจนประสบความสำเร็จถึงขั้นสูงสุด ไว้ในโอกาสนี้

ร้อยตำรวจตรีจิตติ ชมনারถติกร

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญภาพ.....	ฐ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามการวิจัย.....	5
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
ขอบเขตของการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	12
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	16
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	17
แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและความปลอดภัยทางถนน.....	18
แนวคิดเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยและความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน.....	34
แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์.....	63
บริบทของสถานีตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร.....	75
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	84
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	94

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	96
ชั้นตอนที่ 1 การศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	98
ชั้นตอนที่ 2 การศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด กำแพงเพชร.....	101
ชั้นตอนที่ 3 การพัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	107
ชั้นตอนที่ 4 การประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	113
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	116
ตอนที่ 1 ผลการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	117
ตอนที่ 2 ผลการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด กำแพงเพชร.....	125
ตอนที่ 3 ผลการพัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	147
ตอนที่ 3 ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	203
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	224
สรุปผลการวิจัย.....	226
อภิปรายผลการวิจัย.....	231
ข้อเสนอแนะ.....	242
บรรณานุกรม.....	244

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
ภาคผนวก.....	253
ภาคผนวก ก แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....	254
ภาคผนวก ข ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม.....	272
ภาคผนวก ค แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย.....	284
ภาคผนวก ง ประเด็นคำถามในการสนทนากลุ่ม.....	300
ภาคผนวก จ แบบประเมินกลยุทธ์.....	314
ภาคผนวก ฉ รายชื่อผู้ให้ข้อมูล.....	333
ภาคผนวก ช หนังสือราชการติดต่อประสานงาน.....	340
ภาคผนวก ซ ภาพการดำเนินการวิจัย.....	349
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	358

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1	แสดงข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ จังหวัดกำแพงเพชร พ.ศ. 2562..... 33
2	แสดงอัตราค่าล้างพลของข้าราชการตำรวจแต่ละสถานีตำรวจภูธรในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร..... 76
3	แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร..... 98
4	แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร..... 102
5	แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม..... 117
6	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของพฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายด้าน..... 119
7	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของพฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายข้อ..... 120
8	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของสาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายด้าน..... 122
9	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของสาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายข้อ..... 123
10	แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพผู้ตอบแบบสอบถาม..... 125
11	แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นรายข้อ..... 127

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
12 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายด้าน.....	132
13 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร รายข้อ.....	133
14 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายด้าน.....	136
15 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นรายข้อ.....	137
16 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายนอกการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายด้าน.....	139
17 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายนอกการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นรายข้อ.....	140
18 แสดงจุดแข็งและจุดอ่อนของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	149
19 แสดงโอกาสและอุปสรรคของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	151
20 แสดงค่าน้ำหนัก คะแนน คะแนนถ่วงน้ำหนัก และอันดับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	153
21 แสดงผลการประเมินความสำคัญของปัจจัยภายนอกด้าน โอกาส และอุปสรรคของการพัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	156

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
22	แสดงผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อกำหนดกลยุทธ์เชิงรุก (SO) ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	160
23	แสดงผลการศึกษา TOWS Matrix กลยุทธ์การปรับตัว (WO) การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	163
24	แสดงผลการศึกษา TOWS Matrix กลยุทธ์การตัดทอน (WT) การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	165
25	แสดงผลการศึกษา TOWS Matrix กลยุทธ์การชะลอตัว (ST) การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	167
26	แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ในประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร่าง).....	170
27	แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ในประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้เป็นผู้มืออาชีพ (ร่าง)	174
28	แสดงการเปรียบเทียบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ระหว่างก่อนการวิพากษ์กับหลังการวิพากษ์.....	178
29	แสดงการเปรียบเทียบ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ระหว่างก่อนการวิพากษ์กับหลังการวิพากษ์.....	180
30	แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ของ ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาระบบด้านการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน.....	194
31	แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ของประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน.....	198
32	แสดงผลการประเมินความสอดคล้องของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	203

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
33 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และ ความเป็นประโยชน์ของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ และกลยุทธ์ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด กำแพงเพชร.....	204
34 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และ ความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับ ความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน....	208
35 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และ ความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพ ตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน อย่างมืออาชีพ.....	211
36 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และ ความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพ ระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน.....	213
37 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบ การบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน.....	216
38 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบ การประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ.....	219
39 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบ การกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชน.....	221

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 แสดงกรอบความคิดในการวิจัยกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	95
2 แสดงกระบวนการดำเนินการวิจัยการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	97
3 แสดงตำแหน่งกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร.....	159
4 แสดงความเชื่อมโยงของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและ มาตรการ (ร่าง).....	176
5 แสดงความเชื่อมโยงของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและ มาตรการ.....	202

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

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

ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งให้ความสำคัญกับมติของสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติอย่างมาก 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 ซึ่งได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนนของประเทศไทย พบว่า อุปสรรคของการกำกับดูแลข้อหนึ่งคือ “ปัญหาด้านพฤติกรรมและวัฒนธรรม

การใช้รถใช้ถนนของคนไทย ที่นำไปสู่ปัญหาด้านการขนส่งต่างๆ จำนวนมาก” และได้กำหนดกลยุทธ์ที่ 2.1 ว่า “ปรับปรุงและพัฒนาระบบ มาตรฐานและกำกับดูแล ด้านความปลอดภัยของการขนส่ง” (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร, 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) จึงอาจกล่าวได้ว่ารัฐบาลประเทศไทยให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนนภายใต้แนวคิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ซึ่งวิธีการที่เหมาะสมก็คือ การพัฒนาระบบที่เหมาะสมผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

รัฐบาลยังได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ในระยะเวลา 20 ปี (ปี 2561-2580) ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาประเทศในระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในระยะเวลา 20 ปี เพื่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ซึ่งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทฯ พ.ศ. 2560-2563 โดยให้ปรับเป็นแผนแม่บทฯ พ.ศ. 2561-2564 เพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วน ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูปการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น 1) การเพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารความปลอดภัยทางถนน 2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูล 3) การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย 4) เพิ่มสัดส่วนงบประมาณ ทรัพยากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เช่น 1) สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน/ ในสังคม 2) ส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพ 3) เพิ่มประสิทธิภาพและการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 เช่น 1) ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ 2) ยกระดับถนนที่ปลอดภัย 3) ส่งเสริมการเดินทางเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชากร เพื่อถนนปลอดภัยส่งเสริมความมีส่วนร่วมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน และได้กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัด ปี พ.ศ. 2560-2564 จากอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคน เป็น 30,27,24,21,18 คนตามลำดับ นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ ในระยะเวลา 20 ปี (ปี 2561-2580) ความปลอดภัย

ทางถนนของประเทศไทยเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาประเทศในระยะยาว เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในระยะเวลายาว 20 ปี เพื่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทฯ พ. ศ. 2560-2563 โดยให้ปรับเป็นแผนแม่บทฯ พ.ศ. 2561-2564 เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12

แม้ว่าประเทศไทยจะดำเนินการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง แต่ก็พบว่า ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมีปริมาณสูงมากอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2562 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2563 ในด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ภาพรวมมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2562 (กระทรวงคมนาคม, 2562) มีจำนวน 19,904 ราย ลดลงเล็กน้อยจากปี 2561 ที่ผ่านมามีข้อมูลปรากฏอยู่ในคานำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (คค.) พ.ศ. 2562 ที่มีการเผยแพร่เป็นทางการในช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมามีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่หากพิจารณาใส่ในรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 ฉบับเต็มดังกล่าว จะพบว่า อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังเป็นเรื่องที่มีความน่าวิตกอย่างมาก โดยเฉพาะจำนวนผู้เสียชีวิต รูปแบบ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากระบบข้อมูล 3 ฐาน (IDCC) ของกระทรวงสาธารณสุขพบว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงลดลงเล็กน้อยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ในปี พ.ศ. 2562 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 19,904 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2561 แค่จำนวน 27 รายเท่านั้น แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่ง ในเอเชียและในภูมิภาคอาเซียน

สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์มากที่สุด ร้อยละ 29 จากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้ใช้ถนนอื่นๆ ร้อยละ 17 ส่วนสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขับขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่นๆ ร้อยละ 2.3

ภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2562 ตามช่วงอายุและเพศ พบว่า กลุ่มเยาวชน ช่วงอายุระหว่าง 15-19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

มากที่สุด เป็นเพศชาย จำนวน 15,644 ราย (ร้อยละ 82.85) เป็นเพศหญิง จำนวน 3,238 ราย (ร้อยละ 17.15) หากพิจารณาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในทุกช่วงอายุ พบว่า เพศชาย เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มากกว่าเพศหญิง ดังนั้น แนวโน้มการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และความพิการจากอุบัติเหตุเกิดกับเพศชายมากกว่าเพศหญิง นอกจากนี้กลุ่มเยาวชนและวัยทำงานมีส่วน การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนมากกว่ากลุ่มวัยเด็กและวัยสูงอายุอย่างชัดเจน จึงกล่าวได้ว่าปัญหา ความปลอดภัยทางถนนยังเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ซึ่งคาดว่าส่วนใหญ่คือเยาวชน ที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์เพื่อสัญจรภายใต้พฤติกรรม เสี่ยงของเยาวชนเอง ซึ่งประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ปีละกว่า 6 พันราย และ ได้รับบาดเจ็บอีกกว่า 2 แสนรายต่อปี โดยผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าร้อยละ 70 มีการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ซึ่งเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กที่เป็นกลุ่มเสี่ยง มากที่สุด เนื่องจากวัยรุ่นมีการสวมใส่หมวกนิรภัย ร้อยละ 23 และกลุ่มเด็กมีเพียงร้อยละ 7 (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2560, หน้า 20, 103) จากข้อมูลจึงสื่อได้ว่า พฤติกรรมของคนไทย โดยเฉพาะเยาวชนไทย ยังขาดพฤติกรรม ด้านความปลอดภัยทางถนนค่อนข้างมาก ดังนั้นแนวทางการสร้างความปลอดภัย บนถนนของ ประเทศไทยก็คือการสร้างแนวดำเนินการที่นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ถนนของเยาวชน

สำหรับจังหวัดกำแพงเพชรเป็นจังหวัดหนึ่งที่ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ต้องการให้ลด การเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้เนื่องจาก ในปี 2562 พบว่า จังหวัดกำแพงเพชรมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 5,071 ราย มีผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุ 129 คน และบาดเจ็บ 5,807 คน รวม 5,936 คน (บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, 2562) อีกทั้งยังเป็นจังหวัดหนึ่งที่เด็กและเยาวชนมีส่วน การเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง โดยจากข้อมูลข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ผู้ประสบภัยจากรถ ผู้บาดเจ็บและ เสียชีวิต ปี 2562 ผ่านบริษัทกลางผู้ประสบภัยจากรถ จังหวัดกำแพงเพชร พบว่า เด็กและเยาวชน เฉพาะของอำเภอเมืองกำแพงเพชร ในช่วงอายุ 0-25 ปี มีสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนมากกว่าช่วงอายุอื่นๆ

ด้วยบริบททางสังคมจังหวัดกำแพงเพชรเป็นสังคมชนบท ดังนั้นเด็กและเยาวชนจึงมีความ จำเป็นต้องเดินทางไปในที่ต่างๆ รวมทั้งไปยังสถานศึกษาด้วยตนเองในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะการ ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไปยังสถานศึกษา ซึ่งตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรพบว่า เยาวชน ของจังหวัดกำแพงเพชรมีการ ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เช่น ขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ ประมาท ขอบขับซิ่งเร็วด้วยความคะนองตามวัย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ไม่ใส่ใจในความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนร่วมทาง และมองข้าม ประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จนก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยทางถนนขึ้น

ซึ่งสอดคล้องกับที่พบข้อมูลซึ่งกล่าวมาแล้วว่า การใช้รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุของประเทศไทย โดยเฉพาะกับเยาวชน ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ที่มีสภาวะเปราะบางและมีนิสัยคึกคะนอง

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าว พบว่าการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว ยังไม่สามารถทำให้เกิดวินัยทางจราจรในเด็กและเยาวชนได้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่า จังหวัดกำแพงเพชรควรดำเนินการหาแนวทางที่เหมาะสมในการปลูกฝังและเสริมสร้างวินัยจราจรการปฏิบัติตามกฎจราจรให้เกิดขึ้นกับกลุ่มเยาวชน โดยสร้างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรได้นำกลยุทธ์ไปใช้ เป็นระบบปลูกฝังและสร้างวินัยจราจรให้แก่เยาวชน เพื่อการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บในเด็กและเยาวชนที่กำลังศึกษาในระดับชั้น มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา จากอุบัติเหตุทางถนน และเป็นระบบและกลไกหนึ่งของการดำเนินการเพื่อเป้าหมายของการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

คำถามการวิจัย

1. พฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีพฤติกรรมเป็นอย่างไร และเกิดจากสาเหตุใด
2. สภาพ ปัญหา และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรเป็นอย่างไร
3. กลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ควรเป็นอย่างไร
4. ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์เป็นอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
2. เพื่อศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3. เพื่อพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

4. เพื่อประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ขอบเขตของการวิจัย

**ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
ของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้แบบสอบถาม**

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1. พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัด
กำแพงเพชรประกอบด้วย 1) พฤติกรรมที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ 2) พฤติกรรมที่เป็นการ
ก่ออันตราย 3) พฤติกรรมที่เป็นการกระทำโดยประมาท (สาโรจน์ คุ่มทรัพย์, 2539, หน้า 30)

2. สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัด
กำแพงเพชรประกอบด้วย 1) ด้านครอบครัว 2) ด้านร่างกาย 3) ด้านจิตใจ 4) ด้านสังคม
5) ด้านสิ่งแวดล้อม (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2559)

ขอบเขตประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัด
กำแพงเพชร 2 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยมศึกษา จำนวน 44,345 คน และนักเรียนอาชีวศึกษา
จำนวน 6,696 คน รวม จำนวน 51,041 คน (ข้อมูลปี 2562)

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัด
กำแพงเพชร 2 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยม และนักเรียนอาชีวศึกษา จำนวน 381 คน กำหนด
ขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางเครซีเมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีการ
สุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Random Sampling)

ขอบเขตด้านตัวแปร

1. พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนใน
สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2. สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.1 ศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้แบบสอบถาม

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1. สภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใน 5 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านบุคลากร (Staff) 2) ด้านรูปแบบการ
บริหาร (Style) 3) ด้านโครงสร้าง (Structure) 4) ด้านกลยุทธ์ (Strategy) และ 5) ด้านระบบงาน
(System) (สุวัฒน์ ศิริรินทร์, 2550, หน้า 23-24; อนิวัช แก้วจันทง, 2551, หน้า 66-67)

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปัจจัยภายนอก 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการเมืองและ
กฎหมาย (Political) 2) ด้านเศรษฐกิจ (Economics) 3) ด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social) และ
4) ด้านเทคโนโลยี (Technology) (บุญเกียรติ ชีวะตระกูลกิจ, 2548, หน้า 58-59; เกรียงศักดิ์ เจริญ
วงศ์ศักดิ์, 2553, หน้า 9-12; ธรรมนูญ เขจรนันท์, 2552, หน้า 38-43; เอกชัย บุญยาธิษฐาน,
2553, หน้า 47-54) และศึกษาปัจจัยภายใน 4 ด้าน ได้แก่ บุคลากร (Man) งบประมาณ (Money)
วัสดุอุปกรณ์ (Material) การบริหารจัดการ (Management) (สมคิด บางโม 2557, หน้า 59-60;
ปาจริย์ ผลประเสริฐ, 2553, หน้า 3, อ้างถึงใน กาญจนกรรอง สุอังคะ, 2559, หน้า 6-7)

ขอบเขตประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้บริหารสถานศึกษาฝ่ายปกครอง ผู้ปกครอง
และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน
สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร รวมจำนวน 51,714 คน

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้บริหารสถานศึกษาฝ่ายปกครอง
ผู้ปกครองของเยาวชนที่ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้อง
กับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน
381 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางเครซี่มอร์แกน (Krejcie & Morgan) และใช้วิธีการ
สุ่มแบบหลายขั้นตอน

ขอบเขตด้านตัวแปร

1. สภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร
2. ปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร

3. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.2 ศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการสนทนากลุ่ม

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1. สภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใช้ขอบเขตเนื้อหาเช่นเดียวกับข้อ 2.1

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใช้ขอบเขตเนื้อหาเช่นเดียวกับข้อ 2.1

ขอบเขตผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในชั้นตอนนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และบุคลากรทางการศึกษา จำนวน
15 คน ประกอบด้วย

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 6 คน

2. บุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 9 คน

ขอบเขตด้านตัวแปร

1. สภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร

2. ปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร

3. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

**ขั้นตอนที่ 3 พัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
จังหวัดกำแพงเพชร**

3.1 ศึกษาสถานศึกษา แนวปฏิบัติที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ของสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จ โดยการ
สัมภาษณ์

ขอบเขตด้านเนื้อหา

กำหนดประเด็นในการสัมภาษณ์ คือ แนวปฏิบัติที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนน วิธีการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย

ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ในด้าน 1) ด้านบุคลากร 2) ด้านรูปแบบการบริหาร
3) ด้านโครงสร้าง 4) ด้านกลยุทธ์ และ 5) ด้านระบบงาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยสัมภาษณ์
แบบมีโครงสร้าง

ขอบเขตผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน และครูที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้าน
ความปลอดภัยทางถนน ของโรงเรียนที่ประสบความสำเร็จ โดยได้รับโล่รางวัลและใบประกาศ
เกียรติคุณจากสำนักงานขนส่งจังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนชุมชนบ้านเขาแก้ว
อำเภอพรานกระต่าย จังหวัดกำแพงเพชร โรงเรียนบ้านดงซ่อม อำเภอโกสัมพีนคร จังหวัด
กำแพงเพชร โรงเรียนบ้านชายเคื่อง อำเภอบึงสามัคคี จังหวัดกำแพงเพชร และโรงเรียน
บ้านส่องตาแล อำเภอปางมะค่า จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 8 คน

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ศึกษา คือ แนวปฏิบัติที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

ขอบเขตด้านเนื้อหา

สภาพแวดล้อมภายใน ในด้านจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses)
ใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และด้าน
ระบบงาน (นิวัต ไซติวงษ์, 2544, หน้า 7) และสภาพแวดล้อมภายในด้านโอกาส (Opportunities)
และอุปสรรค (Threats) ใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง
ด้านกลยุทธ์ และด้านระบบงาน (บุญเกียรติ ชีวะตระกูลกิจ, 2548, หน้า 58-59)

ขอบเขตผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในชั้นตอนนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ บุคลากรในสถานศึกษา และ
นักวิชาการ จำนวน 12 คน ประกอบด้วย

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้าน
ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่มีประสบการณ์
ไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน
2. บุคลากรในสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษาที่ทำหน้าที่
เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
จำนวน 4 คน

3. กลุ่มนักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญในด้านกลยุทธ์ จำนวน 5 คน

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ศึกษา คือ สภาพแวดล้อมของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย

ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.3 ร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ

ขอบเขตผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในขั้นตอนนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ บุคลากรในสถานศึกษา และนักวิชาการ จำนวน 13 คน ประกอบด้วย

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่มีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน

2. กลุ่มบุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 4 คน

3. กลุ่มนักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญในด้านกลยุทธ์ จำนวน 6 คน

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ศึกษา คือ ร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.4 ตรวจสอบร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ (Connoisseurship)

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การตรวจสอบว่ากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใน 2 ด้าน ได้แก่ ความสอดคล้อง และความเหมาะสม (ปัญญา แก้วกียูร, ม.ป.ป.)

ขอบเขตผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในขั้นตอนนี้ ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 13 คน ประกอบด้วย

1. ผู้บังคับบัญชาในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ที่มีความรู้เรื่อง การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 3 คน
2. ผู้บริหาร นักวิชาการ ของสถานศึกษา ในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ ที่มีความรู้ เรื่อง การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 3 คน
3. นักวิชาการที่มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์ จำนวน 7 คน

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ศึกษา คือ ความสอดคล้องและความเหมาะสมของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ขั้นตอนที่ 4 ประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ มาตรการ และตัวชี้วัด มาบูรณาการร่วมกัน ใน 4 ด้านได้แก่ 1) ด้านความสอดคล้อง (Consistency) 2) ด้านความเหมาะสม (Propriety) 3) ด้านความเป็นไปได้ (Feasibility) 4) ด้านความเป็นประโยชน์ (Utility) (ปัญญา แก้วกียูร, ม.ป.ป.; สทัฟฟลีบีม (Stufflebeam, 1981, อ้างถึงใน ประภาพรรณ อุ่่นอบ, 2550)

ขอบเขตผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในขั้นตอนนี้ ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 22 คน ประกอบด้วย

1. ผู้บังคับบัญชาในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ที่มีความรู้เรื่องการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 9 คน
2. ผู้บริหาร นักวิชาการของสถานศึกษา ในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ ที่มีความรู้เรื่องการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 7 คน
3. นักวิชาการที่มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์ จำนวน 6 คน

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ศึกษาคือ ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การกระทำที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใน 3 ลักษณะ ได้แก่ ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท ดังนี้

1.1 ความผิดต่อกฎระเบียบ หมายถึง ลักษณะของการไม่กระทำตามกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความผิดที่ไม่ใช่ความผิดอาญาหรือเป็นเพียงโทษปรับของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การใช้โทรศัพท์ระหว่างขับขี่

1.2 ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย หมายถึง ลักษณะของการไม่กระทำตามกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความผิดที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดอันตรายบุคคลอื่นหรือสังคมที่เป็นความผิดอาญา ประกอบด้วย การเมาสุรา การฝ่าฝืนกฎจราจร

1.3 ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท หมายถึง ลักษณะของการไม่กระทำตามกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความผิดทางอาญาที่ไม่ได้เจตนาของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย การกระทำที่นำหวาดเสียว การขับแข่งกัน การแข่งรถในที่คับขัน การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การขับแข่งกระชั้นชิด

2. สาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน หมายถึง สิ่งที่ทำให้เยาวชนมีพฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใน 3 ลักษณะ ได้แก่ ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท ซึ่งเป็นสาเหตุใน 5 ด้าน ได้แก่ ครอบครัวยุติธรรม ร่างกาย จิตใจ และสิ่งแวดล้อม

2.1 ครอบครัวยุติธรรม หมายถึง การอบรมเลี้ยงดูภายในครอบครัวที่สร้างวินัยเชิงบวกให้กับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเกี่ยวกับพฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

2.2 สังคม หมายถึง การปลูกฝังวินัยของสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเกี่ยวข้องกับความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

2.3 ร่างกาย หมายถึง สภาวะทางร่างกายของเยาวชนที่มีต่อพฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเกี่ยวกับความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

2.4 จิตใจ หมายถึง สภาวะทางด้านอารมณ์และจิตใจของเยาวชนที่เกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเกี่ยวกับความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดย ประมาท

2.5 สิ่งแวดล้อม หมายถึง ลักษณะทางกายภาพของสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเกี่ยวกับความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดย ประมาท

3. การปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน หมายถึง กระบวนการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใน 5 ด้าน ได้แก่ บุคลากร รูปแบบการบริหาร โครงสร้าง กลยุทธ์ และระบบงาน

3.1 บุคลากร หมายถึง ผู้ที่ให้ความรู้ และปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.2 รูปแบบการบริหาร หมายถึง ขั้นตอนกระบวนการ การบริหารสถานศึกษาที่ เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.3 โครงสร้าง หมายถึง คณะบุคคลและบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.4 กลยุทธ์ หมายถึง เทคนิควิธีการที่เหมาะสมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.5 ระบบงาน หมายถึง ระบบงานภายในสถานศึกษา ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

4. สภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน หมายถึง การปฏิบัติ เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และด้านระบบงาน

5. ปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน หมายถึง อุปสรรคหรือ ข้อขัดข้องในการดำเนินงานการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคลากร ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และด้านระบบงาน

6. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน หมายถึง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก

6.1 ปัจจัยภายใน หมายถึง ปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย

6.1.1 บุคลากร หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปกครอง และคณะกรรมการสถานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

6.1.2 งบประมาณ หมายถึง งบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชนเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

6.1.3 วัสดุอุปกรณ์ หมายถึง วัสดุ และอุปกรณ์ ที่ใช้ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

6.1.4 การจัดการ หมายถึง การจัดการเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปกครอง และคณะกรรมการสถานศึกษา

6.2 ปัจจัยภายนอก หมายถึง ปัจจัยภายนอกของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย

6.2.1 การเมืองและกฎหมาย หมายถึง ความแปรปรวนทางด้านการเมืองและการบังคับใช้กฎหมาย ที่มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

6.2.2 เศรษฐกิจ หมายถึง สภาพทางด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

6.2.3 สังคมและวัฒนธรรม หมายถึง สภาพของสังคมและวัฒนธรรมที่มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

6.2.4 เทคโนโลยี หมายถึง คุณลักษณะของเทคโนโลยีที่มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

7. แนวปฏิบัติที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน หมายถึง แนวทางการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

8. กลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน หมายถึง เทคนิควิธีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็กและเยาวชนในจังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งประกอบด้วยวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัดและมาตรการ ดังนี้

8.1 วิสัยทัศน์ หมายถึง ภาพที่ต้องการจะให้เป็นในอนาคตของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

8.2 พันธกิจ หมายถึง กรอบการดำเนินงานการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้

8.3 เป้าประสงค์ หมายถึง ผลลัพธ์หรือผลสำเร็จของพันธกิจการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

8.4 ประเด็นกลยุทธ์ หมายถึง ประเด็นหลักของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อบรรลุพันธกิจ และเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้

8.5 กลยุทธ์ หมายถึง เทคนิคหรือวิธีการที่ใช้ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนด

8.6 ตัวชี้วัด หมายถึง สิ่งที่จะบ่งชี้ ว่าการดำเนินการตามกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ดำเนินการได้ผลสำเร็จ เป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัด

8.7 มาตรการ หมายถึง วิธีการปฏิบัติที่มีผลต่อการบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดความสำเร็จของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

9. การประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร หมายถึง การตัดสินคุณภาพของกลยุทธ์การปลูกฝังความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรใน 4 ด้าน ได้แก่ ความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

9.1 ความสอดคล้อง (Consistency) หมายถึง คุณภาพของกลยุทธ์การปลูกฝังความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องของกลยุทธ์กับวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ

9.2 ความเหมาะสม (Propriety) หมายถึง คุณภาพของการกลยุทธ์การปลูกฝังความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมภายใน ได้แก่ จุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) และสภาพแวดล้อมภายนอก ได้แก่ โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats)

9.3 ด้านความเป็นไปได้ (Feasibility) หมายถึง คุณภาพของการกลยุทธ์การปลูกฝังความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งพิจารณาถึงโอกาสที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ผลตามบริบทของหน่วยงาน

9.4 ด้านความเป็นประโยชน์ (Utility) หมายถึง คุณภาพของการกลยุทธ์การปลูกฝังความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยพิจารณาประโยชน์ที่เกิดกับเยาวชน ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลังการนำกลยุทธ์ไปใช้

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. สถานีตำรวจภูธร จังหวัดกำแพงเพชร สามารถนำกลยุทธ์การปลูกฝังความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใช้ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนในสถานศึกษา ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ชุมชนมีการจราจรที่สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยต่ออุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น

2. สถานีตำรวจภูธรแห่งอื่นสามารถนำกลยุทธ์การปลูกฝังความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ไปประยุกต์ใช้ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ เพื่อให้การจราจรบนถนนเกิดความคล่องตัว ประชาชนในพื้นที่มีความปลอดภัยต่ออุบัติเหตุ และลดการสูญเสียทั้งทรัพย์สินเงินทอง และเสียชีวิต

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร นำเสนอแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในหัวข้อต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและความปลอดภัยทางถนน
 - 1.1 ความหมายของการจัดการความปลอดภัยทางถนน
 - 1.2 การจัดการความปลอดภัยทางถนน
 - 1.3 องค์ประกอบของการจราจร
 - 1.4 บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับความปลอดภัยทางถนน
 - 1.5 บทบาทของสถานศึกษากับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
 - 1.6 ความผิดตามกฎหมายจราจร
 - 1.7 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดกำแพงเพชร
2. แนวคิดเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยและความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน
 - 2.1 ความหมายของเยาวชน
 - 2.2 พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน
 - 2.3 หลักการสำคัญในการปลูกฝังวินัยและความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน
 - 2.4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยและความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน
3. แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์
 - 3.1 ความหมายของกลยุทธ์
 - 3.2 กระบวนการพัฒนาแผนกลยุทธ์
 - 3.3 การนำกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ
 - 3.4 การควบคุมและประเมินกลยุทธ์
4. บริบทของสถานี่ตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
 - 5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากลยุทธ์
6. กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและความปลอดภัยทางถนน

ความหมายของการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของการจัดการความปลอดภัยทางถนนไว้ ดังนี้

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2554, หน้า 2-8) นิยามว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การกำหนดกรอบทิศทาง การดำเนินงานและตัวชี้วัดตามกระบวนการทัศนวิสัยความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ ซึ่งเน้นใน 5 เรื่อง ได้แก่ 1. การปรับปรุงสมรรถนะการจัดการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยทางถนน 2. การจัดการความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนน 3. มาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ 4. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน 5. การดูแลรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บทางถนน (Road Safety audit) และพบจุดบกพร่องของถนน ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

บากลูลี (Baguley, 2001, p 13) ให้ความหมายการจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุและการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยการจัดการความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนนและการจัดโครงสร้างพื้นฐานของถนน การจัดหา ยวดยานพาหนะที่ปลอดภัยมากขึ้น ความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจราจรและการป้องกันสำหรับการใช้รถใช้ถนน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะตลอดจนสร้างความเสียหายแก่ผู้อื่นโดยส่วนรวมได้

มาร์จี (Margie, et al. 2004, p. 9) กล่าวว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนน มาผนวกกันเข้าไว้ในเครือข่ายอันกว้างขวางของกิจกรรมต่างๆ เช่น การพัฒนาและการจัดโครงสร้างพื้นฐานของถนน การจัดหา ยวดยานพาหนะที่ปลอดภัยมากขึ้นและบังคับใช้กฎหมาย การวางแผนความเคลื่อนไหว การจัดทำมีบริการอนามัยและโรงพยาบาล การจัดทำมีสวัสดิการสำหรับเด็กตลอดจนการวางแผนสิ่งแวดล้อม

สรุปได้ว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การกำหนดกรอบทิศทาง การดำเนินงานและตัวชี้วัด ในการป้องกันอุบัติเหตุ ป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนน โดยการพัฒนาและการจัดโครงสร้างพื้นฐานของถนน การจัดหา ยวดยานพาหนะที่ปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจราจรและการป้องกันสำหรับการใช้รถใช้ถนน การให้ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะตลอดจนสร้างความเสียหายแก่ผู้อื่นโดยส่วนรวม

การจัดการความปลอดภัยทางถนน

การจัดการความปลอดภัยทางถนน มีการจัดการในระดับประเทศโดยจากการประชุม คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 ที่ประชุมได้มีมติอนุมัติแผนแม่บทความปลอดภัยทาง

ถนน พ.ศ. 2561-2564 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2562) เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อน การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมให้สามารถลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 จึงเป็นการกำหนดทิศทางหรือแนวทางปฏิบัติ ตามพันธกิจ (Mission) ให้สัมฤทธิ์ผลตาม วิสัยทัศน์ (Vision) และเป้าประสงค์ (Goal) ตามเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติและนานาชาติที่เป็นแบบอย่าง ในการลดการบาดเจ็บและการตายจากอุบัติเหตุทางถนนที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) โดยพัฒนาระบบบริหารจัดการที่มีความเข้มแข็งและสนับสนุนการขับเคลื่อนงานของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เน้นการลดอัตราการบาดเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเสี่ยงหลัก ควบคู่ กับการสื่อสารเพื่อการเปลี่ยนแปลงสังคมไปสู่สังคมปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 จึงประกอบไปด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 18 เป้าหมาย และ 87 กลยุทธ์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุน แผนงานหลักที่ 1 การพัฒนาระบบข้อมูลการติดตามประเมินผล และแผนงานหลักที่ 2 การพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายของแผนที่น่าทางเชิงกลยุทธ์ ทศวรรษแห่ง ความปลอดภัยทางถนนเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ในเสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในการผลักดัน ให้นโยบายทางถนน ได้รับความสำคัญจากทุกภาคส่วน และเกิดกลไกการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างมีประสิทธิภาพบนพื้นฐานองค์ความรู้และหลักฐานเชิงประจักษ์

ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน อย่างยั่งยืน ใช้กรอบของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและ พัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ โดยการให้ความสำคัญ กับการลดปัจจัยเสี่ยงด้าน สุขภาพและให้ทุกภาคส่วนคำนึงถึงผลกระทบต่อสุขภาพ นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในระดับ Primary Prevention ที่ยั่งยืน มากกว่าการแก้ไข หรือ ฟื้นฟูสภาพภายหลังการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่ปลายทางไม่ก่อให้เกิดความยั่งยืน โดยการสร้าง วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับ ประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนนในทุกกลุ่ม ควบคู่ไปกับการ จัดการเพื่อลดความสูญเสียจากปัจจัยเสี่ยงหลัก ในการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน การพัฒนาระบบที่เอื้อ ต่อความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 มุ่งเน้นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ในการขนส่งทางถนนทั้งโครงข่ายถนน ยานพาหนะและการพัฒนา

บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย รวมถึงการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย บนท้องถนนในการบริหารจัดการการขนส่งทางบกเพื่อรองรับการปรับตัวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม 4.0 ที่ขับเคลื่อนโดยเทคโนโลยี เข้มข้น ดิจิทัล และนวัตกรรมเพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์นี้ยังตอบสนองต่อเป้าหมาย เชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย และเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในการลดปัจจัยเสี่ยงหลักทั้งด้านถนน และการสัญจรด้านยานพาหนะ และด้านผู้ใช้รถใช้ถนน วิสัยทัศน์ มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน (Committing to Standard of Safe Journey Together) พันธกิจ เสริมสร้างสมรรถนะให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิด การทำงานได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาคำสั่งพัฒนามาตรฐาน และนวัตกรรม ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนและลดภาระ ของรัฐจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศด้วยการลดจำนวนผู้พิการ และคุณภาพจากอุบัติเหตุทางถนน ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วม ตามแนวทางประชารัฐ ยุทธศาสตร์ 1. การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 2. การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน 3. ประเทศไทยขนส่งทางถนน ปลอดภัย 4.0 4. ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย เป้าหมาย เชิงกลยุทธ์ ระบบการจัดการ ระบบงาน ระบบสนับสนุน ที่เอื้อต่อการดำเนินการแบบบูรณาการ อย่างต่อเนื่อง และสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ เชิงประจักษ์ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ในทุกช่วงวัย ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย ลดปัจจัยเสี่ยง หลักด้วยแนวคิดเชิงบูรณาการ วางรากฐานสังคมแห่งการเรียนรู้ ยกระดับมาตรฐานสู่สากล สร้างความได้เปรียบด้วยองค์ความรู้ สนับสนุนการนำเทคโนโลยีมาใช้แก้ปัญหา พัฒนาความเป็นมืออาชีพ และวางรากฐานสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ความปลอดภัยทางถนนเป็นหน้าที่ และความรับผิดชอบของทุกคน ตัวชี้วัด เชิงกลยุทธ์ ระบบการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน มีการบูรณาการให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ทั้งในด้านการดำเนินการระหว่างหน่วยงาน ระบบข้อมูล งบประมาณ สมรรถนะการทำงาน ของฝ่ายปฏิบัติในภาพรวม อัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนน จากปัจจัยเสี่ยงหลักลดลงร้อยละ 25 ใน 5 ปี ต้นทุนจากภาคขนส่งอันเนื่องมาจาก อุบัติเหตุทางถนนลดลง จำนวนองค์กรที่เข้ามามีส่วนร่วม ในการส่งเสริมความปลอดภัย ทางถนนเพิ่มขึ้นทุกปี 6 Thailand Road Safety Master Plan 2018-2021 ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 4 ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย ใช้กรอบแนวทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้าง และพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเสริมสร้างความเข้มแข็ง ของชุมชนในการมีส่วนร่วมจัดกิจกรรมสาธารณประโยชน์จัดระเบียบทางสังคมโดยอาศัยแนวร่วมจากทุกภาคส่วนในการสร้าง

วัฒนธรรมความปลอดภัย และเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนแผนงานหลักที่ 1 การพัฒนาระบบข้อมูล การติดตามประเมินผล และแผนงานหลักที่ 2 การพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายของแผน ที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัย ทางถนน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ในเสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของทศวรรษ แห่งความปลอดภัยทางถนน ในการผลักดันให้นโยบายทางถนนได้รับความสำคัญจากทุกภาคส่วน และเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัยของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในการสร้างภาคีเครือข่ายการมีส่วนร่วม ในการดำเนินการอย่างจริงจังในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

นอกจากนี้จัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนนให้ได้ผลอย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องกำหนดแนวทาง มาตรการ การดำเนินงานในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 เห็นชอบแผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ (Thailand Road Safety Action Plan) พ.ศ. 2547-2551 ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้าน (5E) คือ

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เน้นการบังคับใช้ กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย อย่างจริงจังและเคร่งครัด

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) เร่งปรับปรุง แก้ไข ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบถนน และยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตรายและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัย

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และ การมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation) เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการ รักษาวินัย จรรยา

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการและความทุกข์ทรมานจากกรณีที่ไม่ สมควร โดยเน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ตลอดจนสามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุให้ไปถึง โรงพยาบาลได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information) เป็นการบริหารจัดการระบบการรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย

นอกจากนี้ อาทิตย์ อุวิเชียร (2558) กล่าวว่าในการจัดการความปลอดภัยทางถนนควร ใช้แนวคิด 5 เสาหลักประกอบด้วย เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road

Safety Management) ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือ คณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูล และฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อออกแบบนำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล ประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) โดยสร้างมิติความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนน และยกระดับคุณภาพในการป้องกัน หรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และจักรยาน สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ จากการวางระบบติดตาม ประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน การส่งเสริมการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง และสภาพของถนน ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles) มีการส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้งานจริง เพื่อให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ ความเข้าใจกับผู้ใช้รถใช้ถนน และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ถูกนำมาใช้ เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) และมีการพัฒนาแผนงาน เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย การบังคับใช้ กฎหมาย ควบคู่ไปกับการ 8 รมณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัย การลด ปัญหาการเมาแล้วขับ ความเร็วและปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response) สร้างเสริม ความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของ ระบบสุขภาพและระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษา สภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึง การดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

นอกจากนี้การนำระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน มาตรฐาน ISO 39001 : 2012 มาใช้ซึ่งระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน ตามมาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ออกแบบโดยเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยการลดจำนวนการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บร้ายแรงจากการจราจรทางถนน โดยสามารถชี้บ่งข้อกำหนดหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ที่องค์กรสามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามความต้องการของระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้ (อาทิตย์ อุวิเชียร, 2558)

โดยหลักการของมาตรฐานสรุปได้ ดังนี้

1. มาตรฐาน ISO 39001 เป็นไปตามหลักการพื้นฐาน PDCA (Plan-Do-Check-Act) โดยคงไว้ซึ่งหลักการระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO (ISO Management System Standard) ทำให้มีการดำเนินการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

2. มาตรฐาน ISO 39001 มีโครงสร้างตามมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพทำให้
ง่ายต่อการบูรณาการร่วมกันกับระบบคุณภาพอื่นๆ
3. มีเอกสารสนับสนุนอื่นๆ ที่จะเป็นข้อมูล และช่วยให้สามารถจัดทำระบบได้
อย่างมีประสิทธิภาพ
4. ออกแบบสำหรับองค์กรที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้าน
ความปลอดภัยจราจร และการวางแผนต่างๆ
5. มาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ โดยมุ่งเน้น
การเตรียมการต่างๆ ที่จะลดความเสี่ยงระบบจราจร

สรุปได้ว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนนควรกำหนดยุทธศาสตร์ที่นำไปสู่การ
ปฏิบัติโดยการพัฒนากระบวนการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาระบบข้อมูล
การติดตามประเมินผล การพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้ กฎหมาย การเสริมสร้างวัฒนธรรม
ความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน พัฒนาขนส่งทางถนนปลอดภัยโดยมุ่งเน้นการยกระดับมาตรฐาน
ความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนทั้งโครงข่ายถนน ยานพาหนะและการพัฒนาบุคลากร ที่มีความ
เชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย รวมถึงการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการ
ประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย บนท้องถนนในการบริหารจัดการ
การขนส่งทางบก เสริมสร้างความเข้มแข็ง ของชุมชนในการมีส่วนร่วมจัดกิจกรรมสาธารณประโยชน์
จัดระเบียบทางสังคมโดยอาศัยแนวร่วมจากทุกภาคส่วนในการ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย

องค์ประกอบของการจราจร

องค์ประกอบของการจราจรมีอยู่ 4 ประการคือ

1. คนขับ (Driver) เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน 3 ลักษณะ คือ
 - 1.1 สมรรถนะในการขับรถ (Ability) มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือ ปัจจัยทางกายภาพ
(Physical Factors) ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological Factors) และปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อม
(Environmental Conditions)
 - 1.2 การตัดสินใจ (Decision Making) จะเกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการตัดสินใจ
(Perception Reaction Time, PIEV) โดยควรยึดหลักการประเมินระหว่างปริมาณ และคุณค่า
(Quantification Versus Valuation)
 - 1.3 มารยาทในการขับรถ เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรประการหนึ่ง
มารยาทในการขับรถ จะเกี่ยวข้องกับการศึกษา (Education) การอบรม (Train) การตระหนักรู้ถึง
(Concern) ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
2. คนโดยสาร (Passenger) เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรทั้งทางด้านบวก
และด้านลบ ในด้านบวก เช่น เป็นผู้ช่วยคนขับซึ่งให้ความระมัดระวัง ในการขับซึ่งมากยิ่งขึ้น หรือเป็น

ผู้ช่วยในการดูเส้นทาง (Navigator) หรือคอยอยู่เป็นเพื่อนไม่ให้คนขับเกิดความง่วง จะทำให้การขับที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน คนโดยสารสามารถส่งผลกระทบต่อคนขับด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านจิตใจ อารมณ์ ความสามารถในการมองเห็น สมาธิหรือความตั้งใจในการขับรถ เป็นต้น

3. คนเดินเท้า (Pedestrian) คนเดินเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งของการจราจร และมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการจราจร ดังนั้นการออกแบบระบบการจราจรจะต้องให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ บาทวิถี หรือทางเดินเท้าข้างถนน ทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) สะพานลอย, อุโมงค์สำหรับคนข้ามทางเดินยกระดับ (Sky Walk) และสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม ฯลฯ

4. รถ (Vehicle) รถเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการจราจร ที่มีความสำคัญต่อการสัญจรบนถนน มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก

บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับความปลอดภัยทางถนน

1. บทบาทจราจรทางกฎหมาย

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมาย และระเบียบคำสั่ง ต่างๆ อาทิ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้นๆ สามารถแยกประเด็นเรื่องอำนาจหน้าที่ ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและอำนาจหน้าที่ ตามระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย คำนิยามศัพท์ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทนิยามในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้นิยามคำว่า เจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ดังนี้

“เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้ง ให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร มาตรา 4 (37)

เจ้าพนักงานจราจร ตามมาตรานี้ นอกจากจะต้องเป็นข้าราชการตำรวจแล้วยังเป็นผู้ที่รัฐมนตรีที่รับผิดชอบในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจรด้วย โดยรัฐมนตรีที่รับผิดชอบ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้ที่มีอำนาจในการแต่งตั้ง เจ้าพนักงานจราจร และมีอำนาจในการออกกฎกระทรวง กำหนดกิจการต่างๆ อื่นใด เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ การออกกฎกระทรวงในเรื่องใดตามอำนาจที่กำหนด จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มาตรา 5

คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 529/2555 เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลงวันที่ 7 กันยายน 2555 มีดังนี้

1. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรที่วราชาอาณาจักร

2. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพฯ
3. ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง เป็นเจ้าพนักงานจราจร ในเขตพื้นที่ทางหลวง ที่รับผิดชอบทั่วราชอาณาจักร
4. ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาคเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรภาค
5. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรจังหวัด

เจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะเป็นข้าราชการตำรวจ ระดับสัญญาบัตรที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้ง ตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ 529/2555 เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ลงวันที่ 7 กันยายน 2555 ให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร ทำให้มีอำนาจหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบในการ ทำงานด้านการจราจร เพื่อสามารถนำเอาข้อมูลกฎหมาย กฎ ระเบียบต่างๆ ไปบังคับใช้และจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีอำนาจในการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร หรือประกาศต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจัดการจราจรภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่

ความรับผิดชอบของตนเอง ดังนั้น การทำความเข้าใจบทบาท อำนาจหน้าที่ในเขตรับผิดชอบของ แต่ละหน่วยงาน จะเป็นการป้องกันการซ้ำซ้อนในการทำงานด้วย

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร มาตรา 1 (38)

ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรได้แก่ ข้าราชการตำรวจทั้งในระดับชั้นประทวนและระดับสัญญาบัตร ที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ทำหน้าที่ปฏิบัติงานการควบคุม หรืออำนวยความสะดวกในด้านการจราจรบนท้องถนน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเรียกว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือที่เรียกกันว่า ตำรวจจราจร นั่นเอง

อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทบัญญัติของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องนี้ สามารถแบ่งอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรได้เป็น 2 ประการ ได้แก่ 1) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และ 2) อำนาจหน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยทั่วไป อาจแบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบได้ดังนี้

1. อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

1.1 เข้ารับการอบรม กวดขัน ความประพฤติ ระเบียบวินัย และประชุมชี้แจงมอบหมายภารกิจต่างๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติอันที่จะก่อให้เกิดปัญหาของสภาพการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบในถนนสายต่างๆเป็นประจำทุกครั้งก่อนออกปฏิบัติหน้าที่

1.2 อำนวยความสะดวกการจราจร ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดต่างๆ ทางร่วม ทางแยก ในชั่วโมงเร่งด่วน และบริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้งของแต่ละช่วงเวลา หรือในช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ ประจำปี อีกทั้งอำนาจความสะดวกและถวายความปลอดภัยแก่ขบวนเสด็จของพระบรมวงศานุวงศ์ที่เสด็จผ่านในพื้นที่รับผิดชอบ

1.3 อำนวยความสะดวกช่วยเหลือ แก้ไขปัญหาจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน และในภาวะปกติ หรือในกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นพร้อมทั้งตรวจสอบสภาพการจราจรในถนนสายต่างๆ และบังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ หรือผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก

1.4 บังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน หรือกระทำความผิดกฎหมายจราจรเพื่อให้ปฏิบัติตาม และเป็นไปตามกฎ ระเบียบข้อบังคับของ พ.ร.บ.จราจรทางบกที่ทางราชการกำหนดไว้ เพื่อให้เป็นไปตามโครงการจัดระเบียบจราจรที่ทางราชการได้ทำการรณรงค์ให้ทราบ และมีการตั้งจุดตรวจยานพาหนะในถนนสายต่างๆในแต่ละวัน หรือตั้งจุดตรวจค้นในช่วงเวลา กลางคืน เพื่อป้องกันและปราบปรามการขับขี่แข่งรถในทางสาธารณะ หรือขับขี่รถส่งเสียงดังก่อความเดือดร้อนรำคาญ

1.5 กรณีมีการจราจรคับคั่งในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนสายต่างๆ ทางฝ่ายปฏิบัติการจราจรได้เปิดการจราจรช่องทางพิเศษขึ้นเพื่อเร่งระบายรถที่คับคั่งให้เลื่อนไหลไปได้สะดวกในชั่วโมงเร่งด่วนดังกล่าว

1.6 ดำเนินการจัดโครงการอบรม ประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ให้บริการรถรับจ้าง และผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับในการขับขี่และการให้บริการที่ควรทราบ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของทางราชการเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจร

1.7 อบรม บรรยาย ให้ความรู้ตามสถานศึกษาต่างๆในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรต่างๆ แก่นักเรียนในสถานศึกษานั้นๆ

1.8 ประจำสถานศึกษาต่างๆตามโครงการต่อต้านยาเสพติดในสถานศึกษาในพื้นที่รับผิดชอบเพื่อทำหน้าที่ประสานกับครู อาจารย์ และผู้เกี่ยวข้องในสถานศึกษา สார்วจข้อมูล และคัดกรองนักเรียนนักศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยาเสพติด

1.9 อำนวยความสะดวกการจราจร กรณีการได้รับการร้องขอจากทางภาครัฐและเอกชนที่ขอความร่วมมือในการสนับสนุนการดำเนินการกิจกรรมต่างๆ

1.10 ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเขต กองวิศวกรรมจราจรเพื่อขอความร่วมมือในการปรับปรุง แก้ไข กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และกรณีวัสดุอุปกรณ์ เครื่องหมายจราจรหรือสัญญาณไฟจราจรต่างๆ ขำรุค เสียหาย เลอะเลือนหรือใช้การไม่ได้ เช่น การตีเส้น ป้ายสัญญาณจราจรหรือติดตั้งราวเหล็กเกาะกลางถนน เป็นต้น

1.11 ฝ่ายปฏิบัติการจราจรได้มีการสำรวจตรวจสอบ และจัดทำข้อมูล ประวัติ ผู้ให้บริการและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างของวินรถจักรยานยนต์ต่างๆ ที่ให้บริการในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

2. อำนาจหน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

2. บทบาทด้านการลดอุบัติเหตุจราจร

ตามนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2557 ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ดำเนินการลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนโดยยึดหลัก “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 60 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.2563 ตามกรอบปฏิญญามอสโก จึงส่งผลให้หัวหน้างานจราจร มีบทบาทในการเป็นผู้ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพราะในการปฏิบัติงานด้านการจราจร สถานีตำรวจถือเป็นหน่วยงานสำคัญในการดำเนินการ เนื่องจากสถานีตำรวจเป็นหน่วยงานที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด เป็นผู้ปฏิบัติงานที่แท้จริง ดังนั้น เพื่อให้นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้านการจราจรบรรลุผล หัวหน้างานจราจร ประจำสถานีตำรวจจึงต้องรับบทบาทเป็น “ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน”

3. บทบาทการพัฒนาการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจรย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ทั้งภายในและภายนอกประเทศทั่วโลกเพื่อนำความรู้และวิสัยทัศน์มาพัฒนาการจราจรในเขตรับผิดชอบของตน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

4. บทบาทด้านการบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากการจราจรส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของบุคคลในสังคม หากตำรวจจราจรได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบและตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ย่อมเป็นเกราะกำบังตัว ผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี แต่หากปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ยึดหลักระเบียบกฎหมายที่กำหนดไว้แล้ว อาจถูกร้องเรียนจากประชาชน หรือถูกสังคมตำหนิได้ ดังนั้นจึงควรมีการเรียนรู้เกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน ในอันที่จะปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีกำหนดยุทธศาสตร์ แผนงาน กลยุทธ์ มาตรการ การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ด้านการจราจรและอุบัติเหตุ ดังต่อไปนี้ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2562)

1. ตั้งคณะกรรมการพัฒนาการบริหารงานการจราจรและอุบัติเหตุจราจร โดยแบ่งออกเป็น 5 ด้าน
2. ด้านการกำหนดนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อเกิดประสิทธิภาพ ความโปร่งใสและเป็นธรรม เป็นมาตรฐานสากล เพื่อแก้ปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ
3. ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร บูรณาการการทำงานลดอุบัติเหตุ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาการมีส่วนร่วมของ ท้องถิ่น ชุมชน และเอกชน เพื่อให้เกิดความตระหนักและความร่วมมือในการรับผิดชอบต่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ ในชุมชน หน่วยงาน หรือองค์กรของตนเอง
4. ด้านการนำองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมจราจร ผังเมือง เทคโนโลยี และฐานข้อมูลมาใช้เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาจราจรและอุบัติเหตุของประเทศด้านการพัฒนากฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต ตลอดจนพัฒนาจัดหาแหล่งงบประมาณ เครื่องมืออุปกรณ์ในการทำงานป้องกันอุบัติเหตุ
5. ด้านการพัฒนาคุณภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้สามารถปฏิบัติงาน ได้อย่างเป็นมืออาชีพ ตามมาตรฐานสากล เป็นที่ยอมรับของสังคม

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ดำเนินการตามนโยบายและแผนงาน ของรัฐบาลตลอดมา และเชื่อมั่นว่าหากมีการดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวข้างต้นได้อย่างจริงจัง ซึ่งเป็นแนวทางที่ถูกต้องอย่างแท้จริง ไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณมากมายอย่างที่เข้าใจกัน ขอเพียงผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนได้เข้าใจหลักการจราจร มีวินัยในตนเองอย่างแท้จริง ไม่ละเมิดกฎจราจร ให้เกียรติผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ เชื่อฟังคำสั่งคำแนะนำของตำรวจจราจร ก็จะทำให้อุบัติเหตุจราจร หรืออุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ลดลงได้อย่างแน่นอน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ทำโครงการภาพลักษณ์ของความเป็นสุภาพบุรุษจรรยาจร โดยใช้หลัก 5 S ดังนี้ (กองบังคับการตำรวจจราจร, ม.ป.ป.)

1. Smile คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยิ้มแย้มแจ่มใส ไม่นำหน้าบึ้ง หรือใช้กิริยา วาจา ดุหมั่น เหยียดยาม รังเกียจ ประชาชน แม้แต่เขาจะเป็นผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรก็ตาม
2. Smart คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยบุคลิกภาพที่ดีทั้งร่างกายและการแต่งกาย การแต่งเครื่องแบบและส่วนประกอบของเครื่องแบบจะต้องดูเรียบร้อย สะอาด ทะมัดทะแมง ประดับเครื่องหมายต่างๆ ตลอดจนป้ายชื่อให้เรียบร้อย ติดกระดุมให้ครบทุกเม็ด ไม่ไผ่ผมยาวรุงรัง หนวดเคราต้องโกนให้เรียบร้อย
3. Salute คือ การปฏิบัติหรือแสดงท่าทำความเคารพด้วยท่าทางที่ถูกต้อง เข้มแข็ง ทั้งกับผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงานและประชาชน การแสดงท่าเคารพ มีทั้งท้าววันทยหัตถ์ ท่าโค้งคำนับหรือ ท่าตรง (กรณีไม่สวมหมวก) ต้องใช้ให้เหมาะสม และจริงใจ รวมทั้งการเป็นผู้รับการเคารพที่ดี เมื่อมีผู้ทำความเคารพ หรือแสดงการเคารพต่อเราด้วย
4. Service Mind คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยจิตวิญญาณของการเป็นผู้ให้บริการด้วยความเต็มใจ ความยินดี และด้วยบริการที่ดี มีอัธยาศัยไมตรี เป็นมิตร เป็นที่ประทับใจของผู้รับบริการจากเรา ถึงแม้เขาจะเป็นผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรก็ตาม ดังคำกล่าวของท่านพลตำรวจเอก วิเชียร พงนิโพธ์ศรี อดีตผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ที่ว่า บริการดุจญาติ พี่พี่ภรรยาภรรยา ดุจครอบครัว
5. Standard คือ การสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานและการดำเนินการตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ทั้งวิธีการปฏิบัติที่ประชาชนยอมรับ หลักสากล หากตำรวจจราจรท่านใดสามารถปฏิบัติ ได้ครบถ้วนทั้ง 5 ข้อ ตามสโลแกนที่ว่า ยิ้มแย้มแจ่มใส แต่งกายถูกต้อง แคล่วคล่องท่า ความเคารพ เจนจบให้บริการ มีมาตรฐานการทำงานที่ดี ก็จะได้ชื่อว่า เป็นสุภาพบุรุษจรรยาจร

บทบาทของสถานศึกษากับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ประเทศไทยมีการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนน้อยมาก แม้จะเคยมีการเชิญผู้เชี่ยวชาญจากประเทศออสเตรเลียมาออกแบบคู่มือการเรียนการสอนการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย สำหรับเด็กในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นและอาชีวศึกษา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรณรงค์เสริมสร้างวินัยจราจรเด็กและเยาวชนของกระทรวงศึกษาธิการ แต่สุดท้ายก็เลือนหายไปตามกาลเวลาและกลายเป็นเพียงส่วนหนึ่งในวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา ปัจจุบันมีการดำเนินโครงการของภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างจิตสำนึกและพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กและเยาวชนมากมาย (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, ม.ป.ป.) เช่น

โครงการ “สพม.31 ร่วมสร้างวินัยจราจร” ของโรงเรียนมหิศราธิบดี จังหวัด นครราชสีมา มีการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และจัดตั้งโครงการยุวจราจร เพื่อให้ความรู้ เรื่องความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากโรงเรียนอยู่ติดถนนใหญ่ มีนักเรียนประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ผลจากการดำเนินโครงการทำให้มีแขวงทางมาสร้างสะพานลอยหน้าโรงเรียน สภาพแวดล้อม ทั้งภายในและภายนอกถูกปรับปรุงให้มีความปลอดภัยมากขึ้น และเด็กนักเรียนได้รับการปลูกฝังเรื่อง วินัยจราจรอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีการขยายผลไปยังโรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา มีธยมศึกษา31 จำนวน 26 โรงเรียน

โครงการ “Safe Kids Walk This Way” ของศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในเด็กโรงพยาบาลรามธิบดีที่เน้นการฝึกทักษะการเดินทางอย่างปลอดภัยและการเอาตัวรอดบนท้องถนนให้กับเด็กและเยาวชน

โครงการ “ชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา” ของบริษัท กลาง คู่ครอง ผู้ประสพภัยจากรถ จำกัด มีการสนับสนุนให้สถานศึกษาจัดตั้งชมรมเพื่อทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงมีมาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% ปัจจุบันมีโรงเรียน 496 แห่ง เข้าร่วมโครงการ มีครูและนักเรียนแกนนำขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั่วประเทศ

โครงการ “Road safety for kid” และ One Dealer One School ของบริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด เน้นการให้ความรู้ด้านวินัยจราจร สร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กและเยาวชน

โครงการ “Campus Challenge” ของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด เป็นโครงการที่สนับสนุนให้นักศึกษาส่งโครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในมหาวิทยาลัยเข้าประกวด หากโครงการใดชนะจะได้รับงบประมาณในการดำเนินโครงการ ผลจากการดำเนินงานทำให้มหาวิทยาลัยที่เข้าร่วมโครงการหันมาให้ความสนใจกับการจัดสภาพแวดล้อมให้มีความปลอดภัยสำหรับนักศึกษามากขึ้น

นอกจากโครงการดังกล่าว ยังมีการสนับสนุนโครงการวิจัยและพัฒนาชุดคู่มือการจัดการเรียนรู้เพื่อการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างคู่มือการจัดการเรียนรู้ด้านการใช้ถนนอย่างปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับเด็กและเยาวชน โดยให้เด็กเรียนรู้จากกรณีการเกิดเหตุจริงผ่านการแสดงบทบาทสมมติเป็นตัวละครในเหตุการณ์ที่หยิบยกมา โดยครูทำหน้าที่เป็นผู้จัดการเรียนรู้ สนับสนุนให้เด็กคิดวิเคราะห์ด้วยตนเองและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อกรณีการเกิดเหตุกับเพื่อนๆ ผ่านกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงอันตรายของอุบัติเหตุทางถนนและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น สิ่งเหล่านี้สะท้อนถึงความตื่นตัวของภาครัฐและเอกชนที่พยายามผลักดันการแก้ไขปัญหาดังกล่าว แต่ปัญหาสำคัญคือ กิจกรรมดังกล่าวยังไม่สามารถนำเข้าสู่ระบบปกติได้ กล่าวคือ มีการบรรจุในหลักสูตรการ

เรียนการสอนหรือเป็นกิจกรรมภาคบังคับของกระทรวงศึกษาธิการ ดังนั้นโรงเรียนที่ให้ความสนใจเรื่องความปลอดภัยทางถนนมักจะเป็นโรงเรียนที่ตั้งอยู่บนพื้นที่เสี่ยงและมีเด็กนักเรียนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาเมื่อเกิดความสูญเสียไปแล้ว ทั้งๆที่สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดปัญหาได้ตั้งแต่ต้นทาง

โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) มีระบบดูแลและช่วยเหลือเด็กนักเรียน ซึ่งมีการกำหนดให้ครูประจำชั้นสำรวจข้อมูลพื้นฐานของนักเรียนทุกคน รวมถึงข้อมูลการเดินทางจากบ้านมาโรงเรียน นอกจากนี้ยังมีการเยี่ยมบ้านเพื่อสำรวจสภาพความเป็นอยู่ของนักเรียนโดยทางโรงเรียนต้องสรุปข้อมูลส่งกลับไปยังส่วนกลาง หากทางโรงเรียนนำข้อมูลส่วนนี้มาวิเคราะห์จะสามารถจำแนกได้ว่า ประเภทการเดินทาง ระยะทาง ลักษณะเส้นทาง ซึ่งทำให้ทราบความเสี่ยงในการเดินทางของนักเรียน โดยเฉพาะการเยี่ยมบ้านถือเป็นช่องทางในการสื่อสารที่สำคัญระหว่างครูและผู้ปกครองในการย้ำเตือนเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง

จากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับเด็กและเยาวชน รวมถึงแนวทางการจัดการที่เหมาะสม จะเห็นได้ว่า การให้ความรู้ในประเด็นความปลอดภัยทางถนนกับนักเรียน ผู้ปกครอง ผู้เกี่ยวข้อง เป็นสิ่งที่มีความสำคัญและเป็นการแก้ปัญหาที่ต้นทางอย่างแท้จริง ซึ่งผู้ที่ใกล้ชิดนักเรียนและชุมชนที่สุดคือ โรงเรียน แต่ที่ผ่านมาพบว่า ทางโรงเรียนไม่สามารถหาจัดสรรเวลาสำหรับการเรียนการสอน หรือการทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนได้ เนื่องจากต้องเน้นการเรียนการสอนวิชาการเป็นหลัก พื้นที่ที่มีการประกาศนโยบาย “ลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้” โดยมีสาระสำคัญว่า ให้เด็กประถมศึกษา มัธยมศึกษา การศึกษาพิเศษ เลิกเรียนวิชาการตอนบ่ายสอง และใช้เวลาที่เหลือทำกิจกรรมเสริมที่มีประโยชน์และมีความสุข โดยเน้นไปที่กิจกรรมทักษะชีวิต และมีการสนับสนุนให้โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) เป็นโรงเรียนนาร่อง ดังนี้

1. ผลักดันให้ประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นหนึ่งในกิจกรรมตัวอย่างที่ถูกนำไปดำเนินการในโรงเรียนนาร่อง โดยใช้รูปแบบกิจกรรมของภาครัฐและเอกชนที่มีการดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางในการดำเนินการให้กับสถานศึกษา

2. สนับสนุนให้สถานศึกษานำข้อมูลจากระบบดูแลและช่วยเหลือเด็กนักเรียนมาวิเคราะห์ เพื่อออกแบบกิจกรรมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ โดยเฉพาะสถานศึกษาที่ตั้งอยู่ในจังหวัดใหญ่ เป็นเมืองท่องเที่ยว มีปริมาณการเดินทางมาก ควรจะจัดกิจกรรมที่เน้นทักษะชีวิต เช่น การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งเป็นทักษะชีวิตอย่างแท้จริง

3. สนับสนุนให้มีการบรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการเรียนการสอนในระบบปกติ มีระบบการวัดผลที่ชัดเจน เนื่องจากเป็นสาเหตุหลักในการเสียชีวิตของเด็กและเยาวชน อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้ หากได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะการปลูกฝังผ่านการเรียนการสอนตั้งแต่เด็ก ถือเป็นการบ่มเพาะตั้งแต่ต้นทาง อันจะนำไปสู่พฤติกรรมที่

ปลอดภัย ในที่สุดหากลูกหลานของเราปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ย่อมทำให้เกิดความสุขทั้งกับตัวเด็ก ผู้ปกครองและคุณครู ตามเจตนารมณ์ของกระทรวงศึกษาธิการอย่างแท้จริง และเด็กเหล่านี้สามารถเป็นกำลังหลักในการสร้างอนาคตของชาติ สร้างสังคมที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนสำหรับทุกคน

ความผิดตามกฎหมายจราจร

สาโรจน์ คุมทรัพย์ (2539, หน้า 30) ได้แบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ

1. ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ มีลักษณะเป็นพฤติกรรมที่จะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อยที่ไม่ใช่ความผิดอาญา โดยผู้กระทำความผิดอาจจะเพียงถูกดำเนินจากสังคม และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น
2. ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย มีลักษณะเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลเป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง โดยไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายหรือมีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ และจะต้องมีความผิดทางอาญา เช่น การขับรถยนต์ขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อย หรือการขับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เป็นต้น
3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท มีลักษณะเป็นความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยมีเจตนา เช่น การขับซิ่งโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว

สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดกำแพงเพชร

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศ ซึ่งสำรวจโดย Thai RSC Statistical Report ตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ.2560 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2560 มีอุบัติเหตุและมีความสูญเสียทางด้านร่างกาย ปรากฏดังนี้ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทุพพลภาพ 178 คน บาดเจ็บ 92,983 คน เสียชีวิต 758 คน รวม 93,919 คน ภาคกลาง ทุพพลภาพ 344 คน บาดเจ็บ 98,832 คน เสียชีวิต 1,300 คน รวม 100,476 คน ภาคตะวันตก ทุพพลภาพ 127 คน บาดเจ็บ 28,370 คน เสียชีวิต 422 คน รวม 28,919 คน ภาคตะวันออก ทุพพลภาพ 196 คน บาดเจ็บ 63,644 คน เสียชีวิต 658 คน รวม 64,498 คน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทุพพลภาพ 527 คน บาดเจ็บ 187,302 คน เสียชีวิต 2,371 คน รวม 190,200 คน ภาคใต้ ทุพพลภาพ 309 คน บาดเจ็บ 112,130 คน เสียชีวิต 831 คน รวม 113,270 คน ภาคเหนือ ทุพพลภาพ 247 คน บาดเจ็บ 70,662 คน เสียชีวิต 671 คน รวม 71,580 คน รวมทั่วประเทศ ทุพพลภาพ 1,928 คน บาดเจ็บ 653,923 คน เสียชีวิต 7,011 คน รวม 662,862 คน

สำหรับจังหวัดกำแพงเพชรเป็นจังหวัดหนึ่งที่ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ต้องการให้ลดการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้เนื่องจากในปี 2562 พบว่า จังหวัดกำแพงเพชรมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 5,071 ราย มีผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุ 129 คน และบาดเจ็บ 5,807 คน รวม 5,936 คน

(บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, 2562) อีกทั้งยังเป็นจังหวัดหนึ่งที่ได้เด็กและเยาวชนมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง โดยจากข้อมูลข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ผู้ประสบภัยจากรถ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี 2562 ผ่านบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จังหวัดกำแพงเพชร พบว่า เด็กและเยาวชนเฉพาะของอำเภอเมืองกำแพงเพชร ในช่วงอายุ 0-25 ปี มีสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าช่วงอายุอื่นๆ

จังหวัดกำแพงเพชร มีอุบัติเหตุและมีความสูญเสียทางด้านร่างกาย ปรากฏดังนี้ บาดเจ็บ 5,807 คน เสียชีวิต 129 คน รวม 5,936 คน ปรากฏดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ จังหวัดกำแพงเพชร พ.ศ. 2562

ลำดับ	อำเภอ	อุบัติเหตุ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	รวม
1	เมืองกำแพงเพชร	2,026	49	2,354	2,403
2	ขาณุวรลักษบุรี	576	26	663	689
3	คลองลาน	446	7	520	527
4	คลองขลุง	393	16	441	457
5	พรานกระต่าย	374	6	413	419
6	ไทรงาม	273	6	311	317
7	ลานกระบือ	256	5	276	281
8	ทรายทองวัฒนา	197	2	228	230
9	ปางศิลาทอง	191	2	224	226
10	บึงสามัคคี	172	2	192	194
11	โกสัมพีนคร	167	8	185	193
รวม		5,071	129	5,807	5,936

ที่มา : (บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, 2562)

แนวคิดเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยและความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

ความหมายของเยาวชน

ความหมายตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2555 เยาวชน หมายถึง บุคคลที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 14 ปีบริบูรณ์ แต่ยังไม่ถึง 18 ปีบริบูรณ์ ความหมายในระดับสากล โดยสหประชาชาติระบุว่า เยาวชน หมายถึง คนในวัยหนุ่มสาว คือ ผู้มีอายุระหว่าง 15-24 ปี หรือเป็นช่วงวัยหนุ่มสาว เป็นช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อระหว่างการเป็นเด็กและผู้ใหญ่เป็นช่วงที่กังวลเกี่ยวกับรูปลักษณ์และสิ่งรอบตัวมากเป็นพิเศษ

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553 ได้ให้ความหมายของ เยาวชน ว่าเป็นบุคคลอายุเกินสิบห้าปีบริบูรณ์ แต่ยังไม่ถึงสิบแปดปีบริบูรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2558, หน้า 2) ได้กำหนดไว้ว่า เยาวชน หมายถึง ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18-24 ปี

ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิเด็กและเยาวชนขององค์การสหประชาชาติ กล่าวถึงเยาวชนว่า

1. เด็กและเยาวชน พึงได้รับสิทธิเท่าเทียมกันโดยปราศจากการแบ่งแยกหรือกีดกัน ไม่ว่าโดยวิธีใดๆ ในเรื่องเชื้อชาติ ผิว เพศ ภาษา ศาสนา ความคิดเห็นทางการเมือง เผ่าพันธุ์แห่งชาติ หรือสังคมทรัพย์สิน กำเนิดหรือสถานะอื่นๆ ไม่ว่าจะของเด็กหรือของครอบครัวก็ตาม
2. เด็กและเยาวชน พึงได้รับการพิทักษ์คุ้มครองเป็นพิเศษ อันจะช่วยทำให้เด็กสามารถพัฒนาทั้งทางกาย ทางสมอง และจิตใจเพื่อให้ร่วมอยู่ในสังคมได้อย่างปกติชน
3. เด็กและเยาวชน มีสิทธิที่จะได้มีชื่อและมีสัญชาติแต่กำเนิด
4. เด็กและเยาวชน พึงได้รับความมั่นคงทางสังคมและเติบโตอย่างสมบูรณ์ ดังนั้นทั้งแม่และเด็ก ควรได้รับการดูแลและคุ้มครองเป็นพิเศษ ทั้งเมื่ออยู่ในครรภ์และภายหลังเมื่อคลอดแล้วโดยได้รับสิทธิในเรื่องที่อยู่อาศัย ได้รับอาหาร ได้รับการดูแลทางแพทย์ และโดยเฉพาะเด็กๆ ให้ได้รับการเล่นรื่นเริงเพลิดเพลินด้วย
5. เด็กและเยาวชน ที่พิการทั้งทางร่างกาย สมอง และจิตใจ มีสิทธิที่จะได้รับการรักษาพิเศษ หมายถึง การดูแลรักษาและการศึกษาที่เหมาะสมกับสภาวะของเด็กโดยเฉพาะ
6. เด็กและเยาวชน พึงได้รับความรักและความเข้าใจ อันจะช่วยพัฒนาบุคลิกของตน โดยเติบโตอยู่ในความรับผิดชอบของบิดามารดาของเด็กเอง และในทุกกรณี เด็กจะต้องอยู่ในบรรยากาศที่เต็มไปด้วยความรัก ความอบอุ่น ปลอดภัย และไม่พลัดพรากจากพ่อแม่ ในกรณีที่เด็กไม่มีครอบครัวหรือมาจากครอบครัวที่ยากจนและมีลูกมากก็จะได้ได้รับความช่วยเหลือเป็นพิเศษ จากรัฐหรือองค์กรต่างๆ

7. เด็กและเยาวชน มีสิทธิที่จะได้รับการศึกษา ซึ่งครูควรจะต้องจัดให้เปล่าอย่างน้อย ในชั้นประถมศึกษา เพื่อเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมโดยทั่วไป และให้เด็กเติบโตเป็นสมาชิกผู้ยัง ประโยชน์ต่อสังคมคนหนึ่ง การศึกษานี้คลุมไปถึงการแนะแนวทางชีวิต ซึ่งมีบิดามารดาเป็น ผู้รับผิดชอบก่อนบุคคลอื่นๆ เด็กจะต้องมีโอกาสได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลิน จากการเล่นและ รื่นเริงพร้อมกันไปด้วย

8. เด็กและเยาวชน จะเป็นบุคคลแรกที่ได้รับการคุ้มครองและสงเคราะห์ในทุก กรณีนี

9. เด็กและเยาวชน พึงได้รับการปกป้องให้พ้นจากการถูกทอดทิ้ง จากความ โหดร้ายทารุณ และการถูกข่มเหง รังแกทุกชนิด เด็กจะต้องไม่กลายเป็นสินค้า ไม่ว่าในรูปใด จะต้อง ไม่มีการรับเด็กเข้าทำงานก่อนวัยอันสมควร ไม่มีการกระทำใดๆ อันจะมีชกจูงหรืออนุญาตเด็กให้ จำต้องรับจ้างทำงาน ซึ่งอาจจะเป็นผลร้ายต่อสุขภาพของเด็ก หรือเป็นเหตุให้การพัฒนาทางกาย ทางสมองและทางจิตใจของเด็กต้องเสื่อมลง

10. เด็กและเยาวชน พึงได้รับการคุ้มครองให้พ้นจากการกระทำที่แสดงถึงการ กีดกัน แบ่งแยก ไม่ว่าทางเชื้อชาติ ศาสนาหรือรูปใดๆ เด็กจะต้องได้รับการเลี้ยงดูให้เติบโตขึ้นมา ใน ภาวะแห่งจิตที่เต็มไปด้วยความเข้าใจ และมีการหย่อนหนักหย่อนเบามิตรภาพระหว่างชนชาติ ต่างๆ สันติภาพ และภาพสากล และด้วยการสำนึกเต็มที่ว่าพลังกำลังและความสารถพิเศษในตัวเขา ควรจะอุทิศเพื่อรับใช้เพื่อนมนุษย์ด้วยกัน

สรุปว่า เยาวชน หมายถึง ผู้ที่มีช่วงอายุ 14-25 ปีโดยประมาณ หรือเป็นช่วงวัยหนุ่มสาว เป็นช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อระหว่างการเป็นเด็กและผู้ใหญ่ พึงได้รับสิทธิเท่าเทียมกัน ซึ่งพึงได้รับการพิทักษ์ คุ้มครองเป็นพิเศษ และพึงได้รับความมั่นคงทางสังคมและเติบโตอย่างสมบูรณ์ มีสิทธิที่จะได้รับ การศึกษา และได้รับการคุ้มครองให้พ้นจากการกระทำที่แสดงถึงการกีดกัน แบ่งแยก ไม่ว่าทาง เชื้อชาติ ศาสนาหรือรูปใดๆ

พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน

ความหมายของพฤติกรรม

มีผู้ให้ความหมายคำว่า " พฤติกรรม" (Behavior) ไว้มาก ที่น่าสนใจ เช่น

เวดและทาวริส (Wade & Tavris, 1999, p. 245) อธิบายว่า พฤติกรรมคือการ กระทำของคนเราที่สังเกตได้

ซิมบาร์โดและเกอร์ริก (Zimbardo & Gerrig, 1999, p. 3) อธิบายว่า พฤติกรรม เป็นการกระทำของบุคคลเพื่อปรับตัวต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่สังเกตได้ และ

ลาเฮย์ (Lahey, 2001, p. 5) กล่าวว่า พฤติกรรมเป็นการประพฤติปฏิบัติของ บุคคลที่สามารถสังเกตได้ จากความหมายและคำอธิบายที่อ้างถึงไว้

เออร์เนสและโบเวอร์ (Hilgard & Bower, 1966, อ้างถึงใน กาญจนกรรอง
 สุอังคะ, 2559, หน้า 11) ได้ให้คำนิยามคำว่า พฤติกรรม หมายถึงกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิต
 ที่สังเกตได้โดยบุคคลอื่นและการแสดงออกของพฤติกรรมนั้นจะชี้ให้เห็นถึงความเป็นปัจเจกบุคคล
 ในการปรับตัวต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงลักษณะที่ส่งผลไปยังการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น

จึงกล่าวได้ว่าพฤติกรรมคือการกระทำ ของบุคคลในทุกลักษณะ ทั้งที่เป็นโดยธรรมชาติ
 ทางสรีระและที่จงใจกระทำ ซึ่งอาจจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัว และเป็นการกระทำที่สังเกตได้โดยอาจใช้
 ประสาทสัมผัสธรรมดาหรือใช้เครื่องมือช่วยการสังเกต

ประเภทของพฤติกรรม

การศึกษาพฤติกรรมยุคปัจจุบันไม่เน้นการแบ่งประเภทของพฤติกรรมนัก แต่ในที่นี้ได้
 พิจารณาเห็นว่า การแบ่งประเภทของพฤติกรรมจะช่วยให้เข้าใจแนวทางการพัฒนาพฤติกรรมได้ง่ายขึ้น
 ซึ่งนักจิตวิทยานิยมแบ่งพฤติกรรมได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. พฤติกรรมภายนอก (overt behavior) เป็นพฤติกรรมที่สังเกตได้โดยชัดเจน
 แยกได้อีกเป็น 2 ชนิด คือ

1.1 พฤติกรรมที่สังเกตได้โดยไม่ต้องใช้เครื่องมือช่วย เช่น การพูด การหัวเราะ
 การร้องไห้ การเคลื่อนไหวของร่างกาย หรือแม้แต่การเต้นของหัวใจ ซึ่งผู้อื่นสังเกตได้โดยอาศัย
 ประสาทสัมผัส

1.2 พฤติกรรมที่ต้องใช้เครื่องมือหรือการวิเคราะห์เชิงวิทยาศาสตร์ เช่น
 การเปลี่ยนแปลงของสารเคมีหรือปริมาณน้ำตาลในกระแสเลือด การทำงานของกระเพาะอาหารและ
 ลำไส้ ซึ่งไม่สามารถสังเกตได้ด้วยตาเปล่าหรือประสาทสัมผัสเปล่า

2. พฤติกรรมภายในหรือความในใจ (covert behavior) เป็นพฤติกรรมที่เจ้าตัว
 เท่านั้นจึงจะรู้ดี ถ้าไม่บอกใคร ไม่แสดงออกก็ไม่มีใครรู้ได้ดี เช่น การจำ การรับรู้ การเข้าใจ การได้
 กลิ่น การได้ยิน การฝัน การหิว การโกรธ ความคิด การตัดสินใจ เจตคติ จินตนาการ พฤติกรรม
 เหล่านี้ อาจมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกาย เช่น ขณะใช้ความคิดคลื่นสมองทำงานมาก หรือ
 ขณะโกรธปริมาณน้ำตาลในกระแสเลือดมีมาก ซึ่งวัดได้โดยเครื่องมือ แต่ก็ไม่มีใครรู้ละเอียดลงไปได้ว่า
 เขาคิดอะไร หรือ เขารู้สึกอย่างไร คนรู้ละเอียดคือเจ้าของพฤติกรรมนั้น

พฤติกรรมภายนอกและพฤติกรรมภายในมีความสัมพันธ์กัน โดยพฤติกรรมภายในเป็น
 ตัวกำหนดพฤติกรรมภายนอก เช่น คนเราย่อมพูดหรือยอมแสดงกิริยาโดยสอดคล้องกับความรู้สึกนึก
 คิดภายใน ถ้าต้องการศึกษาให้เข้าใจเกี่ยวกับจิตใจ หรือพฤติกรรมภายในของคน ก็ต้องศึกษาจากส่วน
 ที่สัมผัสได้ชัดเจนคือพฤติกรรมภายนอก ซึ่งเป็นแนวทางสู่ความเข้าใจพฤติกรรมที่เป็นความในใจและ
 การจะเข้าใจพฤติกรรมต่างๆ ที่มนุษย์แสดงออกอันเป็นพฤติกรรมภายนอกเราก็ต้องศึกษาให้เข้าใจ
 ธรรมชาติของการคิด การตัดสินใจ การรับรู้ การรู้สึก ฯลฯ ซึ่งเป็นพฤติกรรมภายใน การศึกษา

เกี่ยวกับพฤติกรรม ซึ่งจะมีทั้งพฤติกรรมภายนอก พฤติกรรมภายใน พฤติกรรมที่เป็นเรื่องของ
 ธรรมชาติสรีระ ซึ่งมักเรียกกันว่า พฤติกรรมแบบเครื่องจักร และพฤติกรรมที่เป็นเรื่องของ
 ประสบการณ์ ซึ่งมักเรียกกันว่า พฤติกรรมที่มีจุดมุ่งหมาย แต่โดยทั่วไปแล้วมักเน้นการศึกษาเฉพาะ
 พฤติกรรมที่เกิดเนื่องจากประสบการณ์เท่านั้น ซึ่งพฤติกรรมนั้นๆ มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอตาม
 ระยะเวลาที่ผ่านไปตามความแตกต่างระหว่างบุคคล และสำหรับการศึกษาพฤติกรรมเพื่อการพัฒนา
 ตนนั้น มุ่งเน้นการพัฒนาจิต ความคิด หรือพฤติกรรมภายในเป็นลำดับแรก เนื่องจากพฤติกรรม
 ภายในเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมภายนอก หากคิดดีการปฏิบัติก็มักดีด้วย

พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นพฤติกรรมที่แสดงออก
 ถึงลักษณะของการไม่กระทำตามกฎหมายจราจร พฤติกรรมการขับซี้เป็นพฤติกรรมหนึ่งของความ
 ปลอดภัยทางถนน ซึ่ง กาญจนกรอง สุอังคะ (2559, หน้า 13) กล่าวถึง พฤติกรรมการขับซี้ คือ
 การประพฤติปฏิบัติลักษณะต่างๆ ของผู้ขับขี่ในการขับซี้หรือควบคุมยวดยานของตน จากการศึกษา
 งานวิจัยที่ผ่านมาพบว่าสามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมการขับ เป็นพฤติกรรมการขับซี้มาตรฐาน
 (Standard of Driving Behavior) เป็นพฤติกรรมการขับซี้ที่ ถูกต้องตามกฎหมายและไม่ก่อให้เกิด
 อันตรายขึ้นในสถานการณ์ปกติทั่วไป

พฤติกรรมการขับซี้ที่เบนไปในทางบวก (Positive Deviations of Driving
 Behavior) คือ พฤติกรรมการขับซี้ในอุดมคติ ที่ทำให้ไม่เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและทำให้
 เกิดการปลอดภัยต่อจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับซี้ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังไม่
 ก่อให้เกิดอันตรายได้เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับซี้ที่มี
 พฤติกรรมการขับซี้เบนไปทางบวกจะชะลอความเร็วของรถเพราะเขาจะคำนึงว่า บางทีอาจมีผู้โดยสาร
 ข้ามออกมาทางด้านหน้าของรถโดยสารนั้น เป็นต้น

พฤติกรรมการขับซี้ที่เบนไปทางลบ (Negative Deviations of Driving Behavior)
 เป็นการขับซี้ที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือกฎระเบียบ และเป็นอันตรายซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเกิด
 อุบัติเหตุ

พฤติกรรมของผู้ขับซี้ที่ดี (Good Drivers' Behavior) หมายถึงผู้ขับซี้ที่มี
 คุณลักษณะที่ ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และสุขุมเยือกเย็น ใช้ความเข้าใจร่วมกัน
 ระหว่างตัวบุคคลและขีดความสามารถของรถแล้วรู้สาเหตุที่แท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะ
 เหล่านี้ เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและลดความเสี่ยงพฤติกรรม
 ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มความคล่องตัวของสภาพจราจร

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี (Bad Drivers Behavior) เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดีและเป็นผู้ขับขี่ที่มีกมินิสัยชอบขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบ สัญญาณจราจร เป็นสาเหตุต่อความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ หมายถึง การกระทำใดๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจนได้รับบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต

สรุปได้ว่าพฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน จึงมีลักษณะความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท และก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเอง บุคคลอื่นหรือสังคม

สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) (2561, หน้า 3) กล่าวว่า ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นองค์กรหลักของรัฐบาลในการบูรณาการการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ได้ร่วมกับหน่วยงานและองค์กรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกำหนดแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ขึ้น เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งจากคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด

ด้านคน พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ ความสามารถของผู้ขับขี่ลดลง เนื่องจากสภาพร่างกายไม่พร้อม / การไม่ชำนาญเส้นทาง / การไม่เคารพกฎจราจร/ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

ด้านยานพาหนะ ยานพาหนะไม่มีมาตรฐาน อาทิ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในรถยนต์/อุปกรณ์ความปลอดภัย / การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ/การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย

ด้านถนน ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ อาทิ ถนนชำรุด ผิวถนนเป็นหลุม บ่อ/ สภาพการจราจรที่หนาแน่น / อุปกรณ์การควบคุมการจราจร ป้ายเตือน ป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ มีสภาพไม่สมบูรณ์ และติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ไม่ชัดเจน/จุดเสี่ยงจุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย และจุดตัดทางรถไฟยังไม่ได้รับการแก้ไข

ด้านสิ่งแวดล้อม ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ/อุปสรรคทางธรรมชาติและลักษณะภูมิอากาศ/ สิ่งกีดขวางตก หล่นบนช่องทางจราจร/วัตถุอันตรายข้างทาง/ สิ่งกีดขวางทัศนวิสัย

กาญจนกรรอง สุอังคะ (2559, หน้า 6) กล่าวถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุการจราจร แบ่งได้ 2 ประการ คือ

1. ความบกพร่องของคน หรือผู้ใช้ทาง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 85 ประกอบด้วย

1.1 ผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญใน

การขับขี่ มีความผิดปกติทางด้านร่างกายและจิตใจ ขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัย เมาสุรา และเสพยาบ้า เป็นต้น

1.2 คนโดยสารและคนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดความระมัดระวัง ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามหรือสะพานลอย ไม่ข้ามถนนเมื่อรถติดไฟแดง ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่ง ส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ

2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 15 ได้แก่ สภาพของถนนชำรุดบกร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐาน สภาพดินฟ้าอากาศที่ทัศนวิสัยไม่ดี กฎระเบียบของจราจรที่ไม่ชัดเจนและไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ไม่ใช่ความบังเอิญ หรือปราศจากสาเหตุ จากการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร พบว่ามีปัจจัยสำคัญ 4 ประการ ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวกับคน ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม และความบกพร่องทางกฎหมาย (กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2559, หน้า 6-7)

1. ปัจจัยที่เกิดจากคนอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำ ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า ปัจจัยที่เกิดจากผู้ขับขี่ ได้แก่

1.1 เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เพราะลักษณะนิสัยของเพศชายเป็นเพศที่ชอบเสี่ยงภัย ชอบความตื่นเต้น ชอบขับรถเร็ว ดังนั้นผู้ชายอายุประมาณ 15-24 ปี จะตายจากอุบัติเหตุมากกว่า 2 ใน 3 ในขณะที่ผู้หญิงน้อยกว่า 1 ใน 3 ตายด้วยอุบัติเหตุ

1.2 อายุ เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เด็กวัยรุ่นและวัยรุ่นหนุ่มสาว อายุ 18-22 ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้เนื่องจากเป็นวัยซุกซน ขาดความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์

1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญที่เกิดจากการขาดความรับผิดชอบ ความเห็นแก่ตัว ความไม่เป็น ระเบียบวินัย การระบายอารมณ์โกรธ หงุดหงิดในการขับรถ เมื่อปฏิบัติบ่อยๆ จะเกิดเป็นความเคยชินจนติดเป็นนิสัย

1.4 การขาดประสบการณ์ แบ่งเป็นการขาดประสบการณ์ในการใช้เครื่องมือ ขาดการฝึกฝนอบรม การไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ อีกประการหนึ่งคือ การขาดประสบการณ์ในสภาวะ ได้แก่ ไม่คุ้นเคยกับสภาพทางและสภาพดินฟ้าอากาศ

1.5 ความบกพร่องทางร่างกาย สภาวะความเจ็บปวดทางร่างกาย เช่น โรคประจำตัว ได้แก่ โรคหัวใจ เบาหวาน ความดันโลหิตสูง ลมชัก หรือสภาวะที่มีความบกพร่องของอวัยวะต่างๆ เช่น สายตาเอียงมาก ตาบอดสี หูตึง หูหนวก หรือในสภาวะที่ร่างกายอ่อนล้า สภาวะดังกล่าวจะเป็นตัวเพิ่มอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้

1.6 การใช้แอลกอฮอล์และยา การดื่มสุรา และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรการใช้ยาและสิ่งเสพติดให้โทษ บางชนิด เช่น พวแกมมา-ไฮดรอกซีบูตอโรน ยาบ้า ยาชา ยานอนหลับ ซึ่งเป็นยากระตุ้นประสาทมีผลทำให้ บุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย ทำให้เกิดความบกพร่องทางด้านร่างกายและจิตตามมา เป็น สาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ ส่วนยาบางประเภทมีผลทำให้ความสามารถในการขับขีลลดลง เช่น ยาแก้ปวด ประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ เมื่อดื่มสุราเข้าไป แอลกอฮอล์จะถูกดูดซึมได้ ทุกส่วนของระบบทางเดินอาหาร โดยถูกดูดซึมที่กระเพาะอาหารร้อยละ 25 ที่เหลือจะถูกดูดซึมที่ ลำไส้เล็ก โดยเฉพาะส่วนต้น แล้วกระจายไปตามเนื้อเยื่อสมองและของเหลวทุกแห่งของร่างกาย จะสามารถตรวจหาระดับของแอลกอฮอล์ในเลือดได้ภายใน 5 นาทีหลังจากดื่ม และระดับแอลกอฮอล์ จะสูงสุด ใน 30-40 นาที ในกรณีที่ดื่มบ่อยจะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดถึงระดับสูงสุดได้เร็วกว่า แอลกอฮอล์จะถูกสันดาป (Metabolism) ที่ตับ ได้พลังงานประมาณ 7 Kcal/gm. ซึ่งไม่สามารถ นำไปใช้ในการทดแทนเนื้อเยื่อที่ถูกทำลายได้ ร้อยละ 10 ของแอลกอฮอล์ จะถูกขับออกโดยไม่มีการ เปลี่ยนแปลงทางลมหายใจ ปัสสาวะ และเหงื่อ

2. ปัจจัยเรื่องยานพาหนะ จากสถิติประเภทของยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จราจรทางบกทั่วประเทศ พบว่า รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมา ได้แก่ รถจักรยานยนต์และรถบรรทุกขนาดเล็ก ตามลำดับ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2553) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องในประเทศสูงกว่าประเทศอื่นๆ เนื่องจากจากสภาพน้ำท่วม และการดูแลรักษายังไม่ดีพอ ระบบการตรวจสอบสภาพประจำปี ยังไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การบังคับใช้หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ควรมีมาตรการที่เข้มงวดและ ชัดเจน

3. ปัจจัยที่เกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม (ณัฐธรมณี จิรินทรกุล, 2543, อ้างถึงใน กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2559, หน้า 8)

3.1 สภาพถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ จำนวนช่องการเดินรถ ความกว้างของช่องทางเดินรถ แนวกั้นกลางถนน ไหล่ถนน เครื่องกั้นทางบริเวณสะพาน หรือทางโค้ง หรือบนถนนที่กำหนดความเร็วสูง ค่าความผิดของถนน นอกจากนี้พื้นผิวถนนที่ชำรุด เป็นหลุมเป็น ร่องลึน ผิวถนนเสื่อมคุณภาพ ถนนลาดชัน โค้งมาก ความลาดเอียงของถนนไม่ได้มาตรฐานและถนน ที่กำลังมีการก่อสร้าง เป็นต้น

3.2 ลักษณะของทางที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

3.2.1 ความกว้างของช่องเดินรถ อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมี ความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อยเท่านั้น

3.2.2 แนวกันกลางถนน ใช้กันถนนที่มีการจราจรสวนทางกัน โดยคำนึง ความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกันเป็นสิ่งสำคัญ แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดอุบัติเหตุลงได้บ้าง การชนด้านหน้าแบบประสานงานจะไม่มีและการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง

3.2.3 ไหล่ทาง คือ พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปด้านข้าง ซึ่งยังไม่ได้ จัดทำเป็นทางไหล่ทางมีผลต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบกเพราะมีรั้วที่ป้องกันไม่ให้รถตกลงไปในคูคลองหรือเหว

3.3 สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกได้ 3 ประการ คือ

3.3.1 อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง สิ่งเหล่านี้ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และสัญญาณไฟจราจร ต้องติดตั้งอยู่ในที่ที่มองเห็นชัดเจนทั้งกลางวันและ กลางคืน อ่านแล้ว เข้าใจได้ง่ายไม่กำกวม

3.3.2 อุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ สภาพทัศนวิสัยไม่ดีที่เกิดจาก ปรากฏการณ์ตาม ธรรมชาติ เช่น หมอกลงจัด ฝนตกหนัก เป็นต้น

3.3.3 การกระทำของมนุษย์สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของ มนุษย์นั้น พบมากในเขตเมือง ได้แก่ สภาพสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เสียงดังจากการจราจร ควันพิษจาก ท่อไอเสีย การจราจรติดขัด ซึ่งในปัจจุบันปัญหาต่างๆ จะมีความรุนแรงมากขึ้น ก่อให้เกิดอันตรายต่อ สุขภาพ อนามัยของประชาชน เกิดภาวะความตึงเครียด เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ ทำให้มี พฤติกรรม หงุดหงิดง่าย

4. สาเหตุจากความบกพร่องของกฎหมาย

4.1 การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับและบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่างๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบ ต่างๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

4.2 บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือ กฎระเบียบต่างๆ อยู่เสมอ

4.3 การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศอายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษา ชั้นต่ำของผู้ขับขี่ขีวดยานพาหนะ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่าน และได้รับอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจ ทำผิดกฎ จราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

4.4 ขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณา ดำเนินคดี หรือจับกุมผู้กระทำผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมัก ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ในแต่ละปีจะมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมาก

สรุปได้ว่า สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน คือ สาเหตุที่ทำให้เกิดพฤติกรรมตามลักษณะความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน ใน 5 ด้าน คือ ด้านครอบครัว ด้านสังคม ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ และด้านสิ่งแวดล้อม

หลักการสำคัญในการปลูกฝังวินัยและความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

ความหมายของวินัย หลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน พุทธศักราช 2551 (สำนักวิชาการและมาตรฐานการศึกษา, 2551) ให้นิยามคำศัพท์เกี่ยวข้องกับความเข้าใจ ด้านวินัยไว้ ดังนี้ มีวินัย หมายถึง คุณลักษณะที่แสดงออกถึงการยึดมั่นในข้อตกลง กฎเกณฑ์และ ระเบียบ ข้อบังคับ ของครอบครัว โรงเรียน และสังคม มีวินัยในตนเอง คือ ประพฤติปฏิบัติตนตามระเบียบแบบแผนอย่างสม่ำเสมอ การมีวินัยในสังคม คือ การอยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความรับผิดชอบ เป็นระเบียบ ไม่กระทบกระทั่งกัน ทุกคนอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ผู้มีวินัย คือ ผู้ที่ปฏิบัติตนตามข้อตกลง กฎเกณฑ์ระเบียบ ข้อบังคับของครอบครัว โรงเรียนและสังคม พฤติกรรมบ่งชี้การมีวินัยของนักเรียน ได้แก่ 1) การปฏิบัติตนตามข้อตกลง กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับ ของครอบครัว โรงเรียน และสังคม และ 2) การตรงต่อเวลาในการปฏิบัติ กิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวัน และมีความรับผิดชอบในการทำงาน วินัย จึงเป็นลักษณะของการปฏิบัติตนให้อยู่ในกฎระเบียบ แบบแผน ข้อบังคับ และข้อปฏิบัติของสังคมหรือหน่วยงานที่สังกัด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของคนในสังคม (จรรยา กุลสุทธิชัย, 2547) ทั้งนี้ การให้นิยามหรือความหมายของวินัย สามารถจำแนกให้สอดคล้องกับลักษณะของการประพฤติปฏิบัติหรือแง่มุมทางสังคม ได้ดังนี้ (ฉันทนา ภาคบงกช และคนอื่นๆ, 2539; ประวีณ ฦ นคร, 2557 และพนัส หันนาคินทร์, 2542)

1. นิยามเชิงพฤติกรรมการกระทำ การมีวินัย หมายถึง การที่บุคคลปฏิบัติตนให้เป็นไปตามกฎระเบียบ แบบแผน ข้อบังคับ หรือข้อตกลงที่สังคมกำหนดให้บุคคลประพฤติปฏิบัติตาม หรือที่มุ่งหวังสำหรับคนในองค์กรเพื่อให้อยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข สามารถตรวจสอบได้จากการแสดงความประพฤตินั้นโดยตรง ว่าเป็นไปตามวินัยที่ได้กำหนดไว้หรือไม่
2. นิยามเชิงความรู้สึกนึกคิด จิตใจ การมีวินัย หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความสำนึกและจิตวิญญาณที่มีอยู่ภายในตัวบุคคล เป็นเครื่องกำกับให้บุคคลประพฤติปฏิบัติตามวินัย หรือเป็นลักษณะเชิงพฤติกรรมที่แสดงออกในลักษณะของการควบคุมตนเอง ยอมรับหรือปฏิบัติตามการนำหรือการบังคับบัญชา ความเป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่ในแบบแผน
3. นิยามเชิงจิตใจและพฤติกรรม การมีวินัย หมายถึง คุณลักษณะโดยรวมของบุคคลที่แสดงออกด้วยใจหรือความรู้สึก ความคิด การตัดสินใจ และเลือกกระทำตามวินัยที่เป็นไป

ในทางสร้างสรรค์ด้วยความสมัครใจ เพื่อแก้ปัญหาของตนและส่วนรวมที่เป็นประโยชน์ต่อการอยู่ร่วมกันในสังคม

4. นิยามเชิงสัมพันธ์กับจริยธรรม การมีวินัย หมายถึง จริยธรรมที่กำกับความประพฤติที่สังคมยอมรับการพัฒนา สัมพันธ์กับชีวิตความเป็นอยู่ทางสังคมในการปกครองระบอบประชาธิปไตย เป็นระเบียบและความสำนึกในจิตใจที่จะควบคุมความประพฤติทางกาย ให้เป็นไปตามความต้องการ สิ่งที่จะประกันได้ว่าคนจะไม่ประพฤติออกนอกระเบียบ คือ ความมีสติสัมปชัญญะ ความรู้สึกผิดชอบชั่วดีหรือการมีวินัยทางจิตที่จะบังคับความประพฤติให้เป็นไป ในแนวทางที่ถูกต้องสรุปได้ว่า วินัย หมายถึง แนวทางความประพฤติกฎเกณฑ์ข้อตกลง หรือระเบียบแบบแผนการปฏิบัติอันเป็นที่พึงปรารถนาและเป็นที่ยอมรับว่ามีความถูกต้องเหมาะสม ตามความมุ่งหวังของสังคมในแต่ละชุมชน เพื่อใช้เป็นแนวทางให้บุคคลประพฤติปฏิบัติตนในการอยู่ร่วมกันในสังคมให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

ความสำคัญของการเสริมสร้างวินัย ระเบียบวินัย มีความสำคัญต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม ทุกคนต้อง รักษาระเบียบวินัย เพื่อการเป็นสมาชิกที่ดีของครอบครัว โรงเรียนและสังคม การควบคุมตนเอง ความมีระเบียบวินัย การช่วยเหลือผู้อื่น มุ่งมั่นพัฒนา คือ พื้นฐานที่จำเป็นต่อการอยู่ร่วมกันในสังคม (ประหยัด ยางกลาง, 2546) การเสริมสร้างวินัยจึงมีความสำคัญ ดังนี้ (สุชา จันทรเฒ, 2531, อ้างถึงใน กรมวิชาการ (2542); Elizabeth, 1984)

1. เด็กต้องเรียนรู้การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาให้เป็นพฤติกรรมที่ดีและเป็นที่ยอมรับของสังคม ประพฤติตนในสิ่งที่ดีและขจัดพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนา
2. เด็กจะต้องกระทำความดีจนกระทั่งเกิดเป็นนิสัย โดยไม่ต้องมีใครคอยแนะนำรักษาแรงจูงใจโดยการเสริมแรง เพื่อกระตุ้นให้เด็กได้รับสิ่งที่เป็นการต้องการที่ถูกต้อง เกิดความพอใจที่จะปฏิบัติในสิ่งที่ดีที่ควร และหลีกเลี่ยงในการปฏิบัติตนในสิ่งที่ไม่ดีไม่ควร
3. ช่วยให้เด็กรู้สึกมั่นใจ โดยบอกว่าสิ่งใดควรทำ สิ่งใดไม่ควรทำ หลีกเลี่ยงต่อความรู้สึกผิดหรืออับอาย ต่อสิ่งที่ผิด ความรู้สึกที่หลีกเลี่ยงไม่ได้นี้จะทำให้ไม่มีความสุขและเกิดการปรับตัวยาก ซึ่งวินัยจะช่วยให้เด็กอยู่ในมาตรฐานของสังคม
4. ช่วยให้เด็กเรียนรู้การประพฤติตนที่จะเป็นทางไปสู่การเป็นผู้นำที่น่ายกย่องนับถือ เป็นข้อบ่งชี้ของความรักและการยอมรับที่สำคัญ คือการปรับตัวจนประสบความสำเร็จ และมีความสุข
5. ช่วยให้เกิดการพัฒนาจิตสำนึก ศีลธรรม ซึ่งเป็นแนวทางในการทำให้เด็กมีการตัดสินใจและควบคุมพฤติกรรมด้วยตนเอง กล่าวได้ว่า วินัยมีความสำคัญต่อตนเอง ต่อการอยู่ร่วมกันในครอบครัว สังคม การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง เพราะบุคคลที่มีวินัยนั้น จะรู้จักรักษา

ระเบียบ รู้จักหน้าที่ มีความรับผิดชอบ และควบคุมตนเองให้มีพฤติกรรมที่สังคมต้องการ สามารถป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาความวุ่นวายได้

แนวทางของการเสริมสร้างวินัยนักเรียน สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ (2540, อ้างถึงใน สำนักวิชาการและมาตรฐานการศึกษา, 2551, หน้า 32-33) อธิบายแนวคิดที่ น่าสนใจไว้ 5 ประการ ดังนี้

1. การทำให้เกิดพฤติกรรมที่เคยชิน โดยให้บุคคลเรียนรู้และปฏิบัติพฤติกรรมที่ดี เพื่อให้เกิดการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง จนเกิดเป็นพฤติกรรมเคยชินที่ดี
2. การใช้วัฒนธรรมในสังคมเป็นแนวปฏิบัติโดยผสมผสานกับหลักการทาง วิชาการ เพื่อทำให้เกิดพฤติกรรมที่เคยชิน เช่น การทำความเคารพผู้ใหญ่ด้วยการไหว้เป็นสิ่งที่ดี กิ่งกระทำได้ง่ายกว่าการเข้าแถว เพราะการเข้าแถวไม่ใช่วัฒนธรรมไทยแต่เป็นระเบียบที่ถูกกำหนดขึ้น เด็กจึงไม่ได้เห็นแบบอย่างที่ดีอยู่เสมอ แต่การไหว้เป็นวัฒนธรรมของไทยที่พึงปฏิบัติ ต่อผู้ที่อาวุโสกว่า ดังนั้น การไหว้จึงง่ายต่อการปฏิบัติมากกว่าการเข้าแถว เป็นต้น
3. การใช้ข้อควรระวัง เป็นความสัมพันธ์ระหว่างจิตใจ พฤติกรรมและสติปัญญา ซึ่งเป็นหลักการพัฒนาจริยธรรมและหลักการทางการศึกษา กล่าวคือ มีความเข้าใจใน ความสำคัญของสิ่งที่จะกระทำ มีความพอใจและยอมรับในสิ่งที่จะกระทำ พฤติกรรม/วินัย ของนักเรียน
4. การใช้แรงหนุนสภาพจิต เป็นการกำหนดความมุ่งมั่นและความพยายาม เพื่อปฏิบัติตามเป้าหมาย ที่กำหนดไว้ซึ่งอาจทำให้เกิดการเปรียบเทียบในส่วนของความภาคภูมิใจ ในผลการปฏิบัติเพราะหากใช้มากเกินไปจะกลายเป็นการดูหมิ่นผู้อื่น
5. การใช้กฎเกณฑ์บังคับ เป็นวิธีการหนึ่งที่ทำให้การพัฒนาวินัยประสบความสำเร็จ ในชั่วระยะเวลาหนึ่ง แต่เมื่อไม่มีผู้ใดควบคุม วินัยเหล่านั้นก็จะหายไป จึงอาจเป็นวิธีการ ที่ไม่ยั่งยืน

วนิดา เสวกตรุณทร (2537, อ้างถึงใน สำนักวิชาการและมาตรฐานการศึกษา, 2551, หน้า 33) นำเสนอแนวคิดและแนวทางในการเสริมสร้างวินัยให้นักเรียน ดังนี้

1. ผู้ใหญ่กับการเสริมสร้างวินัย คือ การประพฤติตนและเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับ เด็ก ให้การชี้แนะ ตักเตือน ชี้แจงเหตุผล ยกข้อดีข้อเสียของการประพฤติปฏิบัติในเรื่องต่างๆ ได้
2. ชั้นเรียนกับการเสริมสร้างวินัย คือ การจัดการเรียนการสอนและกิจกรรมต่างๆ ทั้งในและนอกชั้นเรียน การกำกับ ควบคุมระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษต่างๆ อย่างจริงจัง และสม่ำเสมอ
3. กิจกรรมโฮมรูมกับการเสริมสร้างวินัย กล่าวคือ ในระดับประถมศึกษา ครูประจำชั้นมีอิทธิพล และมีความใกล้ชิดกับนักเรียนมาก เหมาะสมที่จะเสริมสร้างนิสัยให้กับนักเรียน ในหลายโอกาสที่เอื้ออำนวย โดยเฉพาะในตอนเช้าหลังการเคารพธงชาติโรงเรียนส่วนใหญ่มักมีการจัด

กิจกรรมโฮมรูม เพื่อจัดกิจกรรมที่ช่วยให้นักเรียน ได้มีโอกาสเพิ่มพูนความรู้ประสบการณ์ การปรับตัว ตลอดจนการฝึกทักษะต่างๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต ซึ่งกิจกรรมต่างๆ นั้น ควรกำหนดจุดประสงค์ การปฏิบัติและการประเมินผลที่ชัดเจน เพื่อให้การเสริมสร้างทักษะต่างๆ บรรลุเป้าหมายการพัฒนา

กองวิจัยทางการศึกษา (2546, อ้างถึงใน สำนักวิชาการและมาตรฐานการศึกษา, 2551, หน้า 33) นำเสนอรูปแบบการพัฒนาศักยภาพด้านความมีวินัย ในตนเองของนักเรียนไว้ 7 ขั้นตอน โดยมีรายละเอียดสำคัญ ดังนี้

1. ผู้บริหารต้องกำหนดให้การพัฒนาศักยภาพด้านวินัยเป็นนโยบายของโรงเรียน อย่างชัดเจน เป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้บริหารโรงเรียนจัดประชุมชี้แจงรายละเอียดให้ครูและบุคลากรในโรงเรียนรับรู้ถึงความสำคัญและสร้างความเข้าใจถึงนโยบาย วัตถุประสงค์ และประโยชน์ของการพัฒนาวินัยในตนเองของนักเรียน กำหนดให้เป็นนโยบายที่ทุกคนในโรงเรียน ต้องปฏิบัติ ร่วมกัน
2. แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อรับผิดชอบในการดำเนินการพัฒนาวินัยนักเรียน โดยแต่งตั้งเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานต้องสอดคล้องกับบริบทของโรงเรียน กล่าวคือ ขึ้นอยู่กับความพร้อม ข้อจำกัดของบุคลากร สภาพแวดล้อมและงบประมาณของโรงเรียน
3. กำหนดกิจกรรมการพัฒนาศักยภาพด้านวินัยในตนเองของนักเรียน โรงเรียน ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เป็นระบบ และดำเนินการกับนักเรียนอย่างทั่วถึงทุกคน
4. การดำเนินการตามกิจกรรมที่กำหนด โดยผู้บริหารโรงเรียนและคณะกรรมการ ดำเนินการจัดประชุมและบุคลากรทางการศึกษาทุกคนในโรงเรียน เพื่อชี้แจงรายละเอียดของกิจกรรมการพัฒนาศักยภาพด้านวินัย ของนักเรียน พิจารณามอบหมายให้ครูรับผิดชอบการดำเนินงานของแต่ละกิจกรรม ให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละคน อย่างทั่วถึง
5. การนิเทศ ติดตาม และการประเมินผลระหว่างดำเนินการพัฒนาศักยภาพ
6. การประเมินและสรุปผลการดำเนินงานของแต่ละกิจกรรมที่ได้ดำเนินการ และภาพรวมของการพัฒนา โดยมีเครื่องมือในการประเมินผล เช่น แบบทดสอบ แบบสอบถาม แบบสังเกต เป็นต้น โดยสรุปผลการดำเนินงานเป็นขั้นตอนและเป็นระบบอย่างชัดเจน หากพบว่าการดำเนินงานไม่บรรลุวัตถุประสงค์ต้องปรับปรุงแก้ไข แล้วดำเนินการใหม่จนบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนด
7. ดำเนินการตามกิจกรรมที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง จนเป็นงานประจำที่ต้องปฏิบัติ และสามารถเปลี่ยนแปลงกิจกรรมได้ตามความเหมาะสม

กระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย

ในบรรดากระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่ถูกนำมาใช้ ในการจัดทำแผนเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554) ที่สำคัญมี 4 กระบวนทัศน์ คือ ระบบความปลอดภัย (safety system) วัฒนธรรมความปลอดภัย (safety culture) การจัดการความปลอดภัยทางถนนเชิงอุปสงค์ และอุปทาน (road safety management by demand and supply side) และการจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวม (road safety holistic management) โดยมีรายละเอียดพอสังเขป ดังนี้

1. กระบวนทัศน์ ระบบความปลอดภัย (paradigm of safe system)

กระบวนทัศน์นี้มีหลักการสำคัญ 5 ประการดังนี้

1.1 ข้อจำกัดในสมรรถนะของมนุษย์ (the limits of human performance) เป็นประเด็นทางธรรมชาติของมนุษย์เอง การขับรถยนต์ ย่อมเกิดความอ่อนล้า การรับประทานอาหารอิ่มเกินไปแล้วขับรถอาจเกิดความง่วงนอนได้ หรือเมื่อเกิดอารมณ์โกรธ การขับรถอาจเสียสมาธิได้ ความผิดพลาดจากธรรมชาติของมนุษย์ถือเป็นข้อจำกัดที่สำคัญในการขับขี่ยานพาหนะบนถนนทุกสาย

1.2 ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ในการตอบสนองต่อแรงกระแทกที่รุนแรง (the limits of Human tolerance to violent forces) ในอุบัติเหตุรถชนกันแต่ละครั้ง ร่างกายมนุษย์สามารถรับแรงกระแทกในระดับหนึ่งเท่านั้น ระบบความปลอดภัยทางถนนต้องพัฒนาระบบโครงสร้างถนนให้สามารถชะลอแรงที่มากกระทำต่อร่างกายมนุษย์ ให้ได้รับบาดเจ็บน้อยที่สุด และหลีกเลี่ยงการเสียชีวิตให้มากที่สุด นอกจากนี้ กลุ่มที่มีความเปราะบางต่อแรงกระทำที่ไม่ได้รับการป้องกัน อย่างเช่น คนเดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องได้รับความสนใจเป็นพิเศษ

1.3 ความรับผิดชอบร่วมกัน (share responsibility) ในระบบความปลอดภัยทางถนนถือว่าผู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนทุกคน ต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อการรักษาความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ เช่น การดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย หรือผู้มีหน้าที่ต่อการรักษาความปลอดภัยทางถนนทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าพนักงานขนส่งทางบกวิศวกรยานยนต์ วิศวกรโยธา และอื่นๆ

1.4 ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย (forgiving road system) ถนนควรได้รับการออกแบบให้มีความปลอดภัยในการสัญจร มีอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่ในระบบถนนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตเมื่อเกิดการชนกันเกิดขึ้นในความเป็นจริงแล้ว ถนน คือ ภาพฉายที่ชี้ให้เห็นถึงกฎธรรมชาติของการเคลื่อนไหวของวัตถุ และพลวัตที่เกิดขึ้น ระหว่างแรงกระทำของคนกับยานพาหนะ เมื่อเกิดความผิดพลาดขึ้น ระบบถนน ต้องสามารถปกป้องยานพาหนะให้ได้มากที่สุด เพื่อป้องกันการบาดเจ็บที่รุนแรงหรือเสียชีวิตได้อย่างมากที่สุด

1.5 การส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะ (increased use of public transport) โดยระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน การใช้รถโดยสารสาธารณะและรถไฟมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ ยังมียานพาหนะลดน้อยลงบนถนนเท่าใด ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนย่อมเพิ่มระดับขึ้น นอกจากนั้น การส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะยังมีส่วนช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์อีกด้วย

2. กระบวนการวัฒนธรรมความปลอดภัย (safe culture)

กระบวนการนี้มุ่งเน้นการพัฒนาพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยแบบองค์รวม โดยเน้นการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคน และหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด และใช้มาตรการพื้นฐาน คือ การให้ความรู้สร้างจิตสำนึกในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะทุกประเภท อุปสรรคสำคัญต่อการใช้มาตรการพื้นฐานนี้ คือ การมองเห็นคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวังจากการใช้มาตรการนี้ เพื่อนำไปสู่การยอมรับจากใจจริง เพราะตามปกติผู้ใช้รถใช้ถนนมักมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วยกับการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านี้ การจัดการเชิงวัฒนธรรมที่ปลอดภัย จึงไม่เพียงแต่เน้นไปที่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมส่วนบุคคลเท่านั้น แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบของทุกภาคส่วน ที่จะยอมรับในคุณค่าแห่งกฎเกณฑ์เหล่านี้เสียก่อน ไม่เช่นนั้นผู้บังคับใช้กฎหมาย ก็จะไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่และเต็มใจ

อุปสรรคที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย มีดังนี้

1. การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน แต่ละหน่วยมีกำแพงเป็นของตนเองขาดการแสวงหาแนวทางเพื่อเดินไปสู่เป้าหมายร่วมของการสร้างสุขภาวะที่ดีสำหรับทุกคน
2. ความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิมๆ ซึ่งสามารถคาดหวังผลระยะสั้นได้ดีกว่า แต่ไม่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านวัฒนธรรมได้
3. การขาดความเข้าใจในนิยามที่แท้จริงของวัฒนธรรมความปลอดภัย
4. ขาดทิศทางการวิจัย และองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรม

แนวทางการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย สรุปได้ดังนี้

1. การทำทนายสมมติฐานที่มีอยู่ของสังคมด้วยการถกเถียงให้เห็นถึงแก่นของคุณค่าที่ควรจะมีอยู่ในสังคมและการจัดลำดับความสำคัญของคุณค่าเหล่านั้นขึ้นมาใหม่ เช่น เลือกลดความปลอดภัยไม่ใช่สะดวก
2. การยอมรับการมีอยู่ของสภาพแวดล้อมหรือบริบทของสังคมที่แตกต่างที่ดำรงอยู่จริงพื้นฐานการจัดการที่สำคัญ คือ การยอมรับว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแทรกซึมเข้าไปในทุกระดับ ทุกภาคส่วน ทุกสาขาอาชีพ และทุกกลุ่มคน ชนชั้น การออกแบบ

มาตรการ การให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ และการตัดสินใจในระดับนโยบาย ต้องสะท้อนภาพ การจัดการของมุมมองเชิงระบบ และสามารถทำงานหรือปรับเปลี่ยนให้เข้ากันได้ทุกสภาพแวดล้อม คนขับรถเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบสังคมที่ประกอบด้วย ครอบครัว ที่ทำงาน ชุมชนที่อยู่อาศัย วัฒนธรรมย่อย และความเชื่อ มาตรการใดๆ จึงต้องถูกออกแบบให้สามารถแทรกเข้าไปอยู่ในระบบ สังคมเหล่านี้ให้ได้ทั้งหมด

3. การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมมีพลวัตในตัวเองที่ต้องอาศัยเวลา การคาดหวังที่จะให้เกิดการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมอย่างทันทีทันใด เป็นสิ่งที่ขาดประสิทธิภาพ และไม่คุ้มค่าหน่วยงานซึ่งมีภารกิจด้านการสร้างการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมอย่างทันทีทันใด เป็นสิ่งที่ไม่อาจกระทำได้ในโลกแห่งความเป็นจริง หน่วยงานซึ่งมีภารกิจด้านการสร้างการเปลี่ยนผ่านทาง วัฒนธรรมจำเป็นต้องมีวิสัยทัศน์และการทำงานอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และยอมรับการขาดผลลัพธ์ ที่จับต้องได้ในระยะสั้น แต่มีเป้าหมายการทำงานในระยะยาว

4. การสร้างโลกทัศน์ร่วมกันของสังคมสุขภาวะ โดยที่วัฒนธรรมความ ปลอดภัยทางถนน เป็นส่วนหนึ่งของการเติบโตไปสู่ชุมชน ที่มีพฤติกรรมที่ดีต่อสุขภาวะและเป็นชุมชน ที่น่าอยู่ (healthy behavior and livable community)

5. ต้องทำงานให้สอดคล้องกับพลวัต และไม่อยู่นิ่ง ความรวดเร็วของ การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมความปลอดภัย และต้องมีความสัมพันธ์กับความรวดเร็วของการ เปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อม และบรรทัดฐานของสังคมการทำงาน จึงต้องมีการปรับตัว ให้ทันกับ ความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้

6. ต้องมีการออกแบบกลยุทธ์ที่สามารถดำเนินการได้ตามสภาพแวดล้อม จริงและความต้องการของกลุ่มคน ชุมชน บุคคล องค์กรวัฒนธรรมย่อย และความเชื่อของท้องถิ่น

7. การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมต้องการการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จาก ภายในมากกว่าการสั่งการจากภายนอก การเปลี่ยนผ่านเกิดจากการปรับตัวร่วมกัน ของชุมชนด้วย การยอมรับปัญหาอย่างจริงจังและเดินหน้าสู่การแก้ปัญหาาร่วมกันของคนภายในกลุ่มชนนั้นๆ

8. ต้องมีการสร้างผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลงที่สามารถเข้าถึงความจำเป็น ต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่วัฒนธรรมใหม่ และความเข้าใจต่อสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของ ประเทศผู้นำเหล่านี้คือ บุคคลสำคัญที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการทำงานร่วมกับชุมชน ประชาคม ในการ สร้างแนวทางการเปลี่ยนผ่านอย่างค่อยเป็นค่อยไปภายใต้การยอมรับร่วมกันของทุกภาคส่วน

3. กระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนเชิงอุปสงค์ และอุปทาน (paradigm of road safety management by demand and supply side) กระบวนการนี้ ได้ อธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับเป้าหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ดังนั้น จึงสามารถจำแนกการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้เป็น 2 มิติ คือ

มิติที่ 1 การจัดการด้านอุปทาน (supply side management) ในมิติแรกนี้ เมื่อเกิดการคละกันของกระแสจราจร ก็จะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการชนกัน และความเสี่ยงต่อการสูญเสียอันเนื่องมาจากแรงกระทำที่รุนแรง เหตุปัจจัยหลักของความสูญเสียดังกล่าวประกอบด้วย

1. พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของมนุษย์ (human behaviors to road use)
2. ข้อจำกัดด้านสมรรถนะการขับขี้อย่างปลอดภัย (human limitations to safe driving)
3. ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ต่อแรงกระทำจากการชน (human tolerances to clash force)

มิติที่ 2 การจัดการด้านอุปสงค์ (demand side management) ในมิติที่ 2 นี้ อธิบายถึงความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นตัวกำหนด ปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นบนถนนเส้นนั้น การจัดการด้านผังเมือง การจัดการอุปสงค์การเดินทาง และการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งคน หรือสินค้าครั้งละมากๆ เป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุที่มุ่งเน้นลดความจำเป็นของการใช้ยานพาหนะส่วนตัวในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือช่วงเทศกาล

กระบวนทัศน์นี้จึงมีแนวทางที่เชื่อมโยงระหว่าง นโยบายความปลอดภัยทางถนน กับนโยบายพลังงาน นโยบายการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน นโยบายการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การกำหนดความสัมพันธ์ระหว่าง นโยบายเหล่านี้จึงมีผลกระทบทั้งด้านบวก และด้านลบ ต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนและจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบ และเสนอแนะแนวทางที่จะส่งเสริมให้นโยบายเหล่านี้เข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ดังนี้

1. แนวทางการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ประชาชนส่วนใหญ่ในเมืองใหญ่ที่มีประชากรหนาแน่นในอารยะประเทศ ได้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนในการเดินทางหรือขนส่งสินค้า เนื่องจากรัฐบาลของอารยะประเทศได้เตรียมการและพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อรองรับความเจริญของบ้านเมือง ซึ่งแตกต่างจากเมืองใหญ่ในประเทศด้อยพัฒนาที่ระบบการขนส่งมวลชนมักจะถูกละเลย และประชาชนถูกทอดทิ้งให้ดิ้นรนหาวิธีการเดินทางกันเอง จนท้องถนนเต็มไปด้วยรถคันเล็ก คันน้อย ทั้งที่เป็นส่วนตัวและรถบริการสาธารณะ แก่งแย่งกันใช้ ทั้งที่พื้นที่ถนนมีอยู่อย่างจำกัด สับสนอลหม่าน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สถิติการบาดเจ็บล้มตายจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าในประเทศที่พัฒนาแล้ว จึงสมควรกำหนดแผนการจราจรและการขนส่งในระดับชาติ 4 แผนดังนี้

แผนระยะที่ 1 ใช้รถเมลิในการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่

กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยพัฒนารถเมลิให้มีคุณภาพ มีความปลอดภัย และเป็นไปได้

รวดเร็วเหมือนรถไฟฟ้าสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ เด็กนักเรียนไม่ต้องตื่นแต่เช้ามีดอีกต่อไป คนทำงานสามารถเข้าทำงานได้ตรงเวลา ค่าโดยสารมีราคาถูก หรือกึ่งสวัสดิการ ประชาชนสามารถใช้บริการได้ทุกวันทำงานโดยไม่เห็ดร้อน ใช้เวลาดำเนินการทั้งระบบประมาณ 2 ปี

แผนระยะที่ 2 พัฒนาระบบรถไฟฟ้าใต้ดินเพื่อขนส่งคนจำนวนมากๆ

จากเขตปริมณฑลเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยรองรับปริมาณการเดินทางของประชาชนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ใช้เวลาดำเนินการประมาณ 5 ปี

แผนระยะที่ 3 พัฒนาระบบรถไฟฟ้านดินที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า

ใต้ดิน ในปริมณฑลกับหัวเมืองรอง 4 แห่ง รอบกรุงเทพมหานคร และส่งเสริมการจัดสร้างชุมชนที่อยู่อาศัยราคาถูก รายรอบสถานีรถไฟฟ้า (city on rail) เพื่อลดการสร้างที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางในระบบถนน ซึ่งจะช่วยลดการเดินทางโดยรถยนต์ และส่งผลให้การใช้พลังงานน้ำมันลดลงใช้เวลาดำเนินการประมาณ 5 ปี

แผนระยะที่ 4 พัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อมกรุงเทพมหานคร

สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ทุกภาคของประเทศ และเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต เมื่อการเดินทางด้วยระบบรางมีความต่อเนื่อง และสัมพันธ์กันทั่วประเทศแล้ว จะทำให้การเดินทางโดยรถยนต์ลดลง อุบัติเหตุจากรถจะลดลงตามและการใช้พลังงานน้ำมันก็จะลดลงเช่นกัน

2. แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการคมนาคม การใช้ที่ดินแต่ละประเภท

ก่อให้เกิดการจราจรที่มีลักษณะเฉพาะตัว ที่ดินย่านอุตสาหกรรม การผลิตและการพาณิชย์จะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าออกมาก ส่วนย่านร้านค้าหรือสำนักงาน จะมีรถส่งของหรือรถที่ให้บริการเป็นส่วนใหญ่ ส่วนย่านที่พักอาศัยจะมีรถส่วนตัวและคนเดินเท้า การควบคุมการพัฒนาที่ดินข้างเคียงถนนให้เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญ การปล่อยให้มีการพัฒนาที่ดินข้างถนนโดยมีการใช้ที่ดินต่างประเภทปะปนกัน จะก่อให้เกิดความขัดแย้งกันของการจราจร ซึ่งมีลักษณะแตกต่างกันก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างความต้องการการเข้าหาที่ดินกับความต้องการการสัญจร จะมีการจราจรที่มีส่วนผสมหลากหลายตั้งแต่คนเดินเท้า คนขี่รถจักรยาน คนขี่รถจักรยานยนต์รถส่วนตัว รถโดยสารจนถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดความขัดแย้งกัน และรบกวนกันระหว่างการจราจรที่ช้า และการจราจรที่เร็ว ทำให้การสัญจรเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง การกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทให้อยู่ในตำแหน่งที่สัมพันธ์กันอย่างเหมาะสม เป็นสิ่งสำคัญเช่นกัน หากกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินไม่เหมาะสม จะก่อให้เกิดความขัดแย้งของการจราจร ดังนั้นในการวางแผนโครงข่ายถนน ต้องพิจารณาการวางแผนการใช้ที่ดินประกอบด้วย และในทางกลับกันนั้น ในการวางแผนการใช้ที่ดิน ก็จะต้องพิจารณาการวางแผนโครงข่ายถนนประกอบด้วยเช่นกัน โดยควรกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินให้สัมพันธ์กับโครงข่ายถนนอย่างเหมาะสม และควรมีการควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามที่วางแผนไว้

4. กระบวนทัศน์การจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวม (paradigm of holistic road safety management)

เพื่อให้ทิศทางการทำงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย สอดคล้องกับแนวทางขององค์การสหประชาชาติ แนวคิดสากลด้านการจัดการความปลอดภัยด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจึงต้องสอดคล้องกับ บริบทปัญหาของประเทศและจำเป็นต้องมีการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยควบคู่กันไปด้วย นอกจากนี้เพื่อให้ทิศทางการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าว มีความสัมพันธ์กับนโยบายด้านอื่นๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการสัญจรที่ปลอดภัยทั้งในระดับชุมชนและในระดับประเทศ จำเป็นต้องมีการจัดวางแนวทางเพื่อเข้าไปจัดการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบใน 3 ระดับ หรือเรียกว่า Tri-circle of influence ประกอบด้วย 1) วงกลมเพื่อทำให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (safe system influence) 2) วงกลมเพื่อทำให้เกิดวัฒนธรรมแห่งความปลอดภัย (safe culture influence) และ 3) วงกลมเพื่อทำให้เกิดทิศทางนโยบายที่มีผลกระทบเชิงบวกต่อนโยบายด้านความปลอดภัย(road safety derived policies influence) โดยแต่ละวงกลมจะมีแนวทางในการดำเนินการ ที่สอดคล้องกับแนวทางพื้นฐาน ในแต่ละเรื่องที่ได้รับอธิบายในหัวข้อที่ผ่านมา แต่มีการจัดลำดับความสัมพันธ์ใหม่เพื่อให้เหมาะสม

สำหรับระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้น 4 ด้านหลัก (อำนาจ บุญรัตน์ไมตรี และคนอื่นๆ, 2560, หน้า 13) ประกอบด้วย 1) ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) 2) ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) 3) ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road) และ 4) การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ (Trauma Care)

วัฒนธรรมความปลอดภัย

1. การสร้างบรรยากาศเพื่อให้เกิดแนวความคิดสร้างสรรค์ใหม่ๆ สอดคล้องกับบริบทของวัฒนธรรมนั้นๆ เพื่อให้เกิดการนำเสนอและเรียนรู้ร่วมกัน (Creative Ideas)
2. การพัฒนาภาวะผู้นำและเสริมสร้างศักยภาพการทำงานในทุกๆระดับ (Leadership and Capacity)
3. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมและนิติบัญญัติรวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย (Legislation and Enforcement)
4. การใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safe Road Use)
5. การให้ความรู้และการพัฒนาระบบข้อมูล (Education and Information)
6. การมีกระบวนการกลั่นกรองก่อนเข้าสู่ระบบที่มีประสิทธิภาพ (Admission to the System) เช่น ระบบใบขับขี่ ระบบสัมปทานรถโดยสารสาธารณะ

นอกจากนี้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (2553) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกับการกำหนดให้ ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และให้ศูนย์อำนวยการความ

ปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน ดังนี้

1. กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในระยะสั้นและระยะกลาง เพื่อควบคุมให้แนวทางการปฏิบัติงานนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายภายในระยะเวลาที่กำหนด และมีการศึกษาเพิ่มเติมในเชิงลึกเกี่ยวกับประสิทธิผลของแต่ละมาตรการในการลดอุบัติเหตุ เพื่อจัดลำดับความสำคัญและจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม

2. เพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องตลอดทั้งปี เน้นการป้องปรามและเข้มงวด โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง

3. สร้างจิตสำนึกและวินัยด้านความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ รวมทั้งกำหนดมาตรการเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง

4. พิจารณางบประมาณในการแก้ไขปัญหาเป็นการเฉพาะเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง/จุดอันตรายทั่วประเทศได้อย่างรวดเร็ว

5. มีมาตรการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน เช่น ให้อุตสาหกรรมทุกคันติดตั้งระบบ GPS เพื่อควบคุมไม่ให้มีการขับรถยนต์เร็วเกินอัตราที่กำหนดในการขับรถยนต์ระยะทางไกลให้คนขับรถยนต์รายงานตัวระหว่างทางโดยใช้ลายนิ้วมือในการแสดงตนเพื่อป้องกันไม่ให้ใช้คนขับรถยนต์เพียงคนเดียว

6. พัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในภาคคมนาคมขนส่งทางถนนอย่างต่อเนื่องจริงจังและมีการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยปฏิบัติทุกหน่วย เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และนำไปกำหนดนโยบาย/แผนงานและมาตรการที่ดี รวมทั้งมีการติดตามประเมินผลและสนับสนุนการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นการเฉพาะด้วย

7. สนับสนุนให้มีมาตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นอิสระจากกระบวนการออกแบบหรือก่อสร้าง จะก่อให้เกิดความมั่นใจแก่ผู้ใช้ทาง และนำไปเป็นข้อมูลในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้น

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา (2561, หน้า 8) กำหนดรูปแบบและกลไกการเสริมสร้างวินัยในสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน ดังนี้

1. การสร้างทีมขับเคลื่อนการพัฒนาวินัยนักเรียน
2. การกำหนดเป้าหมายการพัฒนาวินัยนักเรียน
3. กำหนดกลยุทธ์การดำเนินงานการพัฒนาวินัยนักเรียน

โดยมีรายละเอียดของรูปแบบกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาวิสัยนักเรียน คือ

- 1) การเตรียมความพร้อมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง
- 2) กิจกรรมการพัฒนาวิสัยนักเรียนโดยใช้กิจกรรมเสริมหลักสูตร
- 3) กิจกรรมการพัฒนาวิสัยนักเรียนที่บูรณาการกับการจัดการเรียนการสอน
- 4) การประเมินนิเทศ ติดตามอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

สรุปได้ว่า หลักสำคัญในการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ประกอบด้วย ด้านบุคลากรที่จะมาทำหน้าที่ปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนน ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านโครงสร้าง ด้านกลยุทธ์ และด้านระบบงานที่เกี่ยวข้องกับปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยและความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา (2561, หน้า 9-11) กำหนดปัจจัยและเงื่อนไขความสำเร็จของการเสริมสร้างวินัย ดังนี้

1. ปัจจัยด้านผู้บริหาร เป็นความสามารถของผู้บริหารที่ควรมีในการเสริมสร้างวินัยให้กับนักเรียน ซึ่งเป็นกลไกสำคัญของการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ
2. ปัจจัยด้านครู มีบทบาทในการขับเคลื่อนกิจกรรมส่งเสริมวินัยนักเรียนอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบูรณาการและประสานการเรียนรู้เพื่อพัฒนาวิสัยของผู้เรียนกับการเรียนการสอนอย่างเหมาะสม
3. ปัจจัยด้านนักเรียน เป็นคุณลักษณะหรือพฤติกรรมของผู้เรียน ที่เมื่อมีลักษณะหรือพฤติกรรมดังกล่าวแล้ว จะทำให้การเสริมสร้างวินัยบรรลุเป้าหมาย
4. ปัจจัยด้านเครือข่ายความร่วมมือ เป็นความร่วมมือกันของสถาบันต่างๆ ภายนอกโรงเรียน ที่สามารถช่วยเหลือ ดูแล แนะนำนักเรียนให้มีวินัย เมื่ออยู่ภายนอกโรงเรียน
5. ปัจจัยด้านบริบท เป็นการสร้างบรรยากาศหรือสภาพแวดล้อมทั้งภายในโรงเรียนและนอกโรงเรียน ที่เอื้อต่อการดำเนินชีวิตอย่างมีวินัยของนักเรียน

การเสริมสร้างวินัยในสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน เป็นสิ่งที่จะต้องใช้องค์ความรู้ร่วมมือ และต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับบริบทของสถานศึกษาและชุมชน โดยมีเงื่อนไขที่จะทำให้การเสริมสร้างวินัยประสบผลสำเร็จ ดังนี้

1. ความสมัครใจและเต็มใจของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยอาศัยความคิดริเริ่มของคณะครู และการมีภาวะผู้นำของผู้บริหารเป็นหลัก
2. การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยไว้ในแผนหรือหลักสูตรสถานศึกษา โดยมอบหมายผู้รับผิดชอบหลักอย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทของสถานศึกษา
3. การติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ

4. การดำเนินงานหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างวินัยให้เป็นไปตามบริบทของสถานศึกษา ไม่เป็นการเพิ่มงบประมาณจากปกติและไม่ใช้การเพิ่มภาระงานให้กับผู้สอน

5. การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งบุคลากรในสถานศึกษา ผู้ปกครอง และชุมชนโดยรอบ

6. การสร้างความยั่งยืนของการเสริมสร้างวินัย โดยนำแนวคิดชุมชนแห่งการเรียนรู้ปรับเข้ากับกระบวนการภายใน จะเป็นการบูรณาการการดำเนินงาน และกลายเป็นความร่วมมือของครู และผู้เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา (2561) ได้ดำเนินการวิจัยและพัฒนา รูปแบบกลไกการเสริมสร้างวินัยในสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน ด้านความรับผิดชอบและการตรงต่อเวลา พบว่า รูปแบบกลไกการเสริมสร้างวินัยในสถานศึกษาด้านความ รับผิดชอบและการตรงต่อเวลา ประกอบด้วย 6 องค์ประกอบ คือ 1) เป้าหมาย (Goal) 2) บริบท (Context) 3) ปัจจัยนำเข้า (Input) 4) กระบวนการเสริมสร้างวินัย (Process) 5) ผลผลิต (Output) และ 6) การให้ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) มีรายละเอียดดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 : เป้าหมาย (Goal) คือ เพื่อเสริมสร้างวินัยในสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน ด้านความรับผิดชอบและการตรงต่อเวลา

องค์ประกอบที่ 2 : บริบท (Context) ได้แก่สภาพแวดล้อมในโรงเรียน หมายถึง การสร้างบรรยากาศหรือสภาพแวดล้อมภายในโรงเรียนที่เอื้อต่อการดำเนินชีวิตอย่างมีวินัยของนักเรียน ซึ่งเป็นบรรยากาศทั้งทางกายภาพและจิตใจของบุคลากรในโรงเรียน มี 4 ตัวบ่งชี้ ได้แก่ 1) โรงเรียน มีบรรยากาศที่เต็มไปด้วยความรัก ความเมตตา 2) ทุกคนในโรงเรียนให้เกียรติซึ่งกันและกัน ไม่มีอคติต่อกัน 3) กิจกรรมในโรงเรียนเน้นความร่วมมือกันมากกว่าการแข่งขัน 4) มีการจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเสริมสร้างวินัยนักเรียน

องค์ประกอบที่ 3 : ปัจจัยนำเข้า (Input) ประกอบด้วย 4 ส่วน คือ 1) ผู้บริหาร 2) ครู 3) นักเรียน และ 4) เครือข่ายความร่วมมือ โดยที่

ผู้บริหารต้องมีคุณลักษณะ ความรู้และความสามารถของผู้บริหารที่ควรมีในการเสริมสร้างวินัยให้กับนักเรียน คือ 1) มีความรู้สึกที่ดีต่อการเสริมสร้างวินัยนักเรียน 2) มีความเป็นกัลยาณมิตรต่อผู้อื่น 3) ปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างที่ดีด้านการมีวินัย 4) มีความรู้เกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยนักเรียน 5) มีความรู้เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย/แนวทางในการส่งเสริมให้นักเรียนมีวินัย 6) มีความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์หลักสูตร และบริบทของโรงเรียนและชุมชน เพื่อนำไปสู่การออกแบบการจัดการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้างวินัยนักเรียน 7) มีความรู้เกี่ยวกับการออกแบบ การจัดการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้างวินัยนักเรียน/จัดการเรียนการสอนที่มีการบูรณาการการเสริมสร้าง การมีวินัยเข้าไปในการเรียนการสอนได้ 8) มีความสามารถในการกำหนดวิสัยทัศน์/ปรัชญาที่เกี่ยวกับวินัยที่

ชัดเจน 9) สามารถกระตุ้น และโน้มน้าวให้บุคลากรในโรงเรียนเห็นความสำคัญในการพัฒนาวินัย
 10) สามารถส่งเสริมให้ครูจัดการเรียนรู้ที่ส่งเสริมให้นักเรียนมีวินัย 11) ประสานความร่วมมือระหว่าง
 โรงเรียน บ้าน ชุมชน และองค์กรต่างๆ ในการเสริมสร้างวินัย 12) จัดสรรงบประมาณ สนับสนุน
 โครงการ/กิจกรรมที่เสริมสร้างวินัยนักเรียน 13) นิเทศ กำกับ ติดตาม ให้ข้อเสนอแนะ การทำ
 โครงการ/กิจกรรมเสริมสร้างวินัยนักเรียน

ครู ต้องมีคุณลักษณะ ความรู้และความสามารถ ดังนี้คือ 1) มีความรู้สึกที่ดีต่อ
 การเสริมสร้างวินัยนักเรียน 2) มีความเข้าใจถึงวิสัยทัศน์จุดหมาย เป้าหมายด้านการเสริมสร้างวินัย
 3) ตระหนัก และเห็นความสำคัญของการมีวินัยของนักเรียน 4) ปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีด้านการ
 มีวินัยของนักเรียน 5) มีความรู้เกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัย 6) มีความรู้เกี่ยวกับการจัดการเรียนรู้
 ที่ส่งเสริมให้นักเรียนมีวินัย 7) มีความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์หลักสูตร และบริบทของโรงเรียน และ
 ชุมชน เพื่อนำไปสู่การออกแบบการจัดการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้างวินัย 8) มีความรู้เกี่ยวกับการออกแบบ
 การจัดการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้างวินัยนักเรียน/จัดการเรียนการสอนที่บูรณาการการเสริมสร้างวินัย
 เข้าไปในการเรียนการสอนได้ 9) มีความสามารถจัดการเรียนรู้ที่ส่งเสริมให้นักเรียนมีวินัย
 10) สามารถวิเคราะห์หลักสูตร และบริบทของโรงเรียน และชุมชน เพื่อนำไปสู่การออกแบบ
 การจัดการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้างวินัยนักเรียน 11) สามารถออกแบบการจัดการเรียนรู้เพื่อเสริมสร้าง
 วินัยนักเรียน/จัดการเรียนการสอนที่บูรณาการการเสริมสร้างวินัยเข้าไปในการเรียนการสอนได้
 12) มีความสามารถ ในการเสริมแรงนักเรียนให้มีวินัย

นักเรียน ต้องมีคุณลักษณะหรือพฤติกรรม ดังนี้คือ 1) ตระหนักและเห็น
 ความสำคัญของการมีวินัย 2) เป็นผู้คิดกิจกรรมที่เสริมสร้างวินัยด้วยตนเอง 3) เป็นผู้ลงมือทำกิจกรรม
 ที่เสริมสร้างวินัยด้วยตนเอง 4) เป็นผู้นำเสนอกิจกรรมที่เสริมสร้างวินัยด้วยตนเอง 5) มีส่วนร่วม
 ในกิจกรรม เสริมสร้างวินัย

เครือข่ายความร่วมมือ หมายถึง กรรมการสถานศึกษา ครอบครัวของนักเรียน
 ชุมชน โดยรอบ และสถาบันทางศาสนา ต้องมีลักษณะดังนี้คือ 1) มีความเข้าใจวิสัยทัศน์จุดหมาย
 เป้าหมายด้านการเสริมสร้างวินัยนักเรียน 2) มีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาวินัยนักเรียน
 3) ให้การสนับสนุนในการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาวินัยนักเรียน 4) มีความร่วมมือกันระหว่างโรงเรียน
 บ้าน ชุมชน และองค์กรต่างๆ ในการเสริมสร้างวินัยนักเรียน

องค์ประกอบที่ 4 : กระบวนการเสริมสร้างวินัย (Process) ประกอบด้วย
 4 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นที่ 1 การเตรียมความพร้อม ขั้นที่ 2 การวางแผนเสริมสร้างวินัยนักเรียน ขั้นที่ 3
 การร่วมกัน ลงมือปฏิบัติประกอบด้วย 3 แนวทาง คือ 1) การบูรณาการเข้ากับการเรียนการสอนใน
 กลุ่มสาระการเรียนรู้โดยครูผู้สอน 2) การจัดทำโครงการเพื่อเสริมสร้างวินัยฯ โดยนักเรียน 3) การจัด

บรรยากาศและสิ่งแวดล้อมในโรงเรียนให้เอื้อต่อการเสริมสร้างวินัยโดยฝ่ายบริหาร และขั้นที่ 4 การนิเทศ ติดตาม ประเมินผล และให้ข้อมูลย้อนกลับ

องค์ประกอบที่ 5 : ผลผลิต (Output) คือ นักเรียนมีวินัยด้านความรับผิดชอบต่องานของตนเอง ต่อครอบครัว และต่อสังคม ใน 11 ตัวบ่งชี้ได้แก่ 1) แต่งกายถูกต้องตามระเบียบ 2) รับผิดชอบต่อนหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย 3) ขยันรับผิดชอบต่อการเรียน 4) รักษาสุขภาพอนามัยของตนเอง 5) มีความอดทน เพียรพยายาม 6) ช่วยทำงานบ้าน 7) เคารพเชื่อฟังผู้ปกครอง 8) ไม่นำความเดือดร้อนมาสู่ครอบครัว 9) ช่วยดูแลรักษาสาธารณสมบัติ 10) ร่วมกิจกรรมของโรงเรียน 11) ร่วมกิจกรรมของชุมชน และมีวินัยด้านการตรงต่อเวลาในการทำกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับตัวนักเรียนเอง และผู้อื่น 7 ตัวบ่งชี้ได้แก่ 1) มาโรงเรียนทันการเข้าร่วมกิจกรรมหน้าเสาธง 2) เข้าเรียนทันเวลา 3) เข้าร่วมกิจกรรมตามเวลา 4) ส่งงาน/การบ้านภายในเวลาที่กำหนด 5) เข้าห้องสอบตรงเวลา 6) ไม่ผิดเวลานัด 7) เมื่อยืมของแล้วส่งคืนตามเวลา

องค์ประกอบที่ 6 : การให้ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) เพื่อนำไปปรับปรุงพัฒนาการ เสริมสร้างวินัย

อนิวัช แก้วจางง (2551, หน้า 66-67) ได้วิเคราะห์โครงสร้าง 7-S ของ แมคคินซี (McKinsey 7-S) ว่าการบริหารจัดการจะประสบความสำเร็จนั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับโครงสร้างองค์กรเพียงเรื่องเดียว ยังมีความเกี่ยวข้องกับตัวแปรสำคัญอื่นๆอีก 7 ประการ ได้แก่

1. โครงสร้าง (Structure) เป็นการพัฒนาความสัมพันธ์ของคนและงานในองค์กร ซึ่งความสัมพันธ์ดังกล่าวสะท้อนออกมาในรูปแบบแผนภูมิองค์กรที่บอกให้ทราบว่า มีหน่วยงานอะไรบ้างในองค์กร สามารถเห็นสายบังคับบัญชา โดยรู้ว่าใครต้องรายงานใคร โครงสร้างองค์กรที่เป็นที่นิยมในปัจจุบันจำแนกได้ 5 รูปแบบ ได้แก่ โครงสร้างองค์กรตามหน้าที่ โครงสร้างองค์กรตามลูกค้าย โครงสร้างองค์กรตามภูมิศาสตร์ โครงสร้างองค์กรตามผลิตภัณฑ์ และโครงสร้างองค์กรผสมผสาน การออกแบบโครงสร้างองค์กรได้อย่างเหมาะสม ก็นับว่าเป็นจุดแข็งขององค์กรเนื่องจากก่อให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร จัดทำกลยุทธ์ขององค์กร

2. กลยุทธ์ (Strategy) กลยุทธ์ถูกกำหนดขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานขององค์กร โดยทั่วไปจะกำหนดใน 3 ระดับได้แก่ กลยุทธ์ระดับองค์กรเพื่อบอกทิศทางในการดำเนินงานขององค์กร กลยุทธ์ระดับธุรกิจเพื่อใช้สร้างความได้เปรียบ และกลยุทธ์ระดับหน้าที่เพื่อให้องค์กรดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. ระบบ (System) เป็นเรื่องของกระบวนการในการดำเนินงานภายในองค์กร ระบบขององค์กรอาจถูกนำขึ้นเป็นทางการและไม่เป็นทางการก็ได้ แต่ต้องช่วยให้เกิดประโยชน์ในการดำเนินงานและทำให้องค์กรบรรลุผลสำเร็จ

4. รูปแบบ (Style) เป็นรูปแบบการทำงานขององค์กร จะแสดงพฤติกรรมต่างๆ ออกมาระหว่างการทำงาน มีผลและอิทธิพลต่อความรู้สึกของคน โดยเฉพาะการทำงานร่วมกับคนอื่น การแสดงออกของผู้บริหารที่เหมาะสม จะนำมาซึ่งการกระตุ้นและสร้างขวัญกำลังใจของบุคคลอื่นในองค์กร

5. พนักงาน (Staff) อาจกล่าวได้ว่าพนักงานเป็นบุคคลที่มีความสำคัญสูงสุด เนื่องจากเป็นคนที่ขับเคลื่อนทุกปัจจัยในองค์กรอย่างแท้จริง องค์กรจึงต้องเอาใจใส่และดูแลพวกเขาอย่างดี

6. ทักษะ (Skills) เป็นความรู้ความสามารถ ความชำนาญ และความเชี่ยวชาญ เรื่องใดเรื่องหนึ่งของพนักงานรวมถึงองค์กรด้วย ซึ่งองค์กรต้องระบุให้ได้ว่าเป็นด้านใด เพื่อประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์

7. ค่านิยมร่วม (Shared Values) เป็นแนวคิดหรือความคาดหวังของบุคคลส่วนใหญ่ในองค์กร โดยยึดถือและปฏิบัติสืบต่อกันมา เพื่อนำไปสู่การบรรลุผลสำเร็จในการดำเนินงาน
 สุวัฒน์ ศิริจันทร์ (2550, หน้า 23-24) โดยมีโครงการประเมินสถานการณ์ภายในจุดแข็งและจุดอ่อน ของ 7 องค์กรประกอบองค์กร (7'S McKinsey) ได้แก่

1. โครงสร้างองค์กร (Structure) หมายถึง การจัดแบ่งหน่วยงานต่างๆ การจัดสรรทรัพยากร การวางตำแหน่งของบุคลากร การจัดผังองค์กร

2. ยุทธวิธี (Strategy) หมายถึง การกำหนดรูปแบบการดำเนินงานเพื่อสร้างความได้เปรียบ

3. ระบบการทำงาน (System) หมายถึง ระบบการทำงานในด้านต่างๆ ขององค์กร

4. รูปแบบ (Style) หมายถึง รูปแบบหรือลักษณะการบริหารงานของผู้บริหาร

5. บุคลากร (Staff) หมายถึง ทักษะ ความสามารถ พฤติกรรมของบุคลากรในองค์กร

6. ทักษะ (Skills) หมายถึง ทักษะหรือความสามารถหลักขององค์กร เพื่อสร้างความได้เปรียบหรือชัยชนะในการแข่งขัน

7. ค่านิยมร่วมขององค์กร (Shared Values) หมายถึง แนวคิดหรือเป้าหมายร่วมที่บุคลากรในองค์กรยึดถือร่วมกัน

เชาว์ ผอมนะ (2548) ได้ประยุกต์ใช้แนวคิดทฤษฎีระบบ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการบังคับใช้กฎหมายกับการกระทำผิดเกี่ยวกับการจราจร เนื่องจากกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีองค์ประกอบของระบบก็ คือ

1. ปัจจัยนำเข้า (Input) ได้แก่ คนหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หรือบุคลากรของหน่วยงานนั่นเอง เงินหรืองบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่นยานพาหนะ ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร เครื่องตรวจวัดความเมา เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องวัดเสียงดัง เครื่องตรวจสารเสพติดในปัสสาวะ เครื่องตรวจวัดควันดำ เป็นต้น
2. กระบวนการของระบบ (Process) ก็คือ การบริหารงานจราจร การวางแผน และการประเมินผล
3. ผลผลิต (Output) เมื่อมีปัจจัยนำเข้าแล้ว ได้มีการบริหาร การวางแผน ก็จะได้ผลผลิตก็คือการจับกุมหรือการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร
4. ข้อมูลป้อนกลับ (Feedback) ก็คือ เมื่อมีการจับกุมผู้กระทำความผิดก็จะสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน หรือผู้ที่ไม่ได้กระทำความผิดเกิดความพึงพอใจ และที่สำคัญก็คือ ทำให้อุบัติเหตุจราจรลดลงได้เป็นรูปธรรมอย่างรวดเร็ว แต่ผลกระทบก็คือ ผู้ที่กระทำความผิดแล้ว ถูกจับกุมอาจจะเกิดความไม่พึงพอใจจากการปฏิบัติหน้าที่จับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจทฤษฎีระบบเกี่ยวข้องกับศึกษาวิจัยครั้งนี้ โดยเริ่มตั้งแต่ ปัจจัยนำเข้า (Input) ได้แก่ คน หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นบุคลากรของหน่วยงานนั่นเอง เงินงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นจะต้องเพียงพอ จากนั้นก็จะเป็นกระบวนการของระบบ (Process) จะเกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร การวางแผน และการประเมินผล ซึ่งจะได้ผลผลิต (Output) ก็คือ การจับกุมหรือการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั่นเอง

ทิมมพร วาสีทธิ (2561) ได้กล่าวถึงสภาพแวดล้อมทั่วไป (General Environment) ว่าเป็นสภาพแวดล้อมที่มีขอบเขตครอบคลุมกว้างไกลที่สุด ขณะเดียวกันก็เป็นกรอบการดำเนินงานของธุรกิจและอุตสาหกรรม สภาพแวดล้อมทั่วไปเป็นสภาพแวดล้อมภายนอกที่มีผลกระทบในวงกว้างต่ออุตสาหกรรม ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยสำคัญ ได้แก่

1. สังคมและวัฒนธรรม (Sociocultural) ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่นมีความแตกต่างกัน ทำให้องค์การต้องทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางสังคมวัฒนธรรมท้องถิ่น วัฒนธรรมย่อยและรูปแบบการดำเนินชีวิตที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินชีวิต อัตราการเพิ่มหรือลดของจำนวนประชากร อายุเฉลี่ยของประชากรการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบครอบครัวรวมถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคทั้งในด้านความต้องการ คุณภาพ และคุณสมบัติของสินค้าและ/หรือบริการที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยเฉพาะองค์การที่อยู่ในภาคธุรกิจบริการ เช่น โรงแรม โรงพยาบาลธนาคาร และสถาบันการศึกษา เป็นต้น ที่ต้องพยายามตอบสนองความต้องการและให้ความสำคัญต่อความพึงพอใจ (Satisfaction) ของผู้ใช้บริการเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากผู้บริโภคสมัยใหม่มีสำนึกในสิทธิส่วนตัว การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ทางเลือก และอำนาจ

ต่อรองมากกว่าในอดีต ซึ่งผู้บริหารจะต้องพิจารณาปัจจัยเหล่านี้ เพื่อประกอบการประเมินสภาพแวดล้อม และใช้ประกอบในการพิจารณากำหนดกลยุทธ์ได้อย่างเหมาะสม

2. เทคโนโลยี (Technology) พัฒนาการ และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ก่อให้เกิดการนวัตกรรม (Innovation) ใหม่ ๆ อยู่เสมอทั้งในด้านผลิตภัณฑ์ บริการ และกระบวนการผลิต ทำให้ผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์กว้างไกลที่พิจารณาถึงปัจจัยนี้ และนำมาปรับปรุงใช้อย่างเหมาะสมกับองค์กร เทคโนโลยีเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาศักยภาพ และการแข่งขันของธุรกิจ เช่น การใช้หุ่นยนต์เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตการใช้ชุดคำสั่ง (Software) เพื่อช่วยการจัดการทรัพยากรมนุษย์ และการประยุกต์เทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดระบบบัญชีให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป็นต้น นอกจากนี้ผลกระทบที่มีต่อองค์กรแล้ว เทคโนโลยียังมีผลกระทบในระดับมหภาค โดยอิทธิพลต่อการปรับตัวของปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองโดยเฉพาะเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีอิทธิพลและก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของหลายประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้บริหารควรจะต้องตระหนักถึงถ้าต้องการให้องค์กรของตนดำรงอยู่อย่างต่อเนื่อง

3. เศรษฐกิจ (Economic) ปัจจัยทางเศรษฐกิจจะเป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นปริมาณการจ้างงานและการใช้ทรัพยากร ปัจจัยทางเศรษฐกิจมีแรงผลักดันที่สำคัญต่อการดำเนินงานขององค์กรธุรกิจ เนื่องจากปัจจัยทางเศรษฐกิจจะครอบคลุมหลายประเด็น เช่น รายได้ประชาชาติ อัตราเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ย อัตราการจ้างงาน ดุลการชำระเงิน ดุลบัญชีเดินสะพัด อัตราภาษี และผลิตภาพ เป็นต้น โดยผู้บริหารต้องสามารถนำข้อมูลทางเศรษฐกิจมาใช้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ เพื่อให้เกิดโอกาสสูงสุดและลดอุปสรรคในการดำเนินงานขององค์กร ตัวอย่างเช่น ยอดขายรถยนต์ลดลงกว่าร้อยละ 8 ในช่วงไตรมาสแรกของปี พ. ศ. 2540 เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ชะงักงัน รัฐบาลประสบปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด ทำให้ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ดำเนินการควบคุมการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินโดยเฉพาะการให้สินเชื่อสิ่งอาหาริมทรัพย์ และรถยนต์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อยอดขายของธุรกิจรถยนต์ เป็นต้น

4. กฎหมายและการเมือง (Political-legal) องค์กรธุรกิจต้องติดตามการดำเนินงานทางการเมืองเพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ และกำหนดกลยุทธ์ เช่น เสถียรภาพของรัฐบาล พัฒนาการทางการเมืองนโยบายของประเทศ และนโยบายของรัฐที่มีต่ออุตสาหกรรม เป็นต้น กฎหมายเป็นข้อกำหนดหรือกติกาของสังคมที่สมาชิกต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้อยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข โดยกฎหมายจะมีผลต่อการดำเนินงาน เช่น ภาษีอากร กฎหมายห้ามการผูกขาด กฎหมายแรงงาน กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค และกฎหมายควบคุมมลภาวะ เป็นต้น ถ้าการดำเนินธุรกิจขัดต่อกฎหมาย ธุรกิจย่อมจะมีปัญหาในการดำเนินงาน

ณัฐพันธ์ เจริญนนท์ (2552, หน้า 38-43) ได้แบ่งการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกไว้ ดังนี้

1. ปัจจัยด้านการเมืองและการปกครอง (Political and Legal) ประกอบด้วย รัฐบาล นโยบายทางการเมือง กฎหมาย และสถาบันระดับชาติ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น รวมไปถึงระเบียบข้อบังคับต่างๆ โดยอิทธิพลทางการเมือง เป็นตัวช่วยเหลือและส่งเสริมกิจกรรมที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศตามนโยบาย นอกจากนี้เสถียรภาพของรัฐบาล การแก้ไขกฎหมาย และการปรับปรุงระเบียบ ก็มีผลต่อการทำงานของทั้งภาครัฐและเอกชน

2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic) ประกอบด้วยทรัพยากรที่มีอยู่หรือขาดแคลนของเศรษฐกิจ ดังนั้นผู้บริหารต้องคำนึงถึงสิ่งที่เกี่ยวข้องกับสภาพเศรษฐกิจคือ ภาวะเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ย รายได้ประชาชาติ และภาวะอื่นๆ

3. ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology) มีการวิจัยและทดลองทางวิทยาศาสตร์ มาก่อนการนำเทคโนโลยีมาใช้ ทำให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆแล้วทำให้องค์กรมีเครื่องมือ

4. ปัจจัยด้านสังคม และวัฒนธรรม (Social and Culture) ประกอบด้วย ค่านิยมทัศนคติ ความต้องการ และลักษณะเฉพาะของคนในสังคมที่องค์กรอยู่ เชื่อกันว่าค่านิยมเป็นตัวกำหนดรูปแบบทัศนคติ ของบุคคลแต่ละกลุ่มบุคคล ค่านิยม และทัศนคติเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของบุคคล

เอกชัย บุญยาธิฐาน (2553, หน้า 47-54) กล่าวว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกขององค์กร ในภาพรวม มี 4 ตัว ได้แก่

1. ปัจจัยทางการเมืองและกฎหมาย เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงผลักดันทางด้านการเมือง และการออกกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่จะมาส่งผลกระทบต่อการทำงานขององค์กรทั้งในแง่บวกและแง่ลบ ประกอบด้วย ระบบการปกครอง สถานการณ์ทางการเมือง นโยบายรัฐ การตลาด ประเทศเพื่อนบ้านและก่อการร้าย

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ เป็นสิ่งที่จะต้องศึกษาเกี่ยวกับเศรษฐกิจทั้งระยะสั้นและระยะยาว ทั้งในประเทศและต่างประเทศ คือสถานการณ์ทางการค้า สถานการณ์เศรษฐกิจ การเงิน ค่าครองชีพ ภาษี และการตลาด

3. ปัจจัยทางสังคม และวัฒนธรรม เป็นสิ่งที่จะต้องศึกษาเกี่ยวกับวัฒนธรรม ความเชื่อ ทัศนคติ ศาสนา ชีวิตความเป็นอยู่ อายุ สิ่งแวดล้อม การใช้แรงงาน สื่อ และการศึกษา

4. ปัจจัยทางเทคโนโลยี เป็นปัจจัยที่สำคัญในโลกของยุคโลกาภิวัตน์ของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งศึกษาในด้านเทคโนโลยีการผลิตการจำหน่ายนวัตกรรมต่างๆ ที่นำมาใช้การสื่อสาร โทรคมนาคม และถ่ายทอดเทคโนโลยี

เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (2553, หน้า 9-12) กล่าวว่า iva การกำหนดทิศทาง และนโยบายการจัดการศึกษาไทย จำเป็นต้องทำฐานข้อมูล โดยวิเคราะห์ และสกัดปัจจัยที่สำคัญออกมา โดยได้นำเสนอปัจจัยภายนอก 5 ประการ ดังนี้

1. ปัจจัยด้านเทคโนโลยี ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีมีผลต่อการกำหนด คุณสมบัติ และคุณภาพของแรงงานในอนาคต เทคโนโลยี มีความก้าวหน้าขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมี ประโยชน์ในการเพิ่มศักยภาพ ดังนั้นการจัดการศึกษาจึงต้องมีการเพิ่มความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ในสูตรการเรียนการสอน และปรับปรุงให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี

2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ มีผลกระทบต่อตลาดแรงงานและตลาดการศึกษา จะต้อง แข่งขันกันด้วยนวัตกรรมใหม่ๆ จึงต้องอาศัยการวิจัยและการพัฒนา ดังนั้น การศึกษาต้องพัฒนาคน ให้มีทักษะการทำวิจัย ให้สามารถสร้างนวัตกรรมใหม่ที่มีคุณค่าต่อระบบเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นหน้าที่ของ ผู้บริหารการศึกษาที่จะพัฒนาคนให้มีคุณภาพ

3. ปัจจัยด้านระบบราชการ การปฏิรูปการศึกษาที่ผ่านมาเคลื่อนตัวไปด้วยความ ยากลำบาก เนื่องจากระบบราชการเป็นอุปสรรค ไม่ไปในทิศทางเดียวกัน ยังมีลักษณะของการรวม ศูนย์ที่ส่วนกลางมากเกินไป ขาดความยืดหยุ่น

4. ปัจจัยด้านการเมือง กล่าวกันว่าการปฏิรูปหรือการพัฒนาการจัดการศึกษา จะสำเร็จหรือล้มเหลว ขึ้นอยู่กับการเมืองมากกว่าแนวทางและวิธีการ หากการเมืองมีเงื่อนไขที่เป็น อุปสรรค จะส่งผลให้การปฏิรูปการศึกษาไทยไม่ก้าวหน้าหรือประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

5. ปัจจัยด้านวัฒนธรรม สังคมไทยมีเงื่อนไขทางวัฒนธรรมหลายประการที่เป็น อุปสรรคต่อการพัฒนาคุณภาพ ดังนี้ ชาววัฒนธรรมการมีส่วนร่วม มีความรักสนุกและความสบาย สังคมอุปถัมภ์ และขาดการเปิดกว้างทางความคิดและการรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น

บุญเกียรติ ชีวะตระกูลกิจ (2548, หน้า 58-59) ได้กล่าวว่า การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ภายนอก เพื่อประเมินโอกาส และอุปสรรคขององค์กร จากสภาพแวดล้อมภายนอกที่เผชิญอยู่ สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ

1. สภาพแวดล้อมทั่วไป หรือเรียกว่า สภาพแวดล้อมทางสังคม เป็นองค์ประกอบ ทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อองค์กร และองค์กรไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง โดยทั่วไปหมายถึง สภาพแวดล้อมทางการเมืองและกฎหมาย เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี

2. สภาพแวดล้อมของงาน เป็นสิ่งที่อยู่ใกล้กับองค์กรจึงส่งผลกระทบโดยตรงกับ องค์กรมากกว่าสภาพแวดล้อมทั่วไป หมายถึง โครงสร้างของอุตสาหกรรมที่ค้ำจุนถึงคู่แข่งปัจจุบัน คู่แข่งรายใหม่ที่มีศักยภาพสินค้าหรือบริการทดแทน ผู้ซื้อ ผู้จัดหาสินค้าหรือวัตถุดิบ ตาม สภาพแวดล้อมของการแข่งขันขององค์กร

ปาจิริย ผลประเสริฐ (2553, หน้า 3) กล่าวว่า ในการบริหารงานโดยทั่วไป องค์ประกอบของการบริหารโดยพื้นฐานประกอบด้วย 4 Ms ได้แก่ คน (Man) เงิน (Money) วัตถุดิบ (Material) และการบริหาร (Management) โดยทรัพยากรเหล่านี้ในแต่ละองค์กรจะมีความแตกต่างกันไป ทั้งในเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ ดังนั้นผู้บริหารองค์กรจะต้องมีความรู้ ความสามารถในการ

บริหารทรัพยากรดังกล่าวให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร แต่ในยุคปัจจุบัน ทรัพยากรในการบริหารงานที่ดีที่สุดคือทรัพยากรมนุษย์ เพราะถือว่ามนุษย์เป็นสิ่งมีค่า มีชีวิตจิตใจ การที่องค์กรจะเข้มแข็งเจริญก้าวหน้าหรือไม่นั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านทรัพยากรมนุษย์เป็นสำคัญ ถ้าองค์กรมีทรัพยากรมนุษย์ที่มีความรู้ ความสามารถย่อมทำให้องค์กรเจริญก้าวหน้ามากกว่าองค์กรที่มีทรัพยากรมนุษย์ที่ด้อยประสิทธิภาพ ดังนั้นองค์กรต่างๆจึงให้ความสำคัญต่อการบริหารทรัพยากรมนุษย์

สมคิด บางโม (2557, หน้า 59-60) กล่าวว่าการบริหาร หมายถึง ศิลปะในการใช้คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ขององค์กรและนอกองค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ มีคุณภาพ และต้องพัฒนาบุคลากรควบคู่กันไป เพราะวิทยาการต่างๆได้เจริญก้าวหน้าอยู่เสมอ ฉะนั้นหน่วยงานจึงควรพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเต็มความสามารถ การพัฒนาบุคลากร คือกรรมวิธีต่างๆ ที่มุ่งจะเพิ่มพูนความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์เพื่อให้บุคลากรในหน่วยงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ในความรับผิดชอบได้ดียิ่งขึ้น

การบริหารกิจกรรมต่างๆ จำเป็นต้องมีทรัพยากรอันเป็นพื้นฐานทางการจัดการ โดยทั่วไปถือว่าทรัพยากรที่เป็นปัจจัยสำคัญของการจัดการมีอยู่ 4 ประการ ซึ่งรู้จักกันในนามของ 4M ได้แก่

1. คน (Man) เป็นผู้ปฏิบัติกิจกรรมขององค์กรนั้น
 2. เงิน (Money) ใช้สำหรับเป็นค่าจ้างและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ
 3. วัสดุดิบ (Material) หมายถึงอุปกรณ์เครื่องใช้ เครื่องมือต่างๆรวมทั้งอาคารสถานที่ด้วย
 4. ความรู้ด้านการจัดการ (Management) หมายถึงความรู้เกี่ยวกับการจัดการ
- จากข้อมูลข้างต้นสรุปได้ว่าสภาพ ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ประกอบด้วย 5 ด้าน 1) ด้านบุคลากร 2) ด้านรูปแบบการบริหาร 3) ด้านโครงสร้าง 4) ด้านกลยุทธ์ และ 5) ด้านระบบงาน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ประกอบด้วย ปัจจัยภายนอก 4 ด้าน คือ 1) ด้านการเมืองและกฎหมาย 2) ด้านเศรษฐกิจ 3) ด้านสังคมและวัฒนธรรม และ 4) ด้านเทคโนโลยี และปัจจัยภายใน 4 ด้าน คือ 1) คน 2) เงิน 3) วัสดุดิบ และ 4) การจัดการ

แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์

ความหมายของกลยุทธ์

นักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของกลยุทธ์ โดยให้ความหมายทั้งทางการเมืองการปกครอง การทหาร และในทางธุรกิจไว้ต่างๆ กันดังนี้

เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (2545, หน้า 2) กล่าวว่า กลยุทธ์ หมายถึง วิธีการหรือแผนการที่เกิดขึ้นอย่างรอบคอบ มีลักษณะเป็นขั้นตอน มีความยืดหยุ่นพลิกแพลงได้ตามสถานการณ์มุ่งหมายเพื่อเอาชนะคู่แข่งหรือเพื่อหลบหลีกอุปสรรคต่างๆ จนสามารถบรรลุเป้าหมายที่ต้องการ

ธงชัย สันติวงษ์ (2550, หน้า 6) กล่าวว่า กลยุทธ์ หมายถึง โครงสร้างและกระบวนการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการบริหารต่างๆ ด้วยแนวทางปฏิบัติที่ดี เช่น ด้านข้อมูล ระบบการจูงใจ หรือการจัดระบบงาน ซึ่งต้องดำเนินการอย่างสัมพันธ์และต่อเนื่องกัน

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ กล่าวว่า กลยุทธ์ หมายถึง การกำหนดเป้าหมายระยะยาวขององค์กร พร้อมทั้งพยายามเชื่อมโยงทรัพยากรต่างๆ ให้เข้ากับเป้าประสงค์ หรือจุดประสงค์ขององค์กร

สุรัสวดี ราชกุลชัย (2547, หน้า 137) กล่าวว่า หมายถึง แผนการปฏิบัติเพื่อกำหนดการจัดสรรทรัพยากร และกิจกรรม เพื่อจัดการกับสภาพแวดล้อม และช่วยให้องค์กรบรรลุเป้าหมายที่ต้องการได้จริง

คณะเสนาธิการร่วมสหรัฐอเมริกา (พ.ศ., อ้างถึงใน พจน พงศ์สุวรรณ, 2536, หน้า 36) สรุปความหมายว่า ยุทธศาสตร์คือศิลปะและศาสตร์ในการพัฒนา และการใช้อำนาจทางการเมือง เศรษฐกิจจิตวิทยา และทางการทหารของชาติในยามสงบ และยามสงครามโดยให้สนับสนุนต่อนโยบายของชาติเพื่อเพิ่มพูนโอกาส และความได้เปรียบที่จะได้มา ซึ่งชัยชนะและลดโอกาสที่จะประสบปัญหาภัยความพ่ายแพ้

ไรท์ และแมคมาฮาน (Wright & McMahan, 1992) กล่าวว่า กลยุทธ์ หมายถึง แผนของผู้บริหารระดับสูง ที่จะนำไปสู่ผลลัพธ์ในด้านต่างๆ ที่สอดคล้องกับงานและเป้าประสงค์ขององค์กร

เซอร์โต้ และปีเตอร์ (Certo & Peter, 1991) กล่าวว่า กลยุทธ์ หมายถึง วิธีการดำเนินงานที่คาดว่าจะนำไปสู่ความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

เชนเดอร์ (Chandler, 1969) ได้สรุปความหมายของกลยุทธ์ว่า เป็นการกำหนดเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ในระยะยาวขององค์กร และการเลือกแนวทางปฏิบัติตลอดจนการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นเพื่อให้สามารถดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้

มินท์สเบิร์ก และ ควินน์ (Mintzberg & Quinn, 1996, p. 3) กล่าวว่า กลยุทธ์เป็นรูปแบบของการตัดสินใจต่างๆ หรือการดำเนินการเพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการสรุป

ความหมายของกลยุทธ์จะมีในระดับที่แคบระดับที่กว้าง และระดับที่กว้าง และชัดเจนในระดับที่แคบ จะเน้นที่วิธีการ (Means) ที่สำคัญจะใช้ เพื่อให้องค์การบรรลุถึงเป้าหมายขององค์การในระดับที่กว้าง จะให้ความหมายของกลยุทธ์ครอบคลุมทั้งเป้าหมาย (Ends) และวิธีการ (Means) ที่จะทำให้บรรลุ เป้าหมายดังกล่าวและในระดับที่กว้างและชัดเจนจะครอบคลุมระดับกว้างแต่แยกวิธีการ (Means) ออกมาให้เห็นชัดเจนเป็นแนวความคิดในการปฏิบัติ (Ways) และเครื่องมือในการปฏิบัติ (Means)

กล่าวโดยสรุป กลยุทธ์ หมายถึง แผนในการดำเนินการขององค์กร ให้ประสบผลสำเร็จ ตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ โดยผ่านกระบวนการและเทคนิคในการวิเคราะห์จากปัจจัย สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก

กระบวนการพัฒนาแผนกลยุทธ์

อุทิศ ขาวเอียร (2549, หน้า 59-204) กล่าวว่า กระบวนการวางแผนกลยุทธ์ที่เหมาะสม กับสถานการณ์ต้องมีการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. การกำหนดแนวทางการวางแผนการเตรียมการวางแผนเป็นการหารือกัน ระหว่างบุคลากรที่ต้องรับภาระหลักของการประสานการดำเนินงาน วางแผน และผู้บริหารระดับ ต่างๆ การวางแผนเพื่อกำหนดแนวทางและเลือกประยุกต์เทคนิควิธีการวางแผนที่สอดคล้องกับความต้องการขององค์กรเจ้าของแผนโดยอาจจะหารือเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1 การหารือสถานะองค์กรหรือภาคีการพัฒนา จุดยืนการพัฒนา วัตถุประสงค์หลัก/รอง ของการทำแผน ผู้บริหารต้องพิจารณาว่า แผนที่จะวางนั้นมีจุดยืนของการ พัฒนาหรือกลยุทธ์ชี้นำ ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะจากแผนเบื้องต้นหรือไม่ประการใดบ้าง จะใช้แผนเพื่อ ส่งเสริมและ/หรือปรับแก้สถานะแวดล้อมมีหลักการ เงื่อนไขและ/หรือข้อจำกัดอะไรบ้าง ผู้บริหาร จะต้องมียุทธศาสตร์ที่จะใช้แผนเป็นเครื่องมือการบริหารอย่างแท้จริง

1.2 การหารือถึงขอบข่ายงานหรือพันธกิจสมมุติ ลักษณะของแผน เช่น ขอบข่ายของงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน จะต้องมีการประสานชี้นำ ที่กว้างขวางขนาดไหน เกี่ยวข้องกับการบริหารและการพัฒนาระดับใด เพราะแผนเป็นเครื่องมือของผู้บริหารและจำเป็นต้อง มีการกำหนดตามเหมาะสมของการบริหารแต่ละระดับ ทั้งนี้ต้องคำนึงว่าระยะเวลาการวางแผนที่ เหมาะสมควรเป็นแผนชี้นำกี่ปี

1.3 การพิจารณาว่าควรมีการวิเคราะห์ SWOT ระดับใดบ้าง จะเน้นการ ประเมินสถานการณ์หรือภาวะแวดล้อมของพันธกิจ/ประเด็นสถานการณ์ประเภทใดบ้าง จุดยืนของ การพัฒนาที่มีการชี้นำ จากแผนเบื้องต้นมีอะไรบ้าง องค์กรต้องเกี่ยวข้องกับการดำเนินการระดับใด ขอบเขตของการวิเคราะห์สถานะแวดล้อมควรจำกัดระดับของการวิเคราะห์ในระดับใดจึงจะเหมาะสม ไม่กว้างและแคบจนเกินไป ภารกิจหลักขององค์กรเกี่ยวข้องโยงการบริหารจัดการระดับใด ทั้งนี้ จำเป็นต้องพิจารณาในกระบวนการพัฒนา สถานการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และเทคโนโลยี

ตลอดจนปัจจัยการบริหารและดำเนินการด้านต่างๆ ในปัจจุบัน มีประเด็นสำคัญอะไรบ้างที่เกี่ยวข้อง ความสำเร็จและความล้มเหลวของการดำเนินงานและแผน ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จและความล้มเหลวขององค์กร มีทั้งที่เป็นตัวแปรภายนอกและตัวแปรภายใน อะไรบ้าง ระดับไหน

1.4 การพิจารณาทางเลือกและเทคนิคการวางแผน จะเป็นไปภายใต้เงื่อนไขอะไรบ้าง โดยอาจจะต้องกำหนดขึ้นเป็นร่างพันธกิจสมมุติเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ SWOT เบื้องต้น

1.5 ปัจจัยสนับสนุน (คน เงิน วัสดุ อุปกรณ์ เวลา สถานที่) และองค์กร รับผิดชอบในการวางแผนที่เกี่ยวข้อง ที่จะต้องรับผิดชอบการทำงานแต่ละขั้นตอน

1.6 ใครเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง/กลไกของกระบวนการวางแผนแต่ละขั้นตอน

1.7 บุคลากรและสายงานและการแต่งตั้งมอบหน้าที่ด้านต่างๆในการทำแผน

1.8 กำหนดเครือข่ายและแนวทางการประสานงาน

1.9 ตารางขั้นตอนเวลาการวางแผน

2. การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายนอกและภายใน เพื่อเข้าใจสถานะที่เป็นอยู่ขององค์กรและ/หรือกระบวนการพัฒนา เป็นขั้นตอนการทำแผนกลยุทธ์ที่รู้จักกันค่อนข้างมากมักเรียกกันว่า “SWOT Analysis” ที่เป็นการวิเคราะห์ จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) ของสถานะแวดล้อมภายใน (เรา) และการวิเคราะห์โอกาส (Opportunities) ภาวะคุกคามหรือข้อจำกัด (Threats) สถานะแวดล้อมจากภายนอก (เขา) การวิเคราะห์นี้เป็นพื้นฐานของการกำหนดกลยุทธ์ การเลือกแนวทางดำเนินการหรือกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานการณ์ และองค์กรส่วนใหญ่อาศัยผลการวิเคราะห์สถานะแวดล้อมนี้ในการจินตนาการ SWOT ในอนาคตเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์หลักของแผนด้วย

3. ขั้นตอนหลักการวิเคราะห์สถานะแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

3.1 การทบทวนและประเมินผลการพัฒนา หรือการดำเนินงานที่ผ่านมาให้ทราบประวัติ ขอบข่ายและระดับการบริหารจัดการขององค์กร ประวัติความสำเร็จและความล้มเหลว ภาวะที่เป็นอยู่ที่สำคัญขององค์กร ตลอดจนวิเคราะห์ให้ทราบสาเหตุและตัวแปรที่เกี่ยวข้องกัน เป็นการประเมินสถานการณ์จากบรรดาข้อมูลที่มีอยู่ รวมทั้งข้อมูลของการติดตามประเมินผล แผนที่ผ่านมา

3.2 การประมวลข้อมูล สถานการณ์ แนวโน้ม และการเปลี่ยนแปลง เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลงานวิจัยอื่นๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม กายภาพ และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนข้อมูลด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อองค์กร และหรือกิจกรรมที่เป็นเป้าหมายของแผนกลยุทธ์

3.3 การกำหนดพันธกิจสมมุติและตัวแปรที่มีอิทธิพล เป็นขั้นตอนที่ทำควบคู่กับการทบทวนผลการพัฒนาที่ผ่านมา

3.4 การทำร่างตารางการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก ในตารางการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมภายนอก บทบาทของตัวแปรภายนอกจะแบ่งเป็นโอกาสและอุปสรรค (ภัยคุกคาม) บทบาทของตัวแปรภายในจะมีบทบาทแบ่งเป็นจุดอ่อนและจุดแข็ง

3.5 การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมภายนอก ที่พิจารณาบทบาทของตัวแปร โดยทั่วไปองค์กรควบคุมไม่ได้และ/หรือไม่ได้ควบคุมบทบาทของตัวแปรหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลดังกล่าว หากสนับสนุนการดำเนินการให้องค์กรสามารถประสบความสำเร็จได้ จะก่อให้เกิดเป็นสภาวะแวดล้อมด้าน “โอกาส” ที่เอื้อต่อการทำงานขององค์กรให้สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ และบทบาททางลบที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการขององค์กรจะก่อให้เกิดสภาวะแวดล้อม “ภาวะคุกคาม” หรือ “ข้อจำกัด” หรือ “อุปสรรค” อันเป็นภาวะภายนอกที่ขัดขวางการทำงานขององค์กรไปสู่ความสำเร็จ และอาจก่อให้เกิดความล้มเหลวได้

3.6 การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมภายใน เป็นการพิจารณาประเมิน ตรวจสอบ สิ่งที่มีอิทธิพลที่มีอยู่ในแต่ละกระบวนการทำงานและผลงานขององค์กร โดยการพิจารณา บทบาทของตัวแปรภายในที่เป็นบวกต่อองค์กรที่มีอยู่และที่เป็นอยู่ และเป็นปัจจัยผลักดันองค์กรให้สามารถพัฒนาสู่ความสำเร็จได้ เป็นสภาวะแวดล้อม “จุดแข็ง” อันเป็นภาวะที่องค์กรมีสมรรถนะและความได้เปรียบที่มีผลต่อการแข่งขันไปสู่ชัยชนะได้ และบทบาทตัวแปรภายในขององค์กรทางลบที่มีอยู่ และ/หรือที่เป็นอยู่ เป็นสภาวะแวดล้อม “จุดอ่อน” อันเป็นภาวะด้อยกว่าที่ไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ เป็นปัจจัยที่ต้องแก้ไขหรือตัดทิ้งไปขององค์กร

3.7 การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมจากตัวแปรที่มีบทบาทสนับสนุน การวิเคราะห์ สภาวะแวดล้อมมักจะปรากฏอยู่เสมอว่า ตัวแปรตัวหนึ่งมีผลต่อการพัฒนาได้ทั้งบวกและลบ หรือมี บทบาททั้งที่ก่อให้เกิดสภาวะแวดล้อมจุดอ่อน/หรือจุดแข็งเป็นโอกาสและ/หรืออุปสรรคได้การวิเคราะห์ ต้องได้บทสรุปว่า ตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ในภาวะรวมมี “บทบาทหลัก” เป็นบวกหรือลบต่อการ ดำเนินการขององค์กร เพื่อมิให้เกิดความสับสนในการนำผลการวิเคราะห์ SWOT ไปใช้

3.8 การตรวจสอบข้อผิดพลาดของการวางแผนกลยุทธ์ เช่น ข้อผิดพลาดที่ มิได้บรรจุตัวแปรที่มีอิทธิพลที่สำคัญต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของ “องค์กรและ/หรือ กระบวนการพัฒนา” เข้าไว้ในการวิเคราะห์ ข้อผิดพลาดจากการวิเคราะห์บทบาทหลักของตัวแปรผิด โดยตัวแปรมีบทบาทหลักเป็นบวก (โอกาส-จุดแข็ง) แต่วิเคราะห์ผิดเป็นลบ (ข้อจำกัด-จุดอ่อน) หรือ ตัวแปรมีบทบาทหลักเป็นลบแต่วิเคราะห์เป็นบวก ข้อผิดพลาดเกิดได้จากอคติกลุ่มซึ่งอยู่ในฐานะเป็น ข้าราชการในหน่วยงานเดียวกัน บางครั้งต้องตรวจสอบจากมุมมองของคนภายนอกเป็นหลัก (เป็นการ วิเคราะห์แบบ Outside-In) นอกจากนี้ยังมีการวิเคราะห์ที่ผิดพลาดเนื่องจาก ตัวแปร เขา-เรา อาจสลับปรับเปลี่ยนแล้วแต่สถานการณ์ การวิเคราะห์และการกำหนดตัวแปร และบทบาทตัวแปรที่

สะท้อนสภาวะแวดล้อมที่ใกล้เคียงความเป็นจริง (มากที่สุด) ของการวิเคราะห์แต่ละครั้ง จึงควรเป็น การกำหนดโดยกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง มิใช่เป็นการกำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญจากภายนอก

3.9 เพื่อให้การระดมสมองและ/หรือประชุมเชิงปฏิบัติการมีประสิทธิผลควร จะเชิญผู้ทรงคุณวุฒิที่เชี่ยวชาญสภาวะแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกขององค์กร และพันธกิจที่ องค์กรต้องนำมาเป็นวิทยากรบรรยายให้เห็นสภาวะแวดล้อมโดยทั่วไปเป็นการนำร่องแนวคิด

บุญเกียรติ ชิวตระกูลกิจ (2548, หน้า 58-59) กล่าวว่า การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ภายนอก เพื่อประเมินโอกาสและอุปสรรคขององค์กรสภาพแวดล้อมภายนอกที่เผชิญอยู่ สามารถ จำแนกได้ 2 ประเภท คือ

1. สภาพแวดล้อมทั่วไป หรือเรียกว่า สภาพแวดล้อมทางสังคม เป็นองค์ประกอบ ทางสังคมที่มีผลต่อองค์กร ที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง ซึ่งหมายถึง สภาพแวดล้อมทาง การเมืองและกฎหมาย เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี

2. สภาพแวดล้อมของงาน เป็นสิ่งที่อยู่ใกล้กับองค์กร จึงส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับ องค์กรมากกว่าสภาพแวดล้อมทั่วไปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน หมายถึง สิ่งที่อยู่ภายใน องค์กร ซึ่งสามารถควบคุมได้โดยจุดมุ่งหมายของการวิเคราะห์เพื่อประเมินจุดแข็งและจุดอ่อน ที่เป็น ปัจจัยสำคัญของความสำเร็จ สะท้อนถึงสมรรถนะหลักขององค์กร ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างองค์กร ค่านิยม ทรัพยากรการบริหารหรือ 4 Ms เมื่อใช้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

นิวัต โชติวงษ์ (2544, หน้า 7) กล่าวว่า การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และ อุปสรรค (SWOT) เป็นคำย่อที่หมายถึง จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) เป็นตัวแบบการวิเคราะห์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมภายนอกและสภาพแวดล้อมภายใน ที่นิยมใช้กันมากที่สุด สภาพแวดล้อมภายนอก เป็นการวิเคราะห์ โอกาส และอุปสรรค สภาพแวดล้อมภายใน เป็นการวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน

จุดแข็ง หมายถึง สิ่ง que แสดงถึงขีดความสามารถขององค์กร เช่น ความสามารถหลัก ขององค์กรที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์

จุดอ่อน หมายถึง สิ่งที่เป็นข้อด้อยในขีดความสามารถขององค์กร อันเนื่องมาจาก ทรัพยากรและความสามารถ ที่จะทำให้ไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กรซึ่งมักจะตรงกันข้ามกับ จุดแข็ง

โอกาส หมายถึง ปัจจัยหรือสถานการณ์ที่คาดว่าจะช่วยให้องค์กรสามารถ บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้ เช่น ปัจจัยทางเศรษฐกิจ การเมืองและกฎหมาย สังคมและ วัฒนธรรม และเทคโนโลยี เป็นต้น

อุปสรรค หมายถึง ปัจจัยหรือสถานการณ์ที่คาดว่าจะ เป็นอุปสรรคต่อการบรรลุ วัตถุประสงค์ขององค์กร ซึ่งมักจะตรงกันข้ามกับโอกาส

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ถือเป็นพื้นฐานของการประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์กร เพื่ออาจมีความเที่ยงตรงหรือไม่เที่ยงตรงเพราะเป็นเรื่องของการวิเคราะห์ในอนาคต

คอตเลอร์และมูร์ฟี (Kotler & Murphy, 1981) ได้นำแนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนกลยุทธ์มาใช้ในวงการอุดมศึกษา สรุปได้ว่า การวางแผนกลยุทธ์หมายถึง การวางแผนรวมขององค์การที่คำนึงถึงองค์ประกอบด้านสภาพแวดล้อมภายนอก และได้แบ่งกระบวนการวางแผนกลยุทธ์ออกเป็น 6 ขั้นตอน คือ

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (Environment Analysis)
2. การวิเคราะห์แหล่งทรัพยากร (Resource Analysis)
3. การตั้งเป้าประสงค์ (Goal Formulation)
4. การทำแผนกลยุทธ์ (Strategic Formulation)
5. การออกแบบองค์การ (Organization Design)
6. การออกแบบแนวปฏิบัติ (System Design)

พฤทธิ์ ศิริบรรณพิทักษ์ (2542) กล่าวถึงการวางแผนกลยุทธ์เป็นทีม โดยเริ่มจากกระบวนการบริหารและวางแผนกลยุทธ์ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนดังนี้

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก
2. พิจารณา Corporate Analysis
 - S = Strength จุดแข็ง
 - W = Weakness จุดอ่อน
 - O = Opportunity โอกาส
 - T = Threat ภาวะคุกคาม
3. เลือกลยุทธ์และจัดวางกลยุทธ์ (Generating Strategic Alternatives)
4. กำหนดนโยบายและแผนงานโครงการตามกลยุทธ์ (Action Plan)
5. การปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์ (Implementation)

นอกจากนี้นำเสนอขั้นตอนการกำหนดวิสัยทัศน์และแผนปฏิบัติการโดยใช้คำว่า

'MVOSA'

- M = Mission พันธกิจ
- V = Vision วิสัยทัศน์
- O = Obstacle อุปสรรค
- S = Strategy กลยุทธ์
- A = Action plan แผนปฏิบัติการ

กล่าวโดยสรุป การวางแผนกลยุทธ์ คือการวางแผนระยะยาวขององค์กรที่มุ่งถึงการตัดสินใจกำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กร จากการประเมินปัจจัยที่มีอิทธิพลทั้งหลาย และเลือกกลยุทธ์ในการดำเนินงานโดยการเชื่อมโยงทรัพยากรต่างๆ ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม การวางแผนกลยุทธ์ จัดเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการบริหารกลยุทธ์หรือการจัดการกลยุทธ์

การนำกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ

คาร์โต้และปีเตอร์ (Certo & Peter, 1988, p. 13) ได้ให้ความหมายของการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติคือการกำหนดการกระทำ (Action) ในยุทธศาสตร์ที่ได้พัฒนาขึ้นในขั้นการกำหนดยุทธศาสตร์ (Strategy)

พิตส์และไล (Pitts & Lei, 2000, p. 301) ได้ให้ความหมายไว้ว่าการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติหมายถึง การเปลี่ยนกลยุทธ์เข้าสู่การกระทำ (ปฏิบัติการ) ตามที่ต้องการเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ตามที่ปรารถนา

วีเลนและฮันเกอร์ (Wheelen & Hunger, 2008, pp. 212-213) ได้ให้ความหมายไว้ว่าการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติเป็นการนำกิจกรรมทั้งหมดที่จำเป็นเพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติการตามแผนกลยุทธ์การปฏิบัติตามกลยุทธ์เป็นกระบวนการนำกลยุทธ์ และนโยบายสู่การปฏิบัติ (Put into Action) โดยผ่านการจัดทำโครงการ (Program) การจัดงบประมาณ (Budget) และระเบียบวิธีการปฏิบัติ

สุพานี สฤกษ์ภูวานิช (2544, หน้า 172-176) กล่าวว่า การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติให้สำเร็จ มีภาระงานอยู่ 2 อย่าง คือ

1. การบริหารจัดการไปตามขั้นตอนที่เหมาะสมในการนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ เช่นต้องเริ่มจากการกำหนดวัตถุประสงค์รายปี และวัตถุประสงค์ของหน้าที่งานในแต่ละด้าน ให้ชัดเจนไปตาม กรอบวัตถุประสงค์ขององค์กร และกำหนดกลยุทธ์การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่งานด้านต่างๆให้ชัดเจนตลอดจนจัดทำแผนโครงการ และงบประมาณที่ต้องใช้ และที่สำคัญคือจะต้องมีการปฏิบัติไปตามแผนต่างๆที่ได้วางไว้ด้วย

2. การบริหารจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมของปัจจัยสำคัญ 4 กลุ่มที่จะมีผลกระทบต่อความสำเร็จในการนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติองค์ประกอบเหล่านี้จะได้แก่

- 2.1 ความพร้อมและความเหมาะสมของโครงสร้างขององค์กรเพราะโครงสร้างจะเป็นเครื่องมือที่ใช้เพื่อรองรับการนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ และช่วยเสริมสร้างให้องค์กรบรรลุข้อได้เปรียบในการแข่งขันอย่างที่ต้องการได้ ตลอดจนช่วยสร้างแรงจูงใจ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงานภายใต้โครงสร้างดังกล่าวด้วย

2.2 ระบบในการให้รางวัลและผลตอบแทนขององค์กร จะต้องมีการ ออกแบบระบบให้ดีเพื่อให้สามารถดึงดูดและรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพไว้กับองค์กร และเพื่อกระตุ้น หรือจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานทุ่มเทความพยายามในการทำงานให้มากขึ้น มีการพัฒนาปรับปรุงตนเองและ งานให้ดีขึ้นตลอดจนเพื่อเป็นการตอบแทน ผลการทำงานของพนักงานที่ทำได้ตามวัตถุประสงค์ เป้าหมายที่กำหนด

2.3 ทรัพยากรมนุษย์ขององค์กรองคการ จะต้องมึบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถมีแรงจูงใจที่จะทำงานให้เป็นไปตามแผนกลยุทธ์ที่ได้วางไว้ องค์กรจึงต้องมี กระบวนการในการบริหารทรัพยากรมนุษย์ในเชิงกลยุทธ์เพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ขององค์กร ด้วย

2.4 วัฒนธรรมขององค์กรวัฒนธรรมขององค์กร จะเป็นกรอบแนวทางที่ทำให้สมาชิกขององค์กรรู้ว่า ควรจะต้องประพฤติปฏิบัติตนอย่างไร ในการดำรงอยู่ในองค์กรนั้นๆ แผน กลยุทธ์ขององค์กรควร จะต้องสอดคล้องกับวัฒนธรรมขององค์กร เพื่อจะได้เป็นแรงส่งให้ องค์กร สามารถบรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่ต้องการได้แต่ถ้าแผนกลยุทธ์ขององค์กรไม่สอดคล้องกับ วัฒนธรรมขององค์กรแล้วละก็ คงจะต้องมีการปรับเปลี่ยน หรือการพยายามเสริมสร้างวัฒนธรรม องค์กรที่เหมาะสม ให้เกิดขึ้น มิเช่นนั้นจะทำให้การบริหารกลยุทธ์ขององค์กรประสบปัญหาได้

สรุปได้ว่าการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติเป็นกระบวนการเปลี่ยนแผนกลยุทธ์ที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลลัพธ์ตามที่ตั้งเป้าหมาย

การควบคุมและประเมินกลยุทธ์

สุพานี สฤษฎ์วานิช (2544, หน้า 297) กล่าวว่า การควบคุมและการประเมินผลเป็น กระบวนการของการควบคุมที่สร้างขึ้นทั้ง 3 ระดับขององค์กรคือระดับขององค์กรโดยรวมระดับ ของหน่วยธุรกิจและระดับของหน้าทีงาน เพื่อให้สามารถประเมินได้ว่า องค์กรสามารถบรรลุตาม วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ที่ตั้งไว้หรือไม่ ตลอดจนบรรลุการมีประสิทธิภาพ เหนือกว่ามีคุณภาพ ที่เหนือกว่ามีนวัตกรรมที่เหนือกว่า และมีการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ได้ดีกว่าคู่แข่งชั้น หรือไม่มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ 5 ประการ คือ

1. เพื่อติดตามได้ว่ามีการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ที่วางไว้หรือไม่
2. เพื่อประเมินความเหมาะสมของแผนกลยุทธ์ที่วางไว้ และสอดคล้องกับ โครงสร้างขององค์กร และกลไกต่างๆ ในการควบคุม
3. เพื่อประเมินว่าสภาพแวดล้อมที่สำคัญ และสัมพันธ์กับกิจการนั้นเปลี่ยนแปลงไป อย่างไรบ้าง และกิจการได้ปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ อย่างไรหรือไม่
4. เพื่อให้ทราบว่า ผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นนั้นเป็นอย่างไรบรรลุตามที่กำหนดไว้หรือไม่มีความแตกต่างไปจากแผนมากนัก้อยแค่ไหนสาเหตุของความแตกต่างนั้นเกิดจากอะไร

5. เพื่อให้สามารถจัดรางวัลและผลประโยชน์ตอบแทนให้เหมาะสม แก่ผู้ที่ปฏิบัติงานได้ตามแผนกลยุทธ์นั้นเหมาะสม

เพลสและโรบินสัน (Pearce & Robinson, 2009, p. 409) ได้กล่าวถึงความหมายของการควบคุมและการประเมินผลหมายถึงการให้ความสนใจดูแลติดตามกลยุทธ์ในขณะที่กำลังนำไปปฏิบัติโดยจะต้องคอยตรวจสอบปัญหาหรือการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์โดยตรงและหาทางปรับปรุงให้ดีขึ้นเท่าที่จำเป็น

การประเมินกลยุทธ์นี้มีนักวิชาการได้นำเสนอมาตรฐานการประเมินเป็นแนวคิดแนวปฏิบัติ ดังนี้

สมชาย ภคภาสน์วิวัฒน์ (2553, หน้า 198-200) กล่าวถึงหลักเกณฑ์การประเมินกลยุทธ์ไว้ ดังนี้

1. การยึดหลักการพิจารณาความเหมาะสม (Suitability) ซึ่งเป็นการประเมินดูว่ากลยุทธ์หรือทางเลือกเชิงกลยุทธ์ที่ใช้นั้นเหมาะสมเพียงไร คำว่าเหมาะสมเพียงไรนั้นหมายถึงพิจารณาควบคู่ไปกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก เหมาะสมเพียงไร ในกรณีนี้อาจจะหมายถึงว่าเป็นกลยุทธ์ที่สามารถนำมาใช้เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่มีลักษณะเป็นภัยอันตราย อาจจะเป็นกลยุทธ์ที่อาศัยช่องว่างที่เปิดกว้างในแง่ของโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม หรือเป็นกลยุทธ์ที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงจุดแข็ง คือ ใช้จุดแข็งให้เป็นประโยชน์ในการดำเนินการหรืออาจจะหมายถึงเป็นกลยุทธ์ที่เหมาะสมในแง่ที่หาทางหลีกเลี่ยงส่วนที่เป็นผลมาจากจุดอ่อน เป็นกลยุทธ์ที่พยายามแก้ไขจุดจุดต้นที่เป็นปัญหา กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเกณฑ์ในการที่จะดูความเหมาะสมนั้นก็คือพิจารณากลยุทธ์คู่ไปกับเรื่องของ SWOT Analysis นั่นเอง และเมื่อมาพิจารณาถึงรายละเอียดในการประเมินด้านความเหมาะสมนั้น กลยุทธ์ที่นำมาใช้จะต้องตอบคำถามประเภทดังนี้ เช่น กลยุทธ์ที่ใช้นั้นสามารถที่จะฝ่าฟันอุปสรรคที่เป็นข้อจำกัดอันเป็นผลจากจุดอ่อน ของบริษัทหรือเป็นผลจากปัจจัยที่ภัยอันตรายของสภาพแวดล้อม กล่าวคือ กลยุทธ์ดังกล่าวนี้จะสามารถทำให้บริษัทหรือองค์กรสามารถที่จะต่อสู้กับคู่แข่งซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญได้แค่ไหน กลยุทธ์ที่ใช้นั้นภายใต้ข้อจำกัดของสภาพคล่องซึ่งเป็นจุดอ่อนจะเป็น กลยุทธ์ที่ช่วยแก้ไขปัญหาที่เป็นจุดอ่อนได้แค่ไหน นอกจากนี้การพิจารณาถึงความเหมาะสมของการใช้กลยุทธ์อาจจะเป็นการพิจารณากลยุทธ์โดยเทียบเคียงกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เช่น วัตถุประสงค์ในแง่เป้าหมายของกำไร วัตถุประสงค์ในแง่ของเป้าหมายของการขยายตัวหรือวัตถุประสงค์ในแง่เป้าหมายของการควบคุม การดูถึงทางเลือก กลยุทธ์ที่จะสอดคล้องกับเป้าหมายดังกล่าวก็เป็นส่วนหนึ่งของหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเหมาะสมในการใช้กลยุทธ์

2. การยึดหลักการพิจารณาบนพื้นฐานของหลักเกณฑ์ความเป็นไปได้ (Feasibility) กล่าวคือ เป็นลักษณะของการประเมินกลยุทธ์ที่นำมาใช้นั้นมีโอกาสเป็นไปได้มากแค่ไหน

ไหนดำเนินการได้ด้วยทรัพยากรที่มีอยู่ เป็นกลยุทธ์ที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ของภายในกรอบขององค์กร มองถึงความเป็นไปได้ในเรื่องของทิศทาง เป็นการประเมินว่ากลยุทธ์นั้นมีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จบนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีอยู่ในองค์กร และพื้นฐานของสภาพแวดล้อมแค่ไหนนั่นเอง หากพิจารณาถึงรายละเอียดถึงหลักเกณฑ์ความเป็นไปได้ หมายความว่าต้องมาคำนึงว่ากลยุทธ์ดังกล่าวนี้จะหาเงินที่ไหนดำเนินการได้ กลยุทธ์นั้นถ้ามองจากโครงสร้างองค์กรจะมีความเป็นไปได้ว่าจะบรรลุข้อจำกัดหรือเป้าหมายดังกล่าวได้แค่ไหน กลยุทธ์ดังกล่าวได้คำนึงถึงตำแหน่งทางด้านการตลาดว่ามีความเป็นไปได้ว่าจะใช้ประโยชน์จากตัวนี้ให้เป็นรูปธรรมได้อย่างไร ตลอดจนพิจารณาถึงระดับเทคโนโลยีที่มีอยู่ว่าจะสามารถใช้กลยุทธ์นี้เหมาะสมกับเทคโนโลยีที่เรามีอยู่หรือไม่ มีความเป็นไปได้แค่ไหนภายใต้ข้อจำกัดในแง่ทรัพยากรที่เราจะดำเนินการดังกล่าวนี้ให้เป็นผลสำเร็จ

3. การยึดหลักการพิจารณาถึงการยอมรับ (Accept Ability) กล่าวคือ เป็นการพิจารณาว่ากลยุทธ์ที่ใช้นั้นแม้ว่าจะมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ แต่ต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงว่าผู้ที่มีส่วนได้เสียขององค์กรนั้นจะเห็นด้วยและจะยอมรับหรือไม่ นั่นก็คือเป็นการพิจารณากลยุทธ์ว่า ผลที่ใช้นั้นจะทำให้ผู้ถือหุ้นนั้นยอมรับได้หรือไม่ คนในองค์กรยอมรับได้หรือไม่ ประชาคมที่เป็นที่ตั้งขององค์กรนั้นไม่คัดค้านและยอมรับกลยุทธ์ดังกล่าว และยังรวมถึงการยอมรับในระดับประเทศ เป็นมาตรการที่คิดว่าสามารถเป็นที่ยอมรับในทางการเมือง ถ้าหากว่าโครงการต่างๆ เหล่านั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกลไกหรือองค์กรทางการเมือง เป็นต้น หากพิจารณาถึงรายละเอียดของการยอมรับ หมายถึง การพิจารณาว่าการดำเนินการต่างๆ เหล่านี้ เช่น ในเรื่องของความเสี่ยงทางการเงิน ซึ่งจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการเป็นสิ่งที่ยอมรับได้มากแค่ไหน ผู้ถือหุ้นหรือผู้ที่มีอำนาจในบริษัทจะสามารถยอมรับกันทั้งหมดทั่วไปได้หรือไม่ ระดับความเหมาะสมของต้นทุนต่อกำไร (Cost-benefit) ที่ยอมรับได้ของผู้ถือหุ้น การดำเนินการที่สอดคล้องกับค่านิยมขององค์กร ตลอดจนการยอมรับของชุมชนหรือของสังคม

พอร์เตอร์ (Porter, n.d., อ้างถึงใน ชลลดา อิศรางกูร ณ อยุธยา, 2552) ได้ให้หลักการประเมินกลยุทธ์ที่พัฒนาขึ้นมีความเหมาะสมต่อองค์กร ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์กว้างๆ 10 ประการ ดังนี้

1. ความเป็นไปได้ในการบรรลุเป้าหมายที่ตั้ง
2. แผนปฏิบัติการครอบคลุม สอดคล้องกับเป้าหมายที่ตั้งและสนับสนุนกัน
3. กลยุทธ์เหมาะสมกับโอกาสที่มี
4. กลยุทธ์เหมาะสมกับความเสี่ยงที่มีหรือคุ้มกับโอกาสการทำกำไร
5. เป้าหมายและแผนปฏิบัติงานเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในขณะนั้น
6. เป้าหมายและแผนปฏิบัติงานเหมาะสมกับกำลังและความสามารถ
7. เป้าหมายและแผนปฏิบัติงานสอดคล้องกับจุดเด่นขององค์กร

8. เป้าหมายและแผนปฏิบัติงานสอดคล้องกับทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อของผู้นำ
องค์กร

9. ผู้นำกลยุทธ์ไปปฏิบัติมีความเข้าใจเป้าหมายและแผนปฏิบัติงานอย่างถ่องแท้

10. ความสามารถขององค์กรในการบริหารจัดการที่จะนำกลยุทธ์ไปใช้อย่างมี

ประสิทธิภาพ

สตัฟฟลิบีม (Stufflebeam, 1981, อ้างถึงใน ประภาพรรณ อุ่นอบ, 2550) ได้
ดำเนินการจัดทำมาตรฐานสำหรับการตัดสินคุณภาพของการประเมินทางการศึกษา ประกอบด้วย

1. มาตรฐานการใช้ประโยชน์ (Utility Standards) หรือความเป็นประโยชน์ของ
ผลการประเมิน

2. มาตรฐานความเป็นไปได้ (Feasibility Standards) หมายถึงความสอดคล้อง
กับสภาพความเป็นจริง เหมาะสมกับสถานการณ์ปฏิบัติได้ ยอมรับได้ ประหยัดและคุ้มค่า

3. มาตรฐานความเหมาะสม (Propriety Standards) ประเมินได้อย่างเหมาะสม
ตามกฎหมาย ระเบียบ จรรยาบรรณ

4. มาตรฐานความถูกต้อง (Accuracy Standards) เช่น การระบุวัตถุประสงค์
ของการประเมินอย่างชัดเจน

การวิเคราะห์บริบทของการประเมินอย่างพอเพียง

คณะกรรมการมาตรฐานสำหรับการประเมินการศึกษา (Joint Committee on
Standards for Educational Evaluation, 1994, อ้างถึงใน อวยพร เรื่องตระกูล, ม.ป.ป.) ได้
ปรับปรุงพัฒนาเป็น มาตรฐานการประเมินโครงการ/องค์การ รวม 4 มาตรฐาน ดังนี้

1. อรรถประโยชน์ (Utility) มี 6 มาตรฐาน คือ

U1 - การระบุผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการ/องค์การครบถ้วนทุกกลุ่ม

U2 - นักประเมินมีศักยภาพน่าเชื่อถือ

U3 - ขอบข่ายสารสนเทศและขอบเขตการประเมินตรงตามคำถามการ

ประเมิน

U4 - การระบุเกณฑ์การประเมินสำหรับการตัดสินคุณค่าโครงการ/องค์การ

อย่างชัดเจน

U5 - รายงานการประเมินมีความสมบูรณ์ ชัดเจน อ่านเข้าใจง่าย

U6 - การประเมินมีผลกระทบทำให้ผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการ/องค์การ

นำไปใช้ประโยชน์ได้

2. ความเป็นไปได้ มี 3 มาตรฐาน คือ

- F1 - กระบวนการประเมินใช้ปฏิบัติได้จริง และไม่ทำให้เกิดความแตกแยกในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
- F2 - นักประเมินได้รับความร่วมมือจากกลุ่มผู้ผลประโยชน์ โดยไม่มีอิทธิพลต่อการประเมิน
- F3 - โครงการประเมินให้ผลประโยชน์คุ้มค่าการลงทุน
3. ความชอบธรรม (Propriety) มี 7 มาตรฐาน คือ
- P1 - การประเมินสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการ/องค์การและของสังคม
- P2 - นักประเมินและกลุ่มผู้เกี่ยวข้องมีการทำความตกลง และทำสัญญาสำหรับการประเมิน
- P3 - มีการรักษาสิทธิของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการประเมิน
- P4 - มีการสำรวจวิเคราะห์จุดเด่นจุดด้อยของสิ่งที่ถูกประเมินอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม
- P5 - ผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการ/องค์การทุกคนได้รับสิทธิในการเข้าถึงรายงานการประเมิน
- P6 - หากมีการขัดผลประโยชน์ในกระบวนการประเมินต้องมีการแก้ปัญหาโดยเปิดเผยและซื่อสัตย์
- P7 - การใช้จ่ายในการประเมินประหยัดและถูกต้องตามกฎหมายเกณฑ์
4. ความถูกต้อง (Accuracy) มี 12 มาตรฐาน คือ
- A1 - มีระบบเก็บเอกสารรายละเอียดสิ่งที่ถูกประเมินทุกเรื่องทุกประเด็น
- A2 - มีการวิเคราะห์บริบทโครงการ/องค์การที่มีผลต่อการประเมินอย่างละเอียด
- A3 - มีการบรรยายวัตถุประสงค์ และกระบวนการประเมินอย่างละเอียด
- A4 - มีการระบุแหล่งข้อมูล และข้อมูล มีรายละเอียดพอที่จะใช้ในการตัดสินใจคุณค่า โครงการ/องค์การ
- A5 - ข้อมูลที่รวบรวมมาเหมาะสม สามารถตีความได้อย่างมีความตรง
- A6 - กระบวนการรวบรวมข้อมูลเหมาะสมทำให้ได้ผลการประเมินที่มีความเที่ยง
- A7 - การทบทวน และปรับแก้ข้อมูลสำหรับการประเมินในกรณีที่เป็น
- A8 - การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณที่สมบูรณ์และตีความได้ชัดเจน
- A9 - มีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่สมบูรณ์ และตีความได้ชัดเจน

A10 - นักประเมินสรุปผลการประเมินพร้อมทั้งให้เหตุผลที่สมเหตุสมผล
ในการสรุป

A11 - รายงานประเมินไม่ลำเอียง

A12 - การประเมินมีการประเมินอภิมานโดยใช้มาตรฐานทั้ง 4 มาตรฐาน
จากแนวคิดข้างต้นสรุปได้ว่า การประเมินกลยุทธ์ เพื่อให้ได้กลยุทธ์ที่ดีนั้นจะประกอบ
ด้วยการประเมินใน 4 ด้าน คือ ด้านความสอดคล้อง ด้านความเหมาะสม ด้านความเป็นไปได้ และ
ด้านความเป็นประโยชน์

บริบทของสถานีตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร

จังหวัดกำแพงเพชรตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่าง มีพื้นที่ 8,607.5 ตารางกิโลเมตร
(5,379,687.5 ไร่) เป็นพื้นที่ การเกษตรประมาณ 5,358.15 ตารางกิโลเมตร (3,348,847 ไร่) ป่าไม้
2,184.7 ตารางกิโลเมตร (1,365,437.5 ไร่) พื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่อื่นๆ อีกประมาณ 1,064.65
ตารางกิโลเมตร (665,403 ไร่) จังหวัดกำแพงเพชรจัดการปกครอง แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ
การ บริหารราชการส่วนภูมิภาค แบ่งการปกครองออกเป็น 11 อำเภอ อำเภอพรานกระต่าย อำเภอ
ลานกระบือ อำเภอลองขลุ่ย อำเภอไทรงาม อำเภอลองลาน อำเภอทรายทองวัฒนา อำเภอ
ชาณุวรลักษบุรี อำเภอปางศิลาทอง อำเภอบึงสามัคคี และอำเภอโกสัมพีนคร จังหวัดกำแพงเพชรมี
การคมนาคมสะดวกเพียงทางเดียวคือ ทางรถยนต์ ไม่มีทางรถไฟหรือสนามบิน ต้องไปใช้บริการของ
จังหวัดใกล้เคียง ประกอบกับทางถนนมีความสะดวกรวดเร็วกว่า การคมนาคมระหว่างตัวจังหวัดกับ
อำเภอมีถนนลาดยางเชื่อมต่อกัน บริบทแต่ละสถานีตำรวจภูธร มีดังต่อไปนี้

กองบังคับการตำรวจภูธรกำแพงเพชร

กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรประกอบด้วยทั้งหมด 14 แห่ง ดังต่อไปนี้
(กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร, 2563)

1. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
2. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรคลองขลุ่ย
3. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรชาณุวรลักษบุรี
4. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรไทรงาม
5. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรลานกระบือ
6. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรบึงสามัคคี
7. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย
8. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรคลองลาน

9. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรโกสัมพีนคร
10. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรคลองโพธิ์ไกร
11. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรปางศิลาทอง
12. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรทรายทองวัฒนา
13. กองกำกับการสถานีตำรวจภูธรปางมะค่า
14. สถานีตำรวจภูธรทรงธรรม

สถานีตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรกำแพงเพชรจำนวนข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ทั้งหมดในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรทั้งสิ้น 1,083 นาย และในขณะเดียวกันมีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานทางด้านงานจราจรรวมทั้ง 403 นาย (กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร, 2563)

ตารางที่ 2 แสดงอัตรากำลังพลของข้าราชการตำรวจแต่ละสถานีตำรวจภูธรในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร

สถานีตำรวจ	อัตรากำลังพลจำนวนทั้งหมด (ปฏิบัติงานจริง)	ปฏิบัติงานด้านงานจราจร	ปฏิบัติงานด้านสายตรวจ
1. สถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร	271	25	72
2. สถานีตำรวจภูธรคลองขลุง	114	12	48
3. สถานีตำรวจภูธรขามเฒ่า	96	10	22
4. สถานีตำรวจภูธรไทรงาม	61	5	15
5. สถานีตำรวจภูธรลานกระบือ	55	4	12
6. สถานีตำรวจภูธรบึงสามัคคี	47	3	14
7. สถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย	74	5	28
8. สถานีตำรวจภูธรคลองลาน	88	4	30
9. สถานีตำรวจภูธรโกสัมพีนคร	60	5	16
10. สถานีตำรวจภูธรคลองโพธิ์ไกร	38	3	12
11. สถานีตำรวจภูธรปางศิลาทอง	45	3	12
12. สถานีตำรวจภูธรทรายทองวัฒนา	39	2	10
13. สถานีตำรวจภูธรปางมะค่า	32	2	16
14. สถานีตำรวจภูธรทรงธรรม	63	4	9

บริบทแต่ละสถานีดำรวจภูธร มีดังต่อไปนี้

1. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกำแพงเพชร

มีเขตการปกครองและอำนาจสืบสวนสอบสวน และให้บริการช่วยเหลือหรืออำนวยความสะดวกในด้านการบริการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีภาวะ การจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะในเขตเทศบาลเมืองกำแพงเพชรจะมีจราจรติดขัด และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทางสถานี ตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชรจึงได้จัดเจ้าหน้าที่จราจรไว้ประจำจุดสำคัญๆ โดยเฉพาะตามทางแยก ต่างๆ เพื่อระบายรถไม่ให้ติดขัด และทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้มีการบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้ง จุดตรวจจุดสกัด เพื่อกวดขันจับกุมผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร ในขณะที่เดียวกันก็ได้จัดกำลัง เจ้าหน้าที่ตำรวจให้อยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลสระแก้ว
2. สายตรวจตำบลนิคมทุ่งโพธิ์ทะเล
3. สายตรวจตำบลลานดอกไม้
4. สายตรวจตำบลหนองปลิง
5. สายตรวจตำบลนครชุม
6. สายตรวจตำบลเทพนคร
7. สายตรวจตำบลคณที
8. สายตรวจตำบลอ่างทอง
9. สายตรวจตำบลไตรตรึงษ์
10. สายตรวจตำบลคลองแม่ลาย
11. สายตรวจตำบลวังทอง
12. สายตรวจตำบลท่าขุนราม
13. สายตรวจตำบลนาบ่อคำ
14. สายตรวจบ้านวังตะเคียน
15. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นมีหน้าที่ รับผิดชอบ ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกในด้านการบริการด้านจราจรโดยเฉพาะหน้าสถานศึกษา และชุมชนที่หนาแน่นรวมทั้งจุดเสี่ยงต่างๆ ที่อยู่ในเขตรับผิดชอบของตนเองเป็นอีกหน้าที่หนึ่ง

2. สถานีตำรวจภูธรอำเภอคลองขลุง

อำเภอคลองขลุงเป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดกำแพงเพชร ตั้งอยู่ทางภาคเหนือ ตอนล่างห่างจากอำเภอเมืองกำแพงเพชรไปทางทิศใต้ประมาณ 43 กิโลเมตร โดยมีเขตรับผิดชอบ ติดถนนสายหลัก (ถนนพหลโยธิน) รวมจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 23 กิโลเมตร และประชาชนใช้บริการ

ทางการจรรยาบรรณเป็นจำนวนมาก ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลท่าพุทรา
2. สายตรวจตำบลคลองสมบูรณ์
3. สายตรวจตำบลหัวถนน
4. สายตรวจตำบลวังไทร
5. สายตรวจบ้านโค้งวิไล
6. สายตรวจตำบลวังแฉม
7. สายตรวจตำบลวังยาง
8. สายตรวจตำบลท่ามะเขือ
9. สายตรวจตำบลวังบัว
10. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

สถานีตำรวจภูธรคลองขลุงได้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้เพื่ออำนวยความสะดวกประชาชนโดยเน้นชุมชนหนาแน่น และจุดเสี่ยงโดยเฉพาะหน้าสถานศึกษาต่างๆ โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

3. สถานีตำรวจภูธรชาณุวรลักษบุรี

สถานีตำรวจภูธรชาณุวรลักษบุรี มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ปฏิบัติหน้าที่ในด้านต่างๆ รวมทั้งหมดจำนวน 96 นาย โดยแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 10 ตำบล แบ่งเป็นเขตอำนาจการสอบสวนสถานีตำรวจภูธรชาณุวรลักษบุรี จำนวน 10 ตำบล ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้สายตรวจตำบลป่าพุทรา

1. สายตรวจตำบลยางสูง
2. สายตรวจตำบลเกาะตาล
3. สายตรวจตำบลแสนต่อ
4. สายตรวจตำบลโค้ง
5. สายตรวจตำบลวังหามแห
6. สายตรวจตำบลวังชะพลู
7. สายตรวจตำบลบ่อถ้ำ
8. สายตรวจตำบลดอนแดง
9. สายตรวจตำบลสลกบาตร
10. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

มีถนนสายหลัก (ถนนพหลโยธิน) ผ่านในพื้นที่ รวมแล้วระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร ซึ่งที่ตั้งของสถานีตำรวจภูธรชาณุวรลักษบุรี อยู่ห่างจากตัวจังหวัดกำแพงเพชรประมาณ 80 กิโลเมตร มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก และเชื่อมต่อไปยังจังหวัดต่างๆได้อย่างรวดเร็ว จึงทำให้ประชาชนมีการใช้รถใช้ถนนอย่างคับคั่งโดยเฉพาะช่วงเทศกาล

4. สถานีตำรวจภูธรไทรงาม

สถานีตำรวจภูธรไทรงาม เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบถนนสายหลักจำนวน 2 สายหลักได้แก่ ถนนสายกำแพงเพชร-พิจิตร ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรไทรงาม รวม 18 กิโลเมตร และถนนสายมหาชัย-บึงสามัคคี ระยะทางรวม 7 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ถนนส่วนใหญ่เป็นสายสำคัญที่เชื่อมต่อจังหวัดกำแพงเพชร-พิจิตร ทำให้มีปริมาณจราจรบนถนนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญๆทางสถานีตำรวจภูธรไทรงามจึงได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะเขตชุมชน และหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลมหาชัย
2. สายตรวจตำบลหนองทอง
3. สายตรวจตำบลพานทอง
4. สายตรวจตำบลหนองคล้า
5. สายตรวจตำบลหนองแม่แตง
6. สายตรวจตำบลหนองไม้กอง
7. สายตรวจบ้างดงกระทิง
8. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง โดยเฉพาะจุดเสี่ยง และหน้าสถานศึกษาในพื้นที่ที่รับผิดชอบ

5. สถานีตำรวจภูธรลานกระบือ

สถานีตำรวจภูธรลานกระบือ เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบอยู่ในเขตเศรษฐกิจ เพราะเป็นแหล่งผลิตน้ำมันดิบแหล่งใหญ่ของประเทศไทย จึงมีการคมนาคมขนส่งเป็นจำนวนมากทำให้การจราจรหนาแน่น และมักจะมีอุบัติเหตุทางถนน ทางสถานีตำรวจภูธรลานกระบือได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะเขตชุมชนและบริเวณหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลหนองหลวง
2. สายตรวจตำบลประชาสุขสันต์
3. สายตรวจตำบลช่องลม
4. สายตรวจตำบลจันทิมา
5. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

6. สถานีตำรวจภูธรบึงสามัคคี

สถานีตำรวจภูธรบึงสามัคคี เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบถนนสายสำคัญจำนวน 2 สายหลัก ได้แก่ ถนนสายบึงบ้าน-สลกบาตร และถนนสายบึงสามัคคี-มหาชัย ซึ่งถนนสายสำคัญที่สุดคือ ถนนสายบึงบ้าน-สลกบาตร ซึ่งมีปริมาณรถเป็นจำนวนมากเพราะเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดกำแพงเพชรในเขตอำเภอชาณุวรลักษบุรี และติดต่อกับเขตพื้นที่บางส่วนของจังหวัดนครสวรรค์ ทางสถานีตำรวจภูธรบึงสามัคคี ได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะเขตชุมชนและหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลระหาร
2. สายตรวจตำบลบึงสามัคคี
3. สายตรวจตำบลเทพนิมิตร
4. สายตรวจตำบลวังชะโอน
5. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นที่เสี่ยง และหน้าสถานศึกษา

7. สถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย

สถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย มีถนนสายหลักอยู่ในเขตรับผิดชอบสายกำแพงเพชร-สุโขทัย ความยาวประมาณ 20 กิโลเมตร และมีรถสัญจรเป็นจำนวนมากทำให้การจราจรค่อนข้างหนาแน่นในช่วงเช้าและช่วงเย็น โดยเฉพาะเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย มีโรงโม่หินขนาดใหญ่จำนวนมากจึงมีรถบรรทุกขับเข้าออกเป็นจำนวนมาก และทางผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้อำนวยความสะดวกและกวดขันวินัย

การจราจรและจับกุมผู้ขับขี่รถ เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลห้วยยั้ง
2. สายตรวจตำบลท่าไม้
3. สายตรวจตำบลวังคอง
4. สายตรวจตำบลเขาศิริส
5. สายตรวจบ้านคุดป่ายาง
6. สายตรวจบ้านเขานิยม
7. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

8. สถานีตำรวจภูธรคลองลาน

สถานีตำรวจภูธรอำเภอคลองลาน มีถนนสายหลักซึ่งอยู่ในเขตรับผิดชอบ จำนวน 2 แห่ง เป็นถนนสายกำแพงเพชร-คลองลาน มีความยาวทั้งหมด จำนวน 36 กิโลเมตร และถนนสายคลองลาน-ปางศิลาทอง มีความยาวทั้งหมด จำนวน 9 กิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 4 ตำบล ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลโป่งน้ำร้อน
2. สายตรวจตำบลสักงาม
3. สายตรวจตำบลคลองน้ำไหล
4. สายตรวจตำบลคลองลานพัฒนา
5. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

สถานีตำรวจภูธรคลองลานโดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่งให้กับพี่น้องประชาชนในเขตชุมชนเมือง และชุมชนที่หนาแน่น จุดเสี่ยงหรือสี่แยกต่างๆ มีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำบริเวณหน้าสถานศึกษา

9. สถานีตำรวจภูธรโกสัมพีนคร

สถานีตำรวจภูธรโกสัมพีนคร เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบทางด้านการจราจรถนนสายหลัก (ถนนพหลโยธิน) มีพื้นที่รับผิดชอบรวมทั้งสิ้นประมาณ 16 กิโลเมตร และมีถนนสายสำคัญรองลงมาคือ ถนนสายกำแพงเพชร-ตาก ซึ่งเป็นถนนเรียบสายแม่น้ำปิง และเป็นถนนที่คับแคบประกอบกับพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทางการเกษตรจึงทำให้มีรถทางการเกษตรใช้เป็นจำนวนมาก ดังนั้น ทางสถานีตำรวจภูธรโกสัมพีนคร จึงได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการ และอำนวยความสะดวก

ความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะเขตชุมชน และหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจหนองแดน
2. สายตรวจท่าคุณ
3. สายตรวจเกาะรากเสียด
4. สายตรวจเกาะพิมูล
5. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

10. สถานีตำรวจภูธรคลองพิไกร

สถานีตำรวจภูธรคลองพิไกร เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบบนถนนสายหลักจำนวน 2 สายหลัก ได้แก่ ถนนสายพิษณุโลก-พวานกระต่าย และถนนสายกำแพงเพชร-สุโขทัย ซึ่งเป็นถนนที่มีความสำคัญในด้านคมนาคมและขนส่งสินค้า และเป็นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดกำแพงเพชร-สุโขทัยและพิษณุโลก ทำให้มีปริมาณจราจรคับคั่งประกอบกับเป็นถนนที่แคบไม่เพียงพอต่อจำนวนรถที่ใช้ในการสัญจร ทางสถานีตำรวจภูธรคลองพิไกร จึงได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะเขตชุมชนและหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลวังตะแบก
2. สายตรวจตำบลนาป่าแดง
3. สายตรวจคุยบ้านโอง
4. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

11. สถานีตำรวจภูธรปางศิลาทอง

สถานีตำรวจภูธรปางศิลาทอง เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบสายหลักจำนวน 2 สายหลัก ได้แก่ ถนนสายโค้งวิไล-ปางศิลาทอง และถนนสายคลองลาน-วังปลาอ้าว ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นอำเภอที่มีพื้นที่เกษตรกรรมเสียส่วนใหญ่จึงทำให้มีรถทางการเกษตรใช้ถนนเป็นจำนวนมาก และขาดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นปัญหาและอุปสรรคในด้านการจราจร ซึ่งส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรเป็นจำนวนมาก

ทางสถานีตำรวจภูธรปางศิลาทองจึงได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะเขตชุมชนและหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลปางตาไว
2. สายตรวจตำบลโพธิ์ทอง
3. สายตรวจบ้านเขาน้ำอุ่น
4. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง โดยเฉพาะจุดเสี่ยง และหน้าสถานศึกษา

12. สถานีตำรวจภูธรทรายทองวัฒนา

สถานีตำรวจภูธรทรายทองวัฒนา เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบถนนสายหลักจำนวน 2 สายทางหลักคือถนนสายท่ามะเขือ-ทรายทองวัฒนา ระยะทางรวมจำนวน 12 กิโลเมตร และถนนสายมหาชัย-บึงสามัคคี ระยะทางรวม 9 กิโลเมตร ประกอบกับเส้นทางเหล่าที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพิจิตร จังหวัดพิษณุโลก และนครสวรรค์ เส้นทางเหล่านี้ส่วนใหญ่ประชาชนจะใช้รถยนต์ ทางด้านการเกษตรมาใช้ขั้วขึ้นถนนหลวงซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการจัดการด้านจราจร จึงได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะเขตชุมชน และหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลทุ่งทอง
2. สายตรวจตำบลถาวรวัฒนา
3. จุดตรวจเฉลิมพระเกียรติ
4. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ คอยอำนวยความสะดวก และช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

13. สถานีตำรวจภูธรปางมะค่า

สถานีตำรวจภูธรปางมะค่า เป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบถนนสายสำคัญๆ จำนวน 2 สาย ได้แก่ ถนนสายสลกบาตร-วังปลาอ้าว และถนนสายคลองลาน-วังปลาอ้าว ซึ่งจำนวนรถที่ใช้สัญจรบนถนนเหล่านี้ส่วนมากเป็นรถยนต์ทางการเกษตร จึงมักเป็นปัญหาและอุปสรรคในการจัดการด้านการจราจรอีกทั้งประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตร จึงขาดความรู้ความเข้าใจในกฎ

จรรยาจึงเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นทางสถานีตำรวจภูธรปางมะค่า จึงได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการ และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะเขตชุมชนและหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่ง ในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ประจำสายตรวจต่างๆ ดังนี้

1. สายตรวจตำบลวังปลาอ้าว
2. สายตรวจตำบลศรีไพรศาล
3. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

14. สถานีตำรวจภูธรทรงธรรม

สถานีตำรวจภูธรทรงธรรมเป็นสถานีตำรวจที่มีเขตรับผิดชอบบนถนนสายหลัก (ถนนพหลโยธิน) มีพื้นที่ที่รับผิดชอบ จำนวน 6 กิโลเมตร ซึ่งมีปริมาณรถใช้สัญจรเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลที่สำคัญ ทางสถานีตำรวจภูธรทรงธรรมจึงได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะเขตชุมชนและหน้าสถานศึกษาแต่ละแห่งในขณะเดียวกันได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจต่างๆ ออกดังนี้

1. สายตรวจบ้านไร่-ทรงธรรม
2. สายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์

โดยให้ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายให้สายตรวจต่างๆ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกช่วยเหลือประชาชนด้านการจราจรอีกหน้าที่หนึ่ง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

จากการศึกษาเรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาผลงานวิจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และมีความสัมพันธ์กับงานวิจัย โดยที่ผู้วิจัยได้นำมาใช้อ้างอิง เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาเพื่อทำงานวิจัยต่อไป

ประภาพรณ กุลพานิช (2540) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นการศึกษาด้วยตนเอง ต่อการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของคนงานจังหวัดราชบุรี

การศึกษาในครั้งนี้เพื่อศึกษาถึงประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นการศึกษาด้วยตนเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของคณาจารย์ในโรงงานอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี เปรียบเทียบกับคณาจารย์ที่ไม่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กลุ่มตัวอย่างเป็นคณาจารย์ในโรงงานอุตสาหกรรมที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาทำงานโดยไม่สวมหมวกนิรภัยในจังหวัดราชบุรี ซึ่งได้มาโดยวิธีการสุ่มอย่างง่าย จำนวน 110 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นการศึกษาด้วยตนเอง จำนวน 54 คน และกลุ่มควบคุม 56 คน ที่ไม่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นการศึกษาด้วยตนเอง เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถามและแบบสังเกตพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยเป็นผู้บันทึกวิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม ผลการศึกษาพบว่า โปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นการศึกษาด้วยตนเองในการสวมหมวกนิรภัยมีประสิทธิผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีการรับรู้ถึงความรุนแรงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การรับรู้โอกาสเสี่ยง และการรับรู้ถึงประโยชน์ต่ำลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

วิเชียร มุริจันทร์ (2541, หน้า 92-99) ได้ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าสถานภาพสมรสไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจากรวมมากกว่าเพศหญิง ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาดำเนินการจะประสบอุบัติเหตุจากรวมมากกว่าผู้มีการศึกษาระดับสูง ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรายได้สูงและผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย จะประสบอุบัติเหตุจากรวมมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก

อาภาพรธณ คงสงค์ (2543) ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ในสถานศึกษาเขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่นพบว่า เยาวชนปฏิบัติตามกฎจราจรในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 54.18 แต่ส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรถึงร้อยละ 51.40 ที่จะนำไปสู่อุบัติเหตุในด้านการซ้อนท้าย ผู้โดยสารเกิน 1 คน การใช้เบรกกะทันหัน การขับขี่รถย้อนศร หรือในช่องทางเดินรถและขับขี่ด้วยความเร็วมากกว่า 80 กม./ชม. ปัจจัยประการที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ได้แก่การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อบังคับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสของการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อิทธิพลจากสื่อมวลชนจากผลวิจัยชี้ให้เห็นว่าปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ได้แก่การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพศชาย มีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร การมีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์อิทธิพลจากครู

ภรต โทณแก้ว (2545) ได้ศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากรถ (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาลและเขตนอกเทศบาล จังหวัดยะลา จากการวิเคราะห์พบว่าในระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2529 มีอุบัติเหตุการจราจรเกิดขึ้นทั้งหมดประมาณ 2,217 ราย โดยเป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 1,612 รายจากจำนวนนี้ มีผู้บาดเจ็บที่เกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาล 1,063 ราย และนอกเขตเทศบาล 549 ราย ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บคิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 607,214.97 บาท ความรุนแรงของการบาดเจ็บ ส่วนใหญ่จะบาดเจ็บเล็กน้อย พบว่าบริเวณร่างกายที่ได้รับการบาดเจ็บมากที่สุดคือ บริเวณศีรษะ ใบหน้า ลำคอ ร้อยละ 41.8 ในจำนวนผู้บาดเจ็บ 1,612 ราย เป็นบาดเจ็บถึงตาย 15 ราย อุบัติเหตุ เกิดมากในกลุ่มผู้ขับขี่อายุ 18-23 ปี และเกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วน 3.7 ต่อ 1 อุบัติเหตุเกิดมากในหมู่นักเรียน นักศึกษา พบมากในช่วงเวลา 14.00-18.00 น. และมักจะเกิดบน ทางตรง อุบัติเหตุเกิดมากในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม แต่จำนวนผู้บาดเจ็บสูงสุดในเดือนมีนาคม สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ บ่อยมักเนื่องมาจากผู้ขับขี่ ซึ่งเร็วกว่าอัตราที่กำหนด เด็กวัยก่อนเรียน ชอบออกมาวิ่งเล่นบนถนน และจากการเปรียบเทียบอัตราบาดเจ็บ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต เทศบาลมีอัตรา การบาดเจ็บสูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตเทศบาล

วิจิตร บุญยะโหดระ และคนอื่นๆ (2547) ได้ศึกษาเชิงวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถ จักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพ โดยศึกษาจากผู้ป่วย ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของวิลาสินี วงศ์ประเสริฐ ได้ศึกษา ถึงปัจจัยการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย โดยศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มาชำระภาษีป้าย ทะเบียน กองกำกับการ 3 แผนกรถจักรยานยนต์กองทะเบียน กรมตำรวจ จำนวน 420 ราย พบว่า ปัญหาการสวมหมวกนิรภัย คือ ความร้อน ความไม่ชัดเจน ในการมองเห็น ความรำคาญหนักศีรษะ ไม่ได้ยินเสียงข้างนอก ราคาแพง เพิ่มรายจ่ายและพบว่า อายุ อาชีพ รายได้ความถี่ในการใช้ รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ประสบการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนน การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ ของหมวกนิรภัย ความทันสมัยมีความสัมพันธ์กับการยอมรับ การใช้หมวกนิรภัยสอดคล้องกับ การศึกษาของชูศรี ประกอบกุล ที่ศึกษาถึงประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันการ กระทบกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัย ให้แก่นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี โดยการเน้นการบรรยายประกอบสื่อประสบการณ์อภิปรายหมู่ของผู้พิการจากอุบัติเหตุ พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เพิ่มขึ้น และพบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะใกล้ๆ เช่นเดียวกับการศึกษาของวิจิตร บุญยะโหดระ พบว่า หมวกนิรภัยลดการตายจากการ บาดเจ็บทางสมองได้ 2 เท่า และลดจำนวนผู้บาดเจ็บทางสมองได้ถึง 3 เท่า และสถาบันการแพทย์ ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข การแพทย์ ได้ศึกษาเปรียบเทียบผู้บาดเจ็บที่ศีรษะและสมองจาก

รถจักรยานยนต์ก่อน และหลังจากการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย ในเขต กรุงเทพมหานคร พบว่า หลังการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย 5 เดือน อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง ลดลงเพียงร้อยละ 29.77 ทั้งนี้อาจเกิดจากความเข้มงวดของกรมตำรวจและความตื่นตัวของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เริ่มน้อยลง และมีการละเลย การสวมหมวกนิรภัย ทำให้อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ น้อยกว่าระยะแรกและจากการศึกษา สุรชัย เจียมกุล (2546) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี ในจังหวัดตราด พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ขณะเกิดอุบัติเหตุเพียงร้อยละ 2.9 เท่านั้น

สงคราม เสงี่ยมพัคตร์ (2549) ทำวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย ศึกษากรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผลการวิจัยพบว่า 1) ประสิทธิภาพยุทธศาสตร์มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ในด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติยังไม่บรรลุเป้าหมายที่พึงประสงค์ เพราะสถิติการตายอันเนื่องมาจากการขับขีรถ ในขณะที่เมาสุรายังอยู่ในเกณฑ์สูงมาก ซึ่งมีสาเหตุมาจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้มีหน้าที่ตรวจจับขาดแคลนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ไม่มีการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างต่อเนื่อง ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมจากทุกพื้นที่ ขาดการกำหนดเงื่อนไขด้านเวลา และสถานที่ในการตั้งจุดตรวจจับเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ ขาดเอกภาพในการบังคับบัญชาเนื่องจากการร่วมปฏิบัติหลายองค์กร และการที่ศาลสั่งให้ผู้กระทำผิดทำงานบริการสังคมยังไม่เท่าเทียมกันทั่วประเทศ 2) การเปรียบเทียบมาตรการการตรวจจับผู้ขับขี่ ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประเทศไทยกับต่างประเทศ พบว่าประเทศไทยมีการเริ่มมาตรการการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ช้ากว่าต่างประเทศ หลายสิบปี การตรวจจับเป็นไปในลักษณะจุดตรวจแต่ต่างประเทศไทยเป็นการขับรถตรวจตรวจ ต่างประเทศมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถอาชีพที่ต่ำกว่าเกณฑ์ของผู้ขับรถทั่วไปสำหรับประเทศไทยใช้เกณฑ์เดียวกัน การบันทึกคะแนนใบอนุญาตผู้ขับขี่มีผลในการนำไปสู่การพักใช้ใบอนุญาตและตัดสิทธิ์การขับรถในที่สุด ส่วนประเทศไทยไม่มีผลในการลงโทษหนัก และกรณีผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนดมีบทลงโทษหนักกว่าประเทศไทยมาก 3) ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าพฤติกรรมในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเด็น วิธีการจับกุมในข้อหาเมาสุราขับขีรถ ความสนใจเกี่ยวกับเมาไม่ขับของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ แรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อันเนื่องมาจากเงินรางวัลจากค่าปรับ ข้อหาเมาสุราขับขีรถ และความสนใจในการรณรงค์และตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่เมาสุราของหัวหน้าสถานีตำรวจกับสภาพความเป็นจริงและยุทธศาสตร์ในการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนพฤติกรรมประเด็นอื่นไม่มี

ความแตกต่างกัน 4) ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่สามารถดำเนินการตามลำพัง ต้องผสมผสานด้วยยุทธศาสตร์มาตรการที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน จึงเกิดเป็นยุทธศาสตร์ “STOP DRUNK DRIVERS” ดังนี้ คือ (2) (3) S = Setting “4M” คือมาตรการด้านการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร งบประมาณ เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ และการจัดการ T = Technology คือ มาตรการด้านการสอบสวน โดยใช้เทคโนโลยี O = Order to Community Service คือ มาตรการด้านการให้ทำงานบริการสังคม P = Pay System คือ มาตรการด้านการแบ่ง เบิก จ่าย เงินรางวัล D = Development in Law คือ มาตรการด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง R = Realization คือ มาตรการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชนเกิดความตระหนัก U = Unity of Alcohol Check Point คือ มาตรการด้านจุดตรวจแอลกอฮอล์ที่มีเอกภาพ N = New Alcohol Beverage Taxation คือ มาตรการด้านการปรับปรุงแก้ไขอัตราภาษีเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ K = Knowledge คือ มาตรการด้านการเพิ่มเติมองค์ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กนักเรียน D = Drunk Drivers Service คือ มาตรการนำส่งผู้ขับขี่ที่มีอาการเมามากกลับบ้าน R = Road Safety Organization คือ มาตรการด้านการจัดตั้งองค์กรอิสระด้านความปลอดภัยทางถนน I = Insurance คือ มาตรการด้านการเพิ่มเบี้ยประกันภัยรถ V = Village Alcohol Check Point คือ มาตรการกำหนดจุดตรวจแอลกอฮอล์หมู่บ้าน E = Evaluation คือ มาตรการด้านประเมินผล R = Research คือ มาตรการด้านการศึกษาวิจัย S = Special Alcohol Check Point คือ มาตรการด้านจุดตรวจแอลกอฮอล์รูปแบบพิเศษ ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการนำแนวคิดยุทธศาสตร์ด้านการปฏิบัติการไปปรับใช้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ทำหน้าที่ในการตรวจจับทั่วประเทศ และนำเสนอยุทธศาสตร์ด้านการบริหารต่อผู้มีอำนาจของภาครัฐ เพื่อผลักดันให้มีการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

กิตติศักดิ์ ไกรจันทร์ (2549) ศึกษาเรื่อง การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากนโยบายยกระดับความปลอดภัยทางถนนของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชนในจังหวัดขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการรับรู้ต่อนโยบายของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชน 2) ประเมินผลกระทบต่อสุขภาพด้านร่างกาย จิตใจ สังคมและจิตวิญญาณ 3) ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติตามนโยบาย ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มเจ้าหน้าที่ที่มีการรับรู้ต่อนโยบายเป็นอย่างดี การนำนโยบายไปปฏิบัติยังไม่ครอบคลุมทุกยุทธศาสตร์ ในส่วนของประชาชนบางส่วนมีการรับรู้ต่อนโยบายดีพอสมควร ปฏิบัติตามนโยบายได้ สรุปได้ว่า นโยบายยกระดับความปลอดภัยทางถนน ผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อสุขภาพเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชน

แสงเดือน วังสุวรรณรักษ์ และคนอื่นๆ (2551) ศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการสร้างวินัยจรรยา ของนักเรียน นักศึกษาวิทยาลัยอาชีวศึกษา แพร่ ผลการวิจัยพบว่า 1) ก่อนการพัฒนา นักเรียน นักศึกษา ทำผิดวินัยจรรยาเฉลี่ยร้อยละ 25.53/วัน หลังจากพัฒนา จำนวนผู้ที่ทำผิดวินัยจรรยา เฉลี่ยร้อยละ 9.73/วัน ลดลงจากก่อนการพัฒนา เฉลี่ยร้อยละ 14.16/วัน พฤติกรรมการทำผิดวินัยจรรยาของนักเรียน นักศึกษา ที่พบมากที่สุดคือ ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากลืมบางส่วนยังไม่ได้ทำ และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึด ฎฎจราจร รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย 2) จากการประเมินพฤติกรรม มีวินัยจรรยาในด้านบวกของนักเรียน นักศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการปฏิบัติเป็นประจำอยู่ในระดับปานกลาง พฤติกรรมที่ปฏิบัติเป็นประจำมากที่สุด คือ ปฏิบัติตามสัญญาณมือของตำรวจ รองลงมา คือ หยุดรถเมื่อพบสัญญาณไฟแดง พกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามสัญญาณนกหวีดของตำรวจจราจร สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ และลดความเร็วเมื่อขับขี่รถถึงทางร่วมทางแยก พฤติกรรมที่ปฏิบัติน้อยที่สุด คือ ให้สัญญาณมือหรือแขน เมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ส่วนพฤติกรรมด้านลบ นักเรียน นักศึกษา มีการปฏิบัติอยู่ในระดับต่ำ พฤติกรรมลบที่นักเรียน นักศึกษาส่วนใหญ่ไม่เคยปฏิบัติเลยมากที่สุดคือ นำรถจักรยานยนต์ไปตัดแปลงสภาพ รองลงมาคือ เสพสุราขณะขับขี่ ขับขี่รถโดยใช้ท่อตัดแปลงเสียงดัง ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง เสพยาเสพติดหรือสูดถูดอกฤทธิ์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียน นักศึกษาร้อยละ 70.38 เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเปรียบเทียบปรับ และถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ เพราะนักเรียน ทำผิดกฎจราจร สาเหตุที่พบมากที่สุด คือ คนซ้อนไม่สวมหมวกนิรภัย รองลงมาคือ ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่รถที่ไม่ได้ต่อทะเบียน ฝ่าสัญญาณไฟแดง และไม่พกพาใบอนุญาตขับขี่ 3) นักเรียน นักศึกษา ที่ได้รับการพัฒนา มีความคิดเห็นต่อโครงการพัฒนารูปแบบการสร้างวินัยจรรยาของนักเรียน นักศึกษา โดยรวมอยู่ในระดับมาก รายการที่มีระดับความคิดเห็นมากที่สุด คือ การจัดอบรมการทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ช่วยให้นักศึกษาเห็นความสำคัญของการมีวินัยจรรยา รองลงมา คือ การรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัย เป็นการสร้างวินัยจรรยาให้กับนักเรียน นักศึกษาและโครงการพัฒนารูปแบบการสร้างวินัยจรรยาของนักเรียน นักศึกษา เป็นโครงการที่มีประโยชน์ต่อนักเรียน นักศึกษา ชุมชน และสังคม รายการที่มีระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด คือ การจัดทำป้ายณรงค์วินัยจรรยา จะช่วยปลูกจิตสำนึกให้นักเรียน นักศึกษา

ปัญญา จันทร์สุขโข (2556) ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยพบว่า 1) ในด้านปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา จำนวนครั้งที่เคยกระทำผิดกฎจราจรและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ การมีหรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวนปีที่มีใบ อนุญาตขับขี่ แหล่งที่ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และปัจจัยด้านพฤติกรรมการขับขี่ ได้แก่ การ ไม่เห็นเจ้าพนักงานตำรวจจราจร เมาสู่รา ไม่เคารพกฎจราจร การไม่ชำนาญเส้นทาง ความรีบร้อน ไม่ มีเจตนาหรือเพราะความไม่รู้ เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ

การกระทำผิดกฎจราจรอย่างไม่มีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 2) ในด้านปัจจัยด้านวิศวกรรม ได้แก่ ความไม่ชัดเจนของสัญญาณไฟจราจร และความไม่ชัดเจนของเครื่องหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 การกระทำผิดกฎจราจรส่วนใหญ่เกิดจาก (1) ข้อจำกัดทางกายภาพของเส้นทางการจราจร (2) สัญญาณไฟ/ป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรไม่มีความชัดเจน และสังเกตได้ยาก (3) ความเข้าใจผิดของ ผู้กระทำผิดกฎจราจร และ (4) ความรีบร้อนของผู้กระทำผิดกฎจราจร สำหรับแนวทางในการแก้ไข ปัญหาคือ (1) ควรมีการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้มีความชัดเจนในเรื่องระยะเวลาการให้สัญญาณ ให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงของปริมาณรถในแต่ละด้าน พร้อมทั้งมีการติดตั้งป้ายเตือนให้ทราบ ว่ามีสัญญาณไฟจราจรข้างหน้าที่สามารถเห็นได้ง่าย และ (2) ให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจัด กิจกรรมกระตุ้นจิตสำนึกในการขับขี่รถตามกฎจราจรและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับ กฎหมายจราจร

ลีส (Lease, 1986, อ้างถึงในพัชรินทร์ ชมเดช และคนอื่นๆ, 2545, หน้า 71) ได้ศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน 3 เมืองของรัฐ Pennsylvania พบว่ากลุ่มผู้ขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ และประสบอุบัติเหตุ และมีอัตราการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่เรียกว่าขับขี่ด้วยตนเอง

มอนท์โกเมอรี (Montgomery, 1985) ศึกษาถึงการรับรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจรตามแยกต่างๆ ในรัฐโอไฮโอว่า ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถ จะถูกสอบถามเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว โดยมีผู้ขับขี่ที่ตอบคำถามทั้งหมด 487 คน ผลการศึกษาพบว่า ร้อยละ 50-70 ตอบคำถามได้ไม่ถูกต้อง จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถามแล้ว พบว่า อายุเป็นตัวแปรหนึ่งที่สัมพันธ์กับประสบการณ์ในการขับขี่ จากการศึกษาแสดงว่า ประสบการณ์ในการขับขี่ มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่

เนลสัน อีเวียน และเทลเลอร์ (Nelson, Evelyn & Talor, 1993, อ้างถึงใน วิสุทธิ์ อริยภิญโญ, 2539, หน้า 83) ได้ศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุมาก ประเมินกลุ่มของตนเองว่าขับขี่ไม่ระมัดระวัง และสุขภาพ ในขณะที่ประเมินผู้ที่มีอายุน้อย ว่ามีความบกพร่องในเรื่องของมารยาท และความปลอดภัย

พอทวิน, แชมเพลน และลาเบิร์ต-เนดูล (Potvin, Champagne & Laberge-Nadeau, 1988) ได้ทำการศึกษาโปรแกรมการฝึกอบรมการขับขี่ในกลุ่มวัยรุ่นใน Quebec ประเทศแคนาดา ในปี ค.ศ. 1983 โดยใช้รูปแบบการเรียนรู้จาก บทเรียนในชั้นเรียน 30 ชั่วโมง และการฝึกการขับขี่บนถนนที่ปลอดภัย 8-10 ชั่วโมง ทำการทดลอง 2 กลุ่ม โดยกลุ่มทดลองเป็นกลุ่มที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรกตามกฎหมายอายุ 18-25 ปี กลุ่มเปรียบเทียบเป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 16-17 ปี หลังจากการทดลองเป็นเวลา 1 ปีพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มเปรียบเทียบสูงกว่ากลุ่ม

ทดลอง และพบว่าในผู้หญิงที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี อัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ร้อยละ 20 ในขณะที่ผู้หญิงอายุสูงกว่า 18 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง

เดลลิงเกอร์และเคอร์นาว (Dellinger & Krenow, 2004) ได้ศึกษาความเสี่ยงของผู้ขับขี่ในกลุ่มอายุครบ 15 ปีที่ได้รับบาดเจ็บ เปรียบเทียบกับกลุ่มที่อายุน้อย โดยหาความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนชีวิต พบว่าผมอายุ 16 ถึง 19 ปี และอายุมากกว่า 70 ปี มีอัตราการเสียชีวิตมากกว่ากลุ่มอายุ 20 ถึง 74 ปี และกลุ่มอายุที่มีเสี่ยงมากที่สุดคืออายุ 16 ถึง 19 ปี และมากกว่า 85 ปี

โฮเบอร์รี่ และคนอื่นๆ (Horberry, et al., 2005) ประเทศออสเตรเลีย ได้ศึกษาผลกระทบของสิ่งรบกวนที่ทำให้เสียสมาธิของผู้ขับขี่ 3 กลุ่มอายุ โดยศึกษาถึงสิ่งที่ให้ความบันเทิง การพูดโทรศัพท์ การใช้หูฟัง พบว่า การรับฟังเพื่อการบันเทิง การใช้โทรศัพท์ ทำให้ประสิทธิภาพของการขับขี่ การตอบสนองต่อสิ่งอันตราย และเพิ่มภาวะความเครียดมากขึ้น นอกจากนี้ยังได้ศึกษาผลกระทบต่อการมองเห็นในการขับรถยนต์ในสภาวะปกติ และสภาวะที่มีความยุ่งยากซับซ้อน พบว่ากลุ่มทดลองที่สูงอายุจะขับรถช้าลงในสภาวะการที่ซับซ้อน

ทรูกรูเออร์และเฮล (Troglauer & Hels, 2005) ได้ศึกษาความปลอดภัยและความเสี่ยงจากการขนส่งของประเทศเดนมาร์ก วิจัยนี้ได้ทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถบรรทุกหนัก โดยการตอบแบบสอบถาม มีผู้ตอบกลับร้อยละ 58 พบว่าร้อยละ 90 โดยใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ถึงแม้ว่าจะมีการห้ามปรามการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ก็ยังมีผู้ใช้โทรศัพท์ถึงร้อยละ 31 จากการศึกษาพบความหลากหลายในการใช้โทรศัพท์ซึ่งสัมพันธ์กันอย่างชัดเจนกับช่วงเวลา และไม่สัมพันธ์กันเลยอายุ พบว่าโอกาสเกิดอุบัติเหตุขณะใช้โทรศัพท์เพิ่มมากขึ้น ถึงร้อยละ 0.5 และร้อยละ 6 เคยมีประสบการณ์ในสถานการณ์ที่รุนแรงเมื่อใช้โทรศัพท์ขณะที่ขับรถ อย่างไรก็ตามยังพบอีกว่าร้อยละ 66 ของรายงานพบความเสี่ยงของการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถยนต์ต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง

โกมีและอัลวาร์ (Gomez & Alvare, 2005) สถาบันการศึกษาด้านยาและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยวอลเดอลิก ประเทศสเปน ได้ศึกษาจากกลุ่มประชาชนทั่วไปที่มีความสำคัญระหว่างผู้ป่วยที่ติดสุราเรื้อรังและอุบัติเหตุบนถนน ผลการศึกษาพบว่า ผลการตรวจพบแอลกอฮอล์ทางลมหายใจเป็นบวกแทบทุกครั้งหลังเกิดอุบัติเหตุ และพบว่ากลุ่มผู้ที่ติดสุราที่ได้รับการรักษาอย่างต่อเนื่องมากกว่า 1 ปี มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนี้ลดลง เกิดเพียงร้อยละ 4.3 ซึ่งน้อยกว่าก่อนที่จะได้รับการบำบัดรักษา ซึ่งเกินร้อยละ 8.5 จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่า การบำบัดผู้ติดสุราเรื้อรังเป็นการลดอุบัติเหตุอย่างชัดเจน

ลาร์เซน (Larsen, 2004) ได้ศึกษาและวิเคราะห์กฎจราจรและการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศเดนมาร์ก กลุ่มที่ศึกษาเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนกัน ในขณะที่เลี้ยวซ้าย อุบัติเหตุของรถสิบล้อ อุบัติเหตุที่มีผู้ขับขี่เพียงคนเดียว พบว่าปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็คือ การขับขี่แล้วชน คว่าเอง ขับรถเมล์ การดื่มสุราและสารเสพติดรวมสาเหตุที่มักเกิด

อุบัติเหตุขณะเลี้ยงซ้ายก็คือ การเสียสมาธิ ความประมาท และการประมาทในเวลาที่เลี้ยงให้พัน อุบัติเหตุของรถบรรทุก 10 ล้อ มีปัจจัยหลักจัดการขับรถเร็ว และทุกๆสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน สรุปได้ดังนี้ อุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เมื่อเกิดอุบัติเหตุมักจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากปัจจัยหลัก 3 ประการคือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ดังนี้ 1) ผู้ขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ที่ประมาทไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร และที่สำคัญ คือ การขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดสถานการณ์เฉพาะหน้า ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดหรือแซงในที่คับขัน ขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน และการขับรถไม่ชำนาญทาง 2) ยานพาหนะ สภาพของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถโดยสาร ซึ่งมีอายุการใช้งานสูง และมีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสาร ซึ่งส่งผลทำให้น้ำหนักรวมและความสมดุลของน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิม ซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวจนเกิดเหตุการณ์หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อล็อกไถล เป็นต้น รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ เข็มขัดนิรภัย สภาพอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารเสียหรือ ระบบเบรกไม่ทำงาน ทางชำรุด เป็นต้น 3) ถนนและสิ่งแวดล้อม ลักษณะทางกายภาพของถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ทางโค้งซึ่งไม่มีป้ายแจ้งเตือน ทางโค้งลงเนินที่มีความชันสูงและมีระยะทางยาว ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและทางแยกไม่มีสัญญาณจราจร รายถนนใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม ผิวถนนเสื่อมเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนแคบไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ เป็นต้น นอกเหนือจากถนนแล้วสภาพแวดล้อมยังเป็นปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก ถนนลื่น ทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ 4) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุคือ โครงสร้างของตัวรถและเก้าอี้และผู้โดยสารที่ไม่มีความแข็งแรงเพียงพอ การไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ การไม่มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารและการไม่ให้ความสำคัญกับการใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร นอกจากนี้ วัตถุข้างทางยังส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ เช่น เสาไฟฟ้า ป้ายข้างทาง และต้นไม้ข้างทาง เป็นต้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากลยุทธ์

สมชัย วงษ์นายะ และทวนทอง เขาวงกิตพิงค์ (2555) ได้วิจัยเรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การส่งเสริมการทำวิทยานิพนธ์ในระดับบัณฑิตศึกษา ซึ่งวิธีการดำเนินการวิจัยได้ประยุกต์ใช้ เทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) ใน 3 ขั้นตอน คือ 1) ใช้วิธีการวิเคราะห์เอกสารและงานวิจัย

ที่เกี่ยวข้องเพื่อร่างกลยุทธ์ พิจารณาปรับปรุงแก้ไขและเพิ่มเติมกลยุทธ์โดยผู้ทรงคุณวุฒิ 2) นำผลคำตอบของผู้ทรงคุณวุฒิมาร่างกลยุทธ์ แล้วสร้างเป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ให้ผู้ทรงคุณวุฒิตอบเป็นรอบที่ 1 และ 2 นำผลมาวิเคราะห์ด้วยค่ามัธยฐาน ค่าพิสัยระหว่างคลอไทล์ และ 3) ส่งแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิชุดเดิมพร้อมผลการวิเคราะห์จากรอบที่สอง เพื่อทบทวนคำตอบเดิม แล้วนำผลมาวิเคราะห์ด้วยค่ามัธยฐาน ค่าพิสัยระหว่างคลอไทล์ พบว่า

- 1) ด้านนักศึกษา มี 8 กลยุทธ์ โดยกลยุทธ์ที่มีค่ามัธยฐานสูงสุดคือ มีการติดต่อประสานงานกับอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์อย่างสม่ำเสมอและเลือกวิธีการศึกษาให้เหมาะสมกับลักษณะของอาจารย์ที่ปรึกษา
- 2) ด้านอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์มี 8 กลยุทธ์ โดยกลยุทธ์ที่มีค่ามัธยฐานสูงสุดคือ ให้ความสำคัญและเป็นกัลยาณมิตรกับนักศึกษาในการเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
- 3) ด้าน 81 ภาควิชา มี 9 กลยุทธ์ โดยกลยุทธ์ที่มีค่ามัธยฐานสูงสุดคือ จัดทำแผนพัฒนาการทำวิทยานิพนธ์ที่ รับผิดชอบให้ชัดเจน
- 4) ด้านคณะ/บัณฑิตวิทยาลัย มี 10 กลยุทธ์ โดยกลยุทธ์ที่มีค่ามัธยฐานสูงสุดคือ กำหนดนโยบายและบทบาทของผู้เกี่ยวข้องกับการทำวิทยานิพนธ์ให้ชัดเจน และให้ถือปฏิบัติให้เป็นเอกภาพ

ภัสยกร เลาสวัสดิกุล (2557) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง กลยุทธ์การบริหารสถาบันอุดมศึกษา เพื่อสร้างความเป็นพลเมืองของนิสิตนักศึกษา โดยมีกระบวนการพัฒนากลยุทธ์ คือ ศึกษาข้อมูลพื้นฐาน เช่น สภาพ ปัญหา ความต้องการ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ศึกษา การพัฒนากลยุทธ์ด้วยการทำ SWOT Matrix การตรวจสอบกลยุทธ์ และการประเมินกลยุทธ์ ผลการศึกษาพบว่า กลยุทธ์การบริหารสถาบันอุดมศึกษาเพื่อสร้างความเป็นพลเมืองของนิสิตนักศึกษามี 3 กลยุทธ์หลัก คือ

- 1) ปฏิรูปการบริหารสถาบันอุดมศึกษาเพื่อสร้างทักษะทางประชาธิปไตยของนิสิตนักศึกษา
- 2) ปฏิรูปการบริหารสถานศึกษาเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในประชาธิปไตยของนิสิตนักศึกษา และ
- 3) ปฏิรูปการบริหารสถาบันอุดมศึกษาเพื่อสร้างความรอบรู้ในประชาธิปไตยของนิสิตนักศึกษา

สุบิน ไชยยะ (2557) ศึกษาวิจัยเรื่อง กลยุทธ์การบริหารห้องสมุดมหาวิทยาลัยเพื่อเสริมสร้างทักษะการเรียนรู้ตลอดชีวิตของนิสิตนักศึกษา โดยมีกระบวนการพัฒนากลยุทธ์ คือ ศึกษาข้อมูลด้านสภาพปัจจุบัน สภาพที่พึงประสงค์ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากลยุทธ์ด้วยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม จากนั้นตรวจสอบกลยุทธ์และประเมินกลยุทธ์

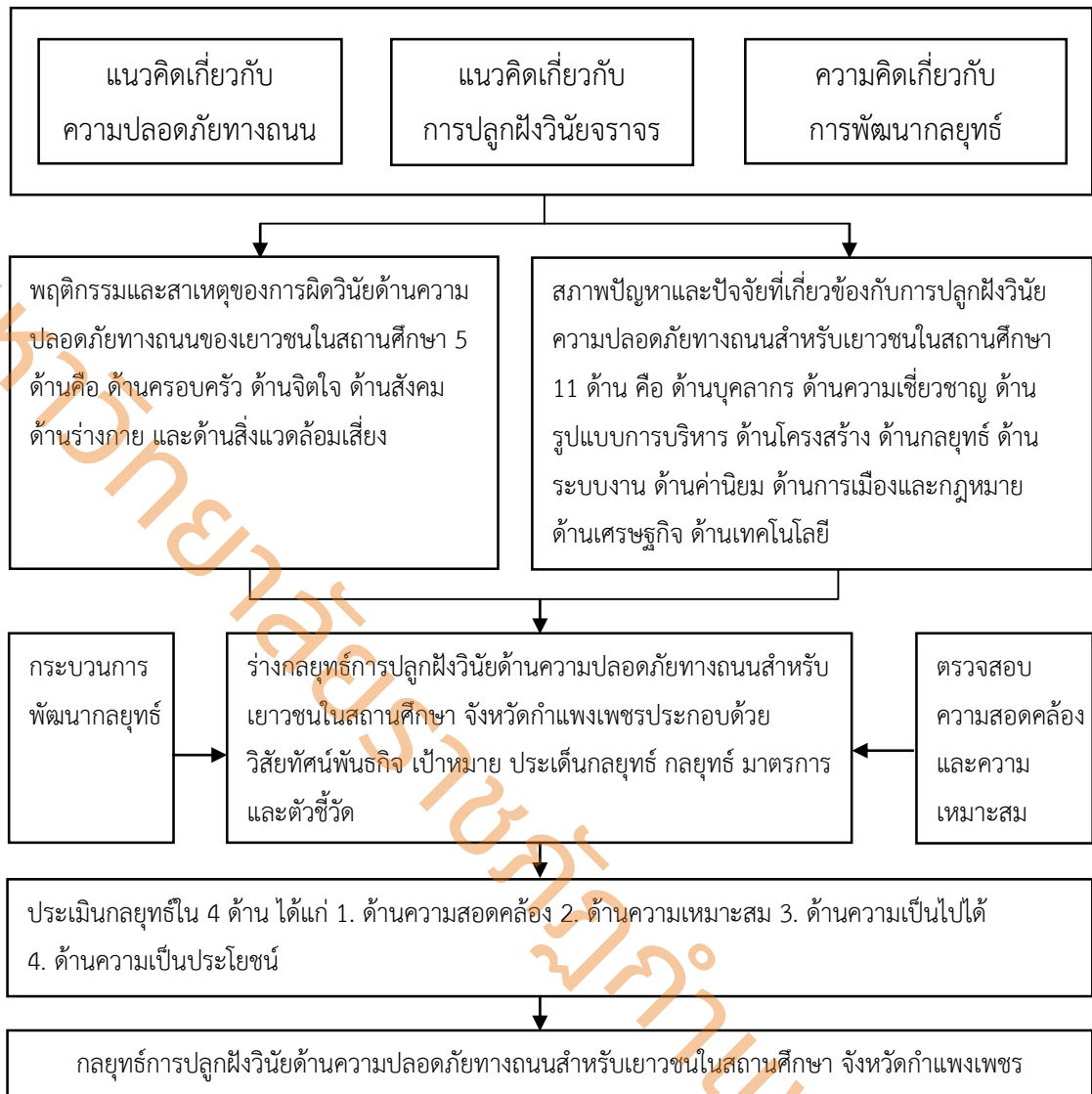
เดนนิส และคนอื่นๆ (Dennis, et al., 1997) ได้ศึกษาเรื่อง ระบบการสนับสนุนในการวางแผนกลยุทธ์ วัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดมิติของระบบการสนับสนุนในการวางแผนกลยุทธ์ ผลการศึกษาพบว่า ระบบการสนับสนุน มี 4 มิติ คือ 1) การสนับสนุนการวางแผนกลยุทธ์ 2) การสนับสนุนด้านการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการวางแผนกลยุทธ์ 3) การสนับสนุนด้านการกำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการดำเนินการวางแผนกลยุทธ์ 4) การสนับสนุนด้านการจัดโครงสร้างการบริหารงาน

เคซาร์ (Kezar, 2003) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ กลยุทธ์ในความร่วมมือระหว่างงานวิชาการ และงานกิจการนักศึกษา เพื่อส่งเสริมให้นักศึกษาประสบความสำเร็จในการศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบสำรวจความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการพัฒนานักศึกษาของอเมริกา ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับการบูรณาการ หรือการสร้างความร่วมมือระหว่างงาน วิชาการกับงานกิจการนักศึกษา โดยถือว่าเป็นวิธีที่ดีที่สุด ในการพัฒนานักศึกษา เพราะจะช่วยให้เกิด ความร่วมมือในการทำงาน และจัดการความขัดแย้งในเรื่องต่างๆ ได้ และยังมีข้อเสนอแนะจากการวิจัย ว่ามหาวิทยาลัยและสถาบันอุดมศึกษาจะต้องให้ความสนใจในการปรับโครงสร้างงาน และ เปลี่ยนแปลงวิธีการทำงานโดยเน้นความร่วมมือให้มากยิ่งขึ้น

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากลยุทธ์ข้างต้น สรุปได้ว่า มีรูปแบบ การพัฒนากลยุทธ์ 2 รูปแบบ คือ 1) การศึกษาข้อมูลพื้นฐาน ได้แก่ สภาพ ปัญหา ความต้องการ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ต้องการศึกษา การพัฒนากลยุทธ์ มีการร่างกลยุทธ์ มีการวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก มีการตรวจสอบกลยุทธ์ และการประเมินกลยุทธ์ 2) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากเอกสาร สร้างกลยุทธ์ และตรวจสอบกลยุทธ์ ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงเลือกใช้รูปแบบที่ 1 คือ ศึกษาสภาพ ปัญหา และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง จากนั้นในขั้นตอนการ พัฒนากลยุทธ์เป็นการศึกษา Best Practice สถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จในด้านการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก จัดทำร่างกลยุทธ์ ตรวจสอบร่างกลยุทธ์ และ ประเมินกลยุทธ์เป็นขั้นตอนสุดท้าย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ผู้วิจัยได้วางกรอบไว้ดังนี้ ศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับความ ปลอดภัยทางถนน แนวคิดเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยจราจร แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์ ศึกษา จากเอกสาร จากแหล่งข้อมูลต่างๆ เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา และเพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง กับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา ร่างกลยุทธ์โดยการประชุม เชิงปฏิบัติการและนำกลยุทธ์ที่ได้นำมาตรวจสอบโดยวิธีการสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ แล้วนำกลยุทธ์ไป ประเมินความถูกต้องทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านความสอดคล้อง ด้านความเหมาะสม ด้านความเป็นไปได้ ด้านความเป็นประโยชน์ จึงได้กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร



ภาพที่ 1 แสดงกรอบความคิดในการวิจัยกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยเรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มี 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ขั้นตอนที่ 3 การพัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ขั้นตอนที่ 4 การประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

กระบวนการดำเนินการวิจัย

การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ครั้งนี้ เป็นการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ผู้วิจัยได้ดำเนินการ โดยแบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน แสดงดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 แสดงกระบวนการดำเนินการวิจัยการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

การศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้แบบสอบถาม ดำเนินการดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 2 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยมศึกษา จำนวน 44,345 คน และนักเรียนอาชีวศึกษา จำนวน 6,696 คน รวม จำนวน 51,041 คน (สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดกำแพงเพชร, 2562, หน้า 46)

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 2 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยม และนักเรียนอาชีวศึกษา จำนวน 381 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางเครซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างด้วยการสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) โดยใช้สังกัดเป็นตัวแปรแบ่งชั้น

ดำเนินการสุ่มตัวอย่างโดยใช้การสุ่มแบบอาศัยความน่าจะเป็น ด้วยวิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้น ดังนี้

1. จำแนกจำนวนนักเรียนตามกลุ่มสถานศึกษาเป็น สังกัดมัธยมศึกษา จำนวน 44,345 คน และสังกัดอาชีวศึกษา จำนวน 6,696 คน รวมจำนวน 51,041 คน
2. สุ่มนักเรียนในกลุ่มสถานศึกษาสังกัดมัธยมศึกษา จำนวน 331 คน และสังกัดอาชีวศึกษา จำนวน 50 คน รวมจำนวน 381 คน ตามสัดส่วน ซึ่งค่าสัดส่วน คือ $381 : 51,041$

จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ปรากฏดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

สังกัด	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
มัธยมศึกษา	44,345	331
อาชีวศึกษา	6,696	50
รวม	51,041	381

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ได้แก่ แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบกำหนดคำตอบให้เลือก

ตอนที่ 2 พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน

ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale)

ซึ่งคะแนนในแบบสอบถามพฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน

ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ใช้เกณฑ์การแปลความหมาย ดังนี้

5 หมายถึง พฤติกรรมอยู่ในระดับมากที่สุด

4 หมายถึง พฤติกรรมอยู่ในระดับมาก

3 หมายถึง พฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง

2 หมายถึง พฤติกรรมอยู่ในระดับน้อย

1 หมายถึง พฤติกรรมอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ตอนที่ 3 สาเหตุของการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน

ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ซึ่งคะแนนใน

แบบสอบถามสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด

กำแพงเพชร ใช้เกณฑ์การแปลความหมาย ดังนี้

5 หมายถึง สาเหตุอยู่ในระดับมากที่สุด

4 หมายถึง สาเหตุอยู่ในระดับมาก

3 หมายถึง สาเหตุอยู่ในระดับปานกลาง

2 หมายถึง สาเหตุอยู่ในระดับน้อย

1 หมายถึง สาเหตุอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัย

ด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบปลายเปิด

การสร้างเครื่องมือและหาคูณภาพของเครื่องมือ

สร้างเครื่องมือและหาคูณภาพของเครื่องมือเพื่อศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัย

ด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ดังนี้

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัย

ด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร และสร้างแบบสอบถาม

2. สร้างแบบสอบถามฉบับร่าง และนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ตรวจสอบความถูกต้องชัดเจน และความครบถ้วนสมบูรณ์ของรายการข้อคำถามในแบบสอบถาม ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน ได้แก่

2.1 รองศาสตราจารย์ ดร.สมชัย วงษ์นายะ ประธานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

2.2 รองศาสตราจารย์ ดร.ทวนทอง เขาวงกิตพิงค์ อาจารย์ประจำหลักสูตรปริญญาเอก สาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

2.3 รองศาสตราจารย์ ดร.สำราญ มีแจ้ง คณบดีคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

2.4 พลตำรวจโท จารึก ลิ้มสุวรรณ ผู้ทรงคุณวุฒิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

2.5 นายชัยวัฒน์ ศุภอรรถพานิช นายกเทศมนตรี เทศบาลเมืองกำแพงเพชร

3. นำผลการประเมินของผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยคำนวณหาความสอดคล้อง (IOC : Index of Objective Congruence) และพิจารณาเลือกรายการคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.60 ถึง 1.00 และปรับปรุงภาษาในรายการคำถามบางข้อให้สั้นและสื่อความหมายชัดเจนขึ้นตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งข้อความในแบบสอบถาม มีค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.60 ถึง 1.00

4. นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับประชาชนทั่วไปที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และนำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมาคำนวณเพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีการของครอนบัค (Cronbach) ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของแบบสอบถามพฤติกรรม เท่ากับ 0.916 และแบบสอบถามสาเหตุ เท่ากับ 0.821

5. จัดทำเป็นแบบสอบถามที่สมบูรณ์เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. ขอนหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล

2. นำหนังสือและแบบสอบถามไปให้ผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง และกำหนดวันไปรับแบบสอบถามกลับคืนมาด้วยตนเอง

3. นำแบบสอบถามกลับมาตรวจสอบความถูกต้อง ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ จำนวน 381 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 และนำไปวิเคราะห์ต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ และค่าร้อยละ
2. พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
 - การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยใช้เกณฑ์ดังนี้
 - 4.51-5.00 หมายถึง พฤติกรรมและสาเหตุอยู่ในระดับมากที่สุด
 - 3.51-4.50 หมายถึง พฤติกรรมและสาเหตุอยู่ในระดับมาก
 - 2.51-3.50 หมายถึง พฤติกรรมและสาเหตุอยู่ในระดับปานกลาง
 - 1.51-2.50 หมายถึง พฤติกรรมและสาเหตุอยู่ในระดับน้อย
 - 1.00-1.50 หมายถึง พฤติกรรมและสาเหตุอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

การศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร แบ่งเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

2.1 ศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้แบบสอบถาม

ขอบเขตประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้บริหารสถานศึกษาฝ่ายปกครอง จำนวน 1,882 คน ผู้ปกครองของเยาวชนที่ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา จำนวน 48,626 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 1,206 คน รวมจำนวน 51,714 คน

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้บริหารสถานศึกษาฝ่ายปกครอง ผู้ปกครองของเยาวชนที่ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 381 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางเครซีเมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างด้วยการสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) โดยใช้ตำแหน่งเป็นตัวแปรแบ่งชั้น

ดำเนินการสุ่มตัวอย่างโดยใช้การสุ่มแบบอาศัยความน่าจะเป็น ด้วยวิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้น ดังนี้

1. จำแนกผู้ให้ข้อมูลตามตำแหน่งเป็น ตำแหน่งผู้บริหารสถานศึกษาฝ่ายปกครอง จำนวน 1,882 คน ผู้ปกครองของเยาวชนที่ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา จำนวน 48,626 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย จำนวน 1,206 คน รวมจำนวน 51,714 คน

2. สุ่มผู้ให้ข้อมูลในแต่ละตำแหน่ง โดยตำแหน่งผู้บริหารสถานศึกษาฝ่ายปกครอง จำนวน 14 คน ผู้ปกครองของเยาวชนที่ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา จำนวน 358 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย จำนวน 9 คน รวมจำนวน 381 คน ตามสัดส่วน ซึ่งค่าสัดส่วน คือ 381 : 51,714

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ตำแหน่ง	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
ผู้บริหารสถานศึกษาฝ่ายปกครอง	1,882	14
ผู้ปกครองของเยาวชนที่ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา	48,626	358
เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย	1,206	9
รวม	51,714	381

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วย 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบกำหนดคำตอบให้เลือก

ตอนที่ 2 สภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบเลือกตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

ตอนที่ 3 ปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ

คะแนนของแบบสอบถามปัญหาการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีเกณฑ์การแปลความหมาย ดังนี้

- 5 หมายถึง ปัญหาอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 หมายถึง ปัญหาอยู่ในระดับมาก
- 3 หมายถึง ปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 หมายถึง ปัญหาอยู่ในระดับน้อย
- 1 หมายถึง ปัญหาอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ตอนที่ 4 ปัจจัยการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน
สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ

คะแนนของแบบสอบถามปัจจัยการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
ของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีเกณฑ์การแปลความหมาย ดังนี้

- 5 หมายถึง ปัจจัยอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 หมายถึง ปัจจัยอยู่ในระดับมาก
- 3 หมายถึง ปัจจัยอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 หมายถึง ปัจจัยอยู่ในระดับน้อย
- 1 หมายถึง ปัจจัยอยู่ในระดับน้อยที่สุด

การสร้างเครื่องมือและการหาคคุณภาพของแบบสอบถาม
สร้างเครื่องมือและการหาคคุณภาพของแบบสอบถามดังนี้

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร และการสร้างแบบสอบถาม
2. สร้างแบบสอบถามฉบับร่าง และนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อประเมินความ
เที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ตรวจสอบความถูกต้องชัดเจน และความครบถ้วนสมบูรณ์
ของรายการข้อคำถามในแบบสอบถาม จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน ได้แก่
 - 2.1 รองศาสตราจารย์ ดร.สมชัย วงษ์นายะ ประธานคณะกรรมการ
บัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
 - 2.2 รองศาสตราจารย์ ดร.ทวนทอง เขาวงกิตพิงศ์ อาจารย์ประจำหลักสูตร
ปริญญาเอก สาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
 - 2.3 รองศาสตราจารย์ ดร.สำราญ มีแจ้ง คณบดี คณะศึกษาศาสตร์
มหาวิทยาลัยนเรศวร
 - 2.4 พลตำรวจโท จารึก ลิ้มสุวรรณ ผู้ทรงคุณวุฒิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - 2.5 นายชัยวัฒน์ ศุภอรรถพานิช นายกเทศมนตรี เทศบาลเมืองกำแพงเพชร

3. นำผลการประเมินของผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยคำนวณหาความสอดคล้อง (IOC : Index of Objective Congruence) และพิจารณาเลือกรายการคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.60 ถึง 1.00 และปรับปรุงภาษาในรายการคำถามบางข้อให้สั้นและสื่อความหมายชัดเจนขึ้นตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งข้อคำถามในแบบสอบถามมีค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.60 ถึง 1.00

4. นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับผู้บริหารสถานศึกษา ผู้ปกครองของเยาวชนที่ศึกษาในระดับมัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และนำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมาคำนวณเพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีการครอนบัค (Cronbach) ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของแบบสอบถามปัญหาเท่ากับ 0.821 และแบบสอบถามปัจจัยเท่ากับ 0.916

5. จัดทำเป็นแบบสอบถามที่สมบูรณ์เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยดำเนินการขอหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูล
2. ผู้วิจัยนำหนังสือและแบบสอบถามไปให้ผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง และกำหนดวันไปรับแบบสอบถามกลับคืนมาด้วยตนเอง
3. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามกลับมาตรวจสอบความถูกต้อง เพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป
ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ จำนวน 381 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100

การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. สถานภาพ ของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์ด้วยการแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ
2. สภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยการแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ
3. ปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
4. ปัจจัยการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ด้วยค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยใช้เกณฑ์ดังนี้

- 4.51-5.00 หมายถึง ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับมากที่สุด
- 3.51-4.50 หมายถึง ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับมาก

2.51-3.50 หมายถึง ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับปานกลาง

1.51-2.50 หมายถึง ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับน้อย

1.00-1.50 หมายถึง ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อยู่ในระดับน้อยที่สุด

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา

2.2 ศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้การสนทนากลุ่ม

ผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในขั้นตอนนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจ บุคลากรในสถานศึกษา จำนวน 15 คน ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่มีประสบการณ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 6 คน

2. บุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 9 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยสำหรับขั้นตอนนี้ ได้แก่ แบบบันทึกการสนทนากลุ่ม

การสร้างและหาคุณภาพของแบบบันทึกการสนทนากลุ่ม

สร้างและหาคุณภาพของแบบบันทึกการสนทนากลุ่มตามลำดับ ดังนี้

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2. ศึกษาหลักการ การสร้างแบบบันทึกการสนทนากลุ่ม

3. สร้างแบบบันทึกการสนทนากลุ่ม สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ตามองค์ประกอบ สภาพและปัญหา 5 ด้าน คือ บุคลากร รูปแบบการบริหาร โครงสร้าง กลยุทธ์ และระบบงาน ศึกษาปัจจัยภายใน 4 ด้าน คือ บุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การบริหารจัดการ

ปัจจัยภายนอก 4 ด้าน คือ การเมืองและกฎหมาย เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี

4. นำแบบบันทึกการสนทนากลุ่มเสนอประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนพร้อมรับฟังข้อเสนอแนะ

5. ปรับปรุงแบบบันทึกการสนทนากลุ่มตามข้อเสนอแนะของประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการสนทนากลุ่ม ดำเนินการ ดังนี้

1. ขอนหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อขอความอนุเคราะห์ นัดสนทนากลุ่ม โดยนัดเป้าหมายเกี่ยวกับผู้ร่วมสนทนากลุ่ม เกี่ยวกับวันเวลา และสถานที่ในการ สนทนากลุ่ม
2. ส่งแบบสนทนากลุ่ม ให้ผู้ร่วมสนทนาล่วงหน้าก่อนจัดกิจกรรมกลุ่ม เพื่อให้ ผู้สนทนาทราบแนวคำถามและเตรียมคำตอบ
3. ดำเนินการสนทนาในวันที่ 16 เมษายน พ.ศ.2563 เวลา 09.00-15.00 น. ห้องประชุม ชั้น 2 ร้าน Elizabeth coffee โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ขวัญดาว แจ่มแจ้ง รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เป็นผู้ดำเนินการในการสนทนา และ ดร.ชฎาพร โชติธราภรณ์ นักวิเทศสัมพันธ์ งานวิเทศสัมพันธ์และกิจการอาเซียน มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เป็นผู้จัดบันทึกการสนทนา มีผู้เข้าร่วมในการสนทนา 15 คน
4. เก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสนทนา โดยการบันทึกลงในแบบบันทึกการ สนทนากลุ่ม เพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์ต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูล โดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ในแบบบันทึกการ สนทนากลุ่ม ตามประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย สภาพ และปัญหา 5 ด้าน คือ บุคลากร รูปแบบ การบริหาร โครงสร้าง กลยุทธ์ และระบบงาน ปัจจัยภายใน 4 ด้าน คือ บุคลากร งบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ การบริหารจัดการ และปัจจัยภายนอก 4 ด้าน คือ การเมืองและกฎหมาย เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม และเทคโนโลยี

ขั้นตอนที่ 3 การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน
สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มี 4 ขั้นตอนดังนี้

3.1 ศึกษาสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการสัมภาษณ์

ผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในขั้นตอนนี้ ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน และครูผู้รับผิดชอบโครงการ
ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จ 4 แห่งๆ ละ 2 คน
โดยผลงานเชิงประจักษ์ในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด รวม
จำนวน 8 คน ได้แก่

1. ผู้อำนวยการโรงเรียนชุมชนบ้านเขาแก้ว อำเภอพรานกระต่าย จังหวัด
กำแพงเพชร เขตพื้นที่การศึกษา เขต 1 และครูผู้รับผิดชอบโครงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนน จำนวน 2 คน
2. ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านดงข่อม อำเภอโกสัมพีนคร จังหวัดกำแพงเพชร
เขตพื้นที่การศึกษา เขต 1 และครูผู้รับผิดชอบโครงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
จำนวน 2 คน
3. ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านชายเคือง อำเภอบึงสามัคคี จังหวัดกำแพงเพชร
เขตพื้นที่การศึกษา เขต 2 และครูผู้รับผิดชอบโครงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
จำนวน 2 คน
4. ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านส่องตาแล อำเภอชาณุวรลักษบุรี จังหวัด
กำแพงเพชร เขตพื้นที่การศึกษา เขต 2 และครูผู้รับผิดชอบโครงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนน จำนวน 2 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในขั้นตอนนี้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง
การสร้างและหาคุณภาพของแบบสัมภาษณ์
สร้างและหาคุณภาพของแบบสัมภาษณ์ตามลำดับ ดังนี้

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
2. ศึกษาหลักการ การสร้างแบบสัมภาษณ์

3. สร้างแบบสัมภาษณ์ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร กำหนดประเด็นในการสัมภาษณ์ คือ วิธีการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ในด้าน 1) ด้านบุคลากร 2) ด้านรูปแบบการบริหาร 3) ด้านโครงสร้าง 4) ด้านกลยุทธ์ และ 5) ด้านระบบงาน

4. นำแบบสัมภาษณ์เสนอประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนพร้อมรับฟังข้อเสนอแนะ

5. ปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ตามข้อเสนอแนะของประธานกรรมการผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีสัมภาษณ์ เกี่ยวกับแนวปฏิบัติที่ดีในการปลูกฝังวินัยจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร โดยดำเนินการดังนี้

1. ผู้วิจัยดำเนินการขอหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์นัดสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล โดยนัดผู้ให้สัมภาษณ์ เกี่ยวกับวันเวลา และสถานที่ในการสัมภาษณ์

2. ส่งแบบสัมภาษณ์ ให้ผู้ให้สัมภาษณ์ล่วงหน้าก่อนไปสัมภาษณ์ เพื่อให้ผู้ให้สัมภาษณ์ทราบแนวคำถามและเตรียมคำตอบ

3. ดำเนินการสัมภาษณ์และจดบันทึกด้วยตนเอง และมีผู้ช่วยเป็นผู้บันทึกเทป

4. เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูล โดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ในแบบบันทึกการสัมภาษณ์ ตามประเด็นที่เกี่ยวข้องกับแนวปฏิบัติที่ดีในการพัฒนาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ

ผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในขั้นตอนนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจ บุคลากรในสถานศึกษา และนักวิเคราะห์นโยบาย จำนวน 12 คน ได้แก่

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่มีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน
 2. กลุ่มบุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 4 คน
 3. กลุ่มนักวิเคราะห์ ที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านกลยุทธ์ จำนวน 5 คน
- การเก็บรวบรวมข้อมูล
- เก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้การประชุมเชิงปฏิบัติการ มีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้
1. ขออนุญาตขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์เชิญผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกจากผู้บังคับบัญชา เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และบุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้วิธี SWOT และจัดทำร่างการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร แจกกำหนดการประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยส่งหนังสือด้วยตนเอง
 2. ประสานงานจัดการประชุมเชิงปฏิบัติ การเกี่ยวกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
 3. จัดเตรียมข้อมูล พร้อมเอกสารที่จัดทำ SWOT จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค
 4. จัดเตรียมความพร้อมด้านสถานที่ วัสดุอุปกรณ์ บุคลากร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
 5. ดำเนินการประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ.2563 เวลา 09.00 น.-15.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 2 โรงเรียนองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร ผู้บังคับบัญชา เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและบุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 12 คน ร่วมกันวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก โดยใช้ข้อมูลจากการศึกษาในขั้นตอนที่ 1 และ 2
 6. ผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตจังหวัดกำแพงเพชรตามกระบวนการวิเคราะห์ SWOT

7. ผู้เข้าร่วมประชุมร่วมกันประเมินน้ำหนักความสำคัญ และสภาพที่เป็นอยู่จริงของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้วยแบบประเมินเพื่อนำไปวิเคราะห์ค่าน้ำหนัก คะแนน และคะแนนถ่วงน้ำหนัก และเขียนกราฟเพื่อแสดงสถานการณ์หรือ ตำแหน่งทางกลยุทธ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยนำข้อมูลความคิดเห็นของผู้ร่วมประชุมมาวิเคราะห์เนื้อหา และสร้างข้อสรุปเป็นจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค และนำข้อมูลจากแบบประเมิน ที่ประเมินความสำคัญ และสภาพของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค มาวิเคราะห์ ค่าถ่วงน้ำหนัก คะแนน และคะแนนถ่วงน้ำหนัก พร้อมทั้งนำคะแนนถ่วงน้ำหนักของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค มาเขียนกราฟแสดงสถานการณ์ หรือตำแหน่งกลยุทธ์

3.3 ยกร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ

ผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลในขั้นตอนนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจ บุคลากร

ในสถานศึกษา และนักวิเคราะห์นโยบาย จำนวน 13 คน ได้แก่

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่มีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน
 2. บุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 4 คน
 3. นักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญในด้านกลยุทธ์ จำนวน 6 คน
- การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ ดำเนินการดังนี้

1. ขออนุญาตขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์เชิญผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ
2. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อยกร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2563 เวลา 09.00 น.-15.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 8 อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร ดังนี้

2.1 นำเสนอผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ ข้อ 1 และข้อ 2 และเสนอผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่มีการจัดลำดับความสำคัญแล้ว รวมทั้งแสดงกราฟที่ระบุถึงสถานการณ์ หรือตำแหน่งทางกลยุทธ์

2.2 ผู้ร่วมประชุมพิจารณาร่างกลยุทธ์ ที่ผู้วิจัยได้ยกร่างขึ้นจากข้อมูล
ในข้อ 2.2 และให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงร่างกลยุทธ์

3. สรุปร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เสนอต่อประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อพิจารณา
ความถูกต้อง ปรับปรุงแก้ไขให้สมบูรณ์ และให้ความเห็นชอบ

การวิเคราะห์ข้อมูล

ร่างวิเคราะห์ข้อมูล โดยการนำข้อมูลความคิดเห็นของผู้ร่วมประชุมมาวิเคราะห์เนื้อหา
เพื่อปรับปรุงร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งจะนำไปตรวจสอบโดยผู้ทรงคุณวุฒิในขั้นตอนต่อไป

**3.4 ตรวจสอบร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ**

ผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จำนวน 13 คน ดังนี้

1. ผู้บังคับบัญชาในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ที่มีความรู้เรื่อง
การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
จำนวน 3 คน

2. ผู้บริหาร นักวิชาการ ของสถานศึกษา ในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ ที่มี
ความรู้เรื่องการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด
กำแพงเพชร จำนวน 3 คน

3. นักวิชาการที่มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์ จำนวน 7 คน
การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลการตรวจสอบกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยวิธีการสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ ดังนี้

1. ขอนหนังสือขอความอนุเคราะห์ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร และส่งหนังสือเชิญผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสัมมนา พร้อมทั้งแจ้ง
กำหนดการสัมมนา และแนบเอกสารกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์เชิญเข้าร่วมสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ
พร้อมทั้งเอกสารประกอบการพิจารณา เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการจัดสัมมนา

2. จัดการสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ ในวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ.2563 เวลา 09.00 น.-12.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 8 อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร โดย ดร.ศุภกิจ ยาวีระ ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนากลยุทธ์ ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการสัมมนา

2.1 นำเสนอผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม และร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.2 ชี้แจงวัตถุประสงค์ และประเด็นการวิพากษ์กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ให้กับที่ประชุมเข้าใจร่วมกัน

2.3 ผู้เชี่ยวชาญร่วมกันวิพากษ์กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในประเด็นต่อไปนี้ 1) องค์ประกอบของกลยุทธ์ที่พัฒนาขึ้น ซึ่งประกอบไปด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัดและมาตรการ ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ 2) ความสอดคล้องและความเหมาะสมของ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นกลยุทธ์ เป้าประสงค์ 3) ความสอดคล้องและความเหมาะสมของกลยุทธ์ แยกตามประเด็นกลยุทธ์ และความเหมาะสมของตัวชี้วัด และมาตรการ 4) ข้อเสนอแนะอื่นๆ

3. สรุปผลการตรวจสอบร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

4. เสนอผลการประชุมสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ และกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ต่อประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อพิจารณาให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อนำไปดำเนินการประเมินต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ โดยการวิเคราะห์เนื้อหา และปรับปรุงร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ให้ได้กลยุทธ์ที่มีความเหมาะสม และความสอดคล้องตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ

ขั้นตอนที่ 4 การประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

การประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร ดำเนินการดังนี้

ผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งเป็น ผู้บังคับบัญชาในสายงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจ
และบุคลากรในสถานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 22 คน ได้แก่

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีประสบการณ์ในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชน ไม่น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 9 คน
2. บุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 7 คน
3. นักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการประเมินกลยุทธ์ จำนวน 6 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการประเมินกลยุทธ์ ได้แก่แบบประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ประกอบด้วย 3 ตอน ดังนี้

- ตอนที่ 1 การประเมินความสอดคล้องของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ
- ตอนที่ 2 การประเมินด้านความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และด้านความเป็นประโยชน์
เป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้

- 5 หมายถึง ความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์
มากที่สุด
- 4 หมายถึง ความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์
มาก
- 3 หมายถึง ความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์
ปานกลาง
- 2 หมายถึง ความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์
น้อย
- 1 หมายถึง ความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์
น้อยที่สุด

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นแบบปลายเปิด

การสร้างและหาคุณภาพของแบบประเมิน

สร้างและหาคุณภาพของแบบประเมินตามลำดับ ดังนี้

1. ศึกษาการสร้างแบบประเมิน
2. สร้างแบบประเมิน ความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ ของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
3. นำแบบประเมินที่สร้างขึ้นเสนอต่อประธานและกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อพิจารณาความถูกต้อง ชัดเจน และครบถ้วนสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ศึกษา
4. ปรับปรุงประเมินตามข้อเสนอแนะของประธานและกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ จัดทำเป็นแบบประเมินที่สมบูรณ์เพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบประเมิน ดำเนินการดังนี้

1. ขออนุญาตขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เพื่อขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิในการตอบแบบประเมิน
2. นำหนังสือและแบบประเมินไปให้ผู้ตอบแบบประเมินด้วยตนเอง และนัดหมายวันไปรับแบบประเมินกลับคืน
3. ไปรับแบบประเมินคืนด้วยตนเอง นำแบบประเมินกลับมาตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งได้แบบประเมินที่สมบูรณ์ จำนวน 22 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 ซึ่งจะนำไปวิเคราะห์ต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในด้านความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป คำนวณค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำค่าเฉลี่ยมาแปลความหมายตามเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- 4.51-5.00 หมายถึง มีความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์มากที่สุด
- 3.51-4.50 หมายถึง มีความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์มาก
- 2.51-3.50 หมายถึง มีความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์ปานกลาง

1.51-2.50 หมายถึง มีความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/
ความเป็นประโยชน์น้อย

1.00-1.50 หมายถึง มีความสอดคล้อง/ความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/
ความเป็นประโยชน์น้อยที่สุด

ในการประเมินกลยุทธ์กำหนดเกณฑ์ประเมิน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และ
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ซึ่งถ้า $\bar{X} \geq 3.51$ และ $S.D. \leq 1$ แสดงว่า กลยุทธ์ที่ประเมิน
มีความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร นำเสนอเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ตอนที่ 3 ผลการศึกษากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ตอนที่ 4 ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

**ตอนที่ 1 ผลการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร**

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของ
เยาวชน จังหวัดกำแพงเพชรมีรายละเอียดดังนี้

1.1 ผลการวิเคราะห์สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุ
ของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. อายุนักเรียน/นักศึกษา		
14 ปี	26	6.82
15 ปี	102	26.77
16 ปี	122	32.02
17 ปี	98	25.72
18 ปี	30	7.87
19 ปี	3	0.78
2. ระดับการศึกษาในปัจจุบัน		
มัธยมศึกษาตอนต้น	91	23.88
มัธยมศึกษาตอนปลาย	224	58.79
อาชีวศึกษา	66	17.32
3. ระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์		
1 ปี	75	19.68
2-3 ปี	141	37.00
4-5 ปี	103	27.03
6-7 ปี	43	11.28
8 ปีขึ้นไป	19	4.98

ตารางที่ 5 (ต่อ)

สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4. ระยะทางจากบ้านถึงโรงเรียน		
ต่ำกว่า 10 กิโลเมตร	186	48.81
11-20 กิโลเมตร	76	19.94
21-30 กิโลเมตร	59	15.48
31-40 กิโลเมตร	27	7.08
41-50 กิโลเมตร	18	4.72
51-60 กิโลเมตร	15	3.93
5. การถูกจับใบขับขี่รถจักรยานยนต์	275	72.17
ไม่เคย	58	15.22
1 ครั้ง	19	4.98
2 ครั้ง	13	3.41
3 ครั้ง	16	4.19

จากตารางที่ 5 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษาที่มีอายุ 16 ปี (ร้อยละ 32.02) ระดับการศึกษาเป็นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ร้อยละ 58.79) ระยะเวลาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2-3 ปี (ร้อยละ 37.00) ระยะทางจากบ้านถึงโรงเรียนต่ำกว่า 10 กิโลเมตร (ร้อยละ 48.81) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ (ร้อยละ 74.50) และไม่เคยถูกจับใบขับขี่ ร้อยละ (72.17)

1.2 พฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร

ผลการศึกษาพฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนจังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 6-7

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของพฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายด้าน

พฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ด้านที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ	2.81	1.26	ปานกลาง
2. ด้านที่เป็นการก่ออันตราย	1.73	0.91	น้อย
3. ด้านที่เป็นการกระทำโดยประมาท	1.83	0.97	น้อย
รวมเฉลี่ย	2.12	1.04	น้อย

จากตารางที่ 6 แสดงว่าพฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในภาพรวม อยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.81$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ด้านที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ($\bar{X} = 2.81$) รองลงมาได้แก่ ที่เป็นการกระทำโดยประมาท ($\bar{X} = 1.83$) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านที่เป็นการก่ออันตราย ($\bar{X} = 1.73$)

ตารางที่ 7 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของพฤติกรรมกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายข้อ

พฤติกรรมกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ด้านที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ			
1. ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะเป็นสิ่งที่น่ารำคาญ	2.58	1.15	ปานกลาง
2. ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ระยะใกล้ๆ	3.50	1.36	ปานกลาง
3. ไม่ใส่หมวกนิรภัยเพราะเร่งรีบ ใส่ไม่ทัน	2.50	1.23	น้อย
4. คิดว่าไม่ได้ออกถนนใหญ่เลยไม่ใส่หมวกนิรภัยก็ได้	2.95	1.27	ปานกลาง
5. ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน	2.63	1.30	ปานกลาง
6. ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะทำให้การได้ยินเสียงของท่านลดลง	2.49	1.24	น้อย
7. ขับขี่รถในขณะที่ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยเสมอ	3.39	1.26	ปานกลาง
8. ขับรถบนทาง ในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่	3.57	1.54	มาก
9. ขณะที่ขับรถมาติดไฟแดง ใช้โทรศัพท์อยู่เสมอ	1.76	1.07	น้อย
ด้านที่เป็นการก่ออันตราย			
1. ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะไปให้เร็วขึ้น	1.97	1.05	น้อย
2. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เมื่อเห็นถนนว่าง	1.80	1.06	น้อย
3. ไม่ค่อยเปิดไฟเลี้ยว เมื่อจะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทาง	1.75	0.94	น้อย
4. ขับขี่รถหลังจากดื่มของมึนเมา	1.28	0.66	น้อยที่สุด
5. ขับขี่รถบนทางเท้าเป็นประจำ	1.31	0.65	น้อยที่สุด
6. ขับขี่รถย้อนศรเป็นประจำ	1.75	0.87	น้อย
7. เมื่อได้รับสัญญาณไฟเหลือง มักจะเร่งเครื่องเพื่อให้ผ่านไป ได้เสมอ	2.19	1.09	น้อย
8. มักจะจอดรถซ้อนคันเสมอ เมื่อต้องการจอดรถเพื่อทำภารกิจ เร่งด่วน	1.86	0.96	น้อย

ตารางที่ 7 (ต่อ)

พฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ด้านที่เป็นการกระทำโดยประมาท			
1. ถ้าถนนโล่งๆ จะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด	2.59	1.22	ปานกลาง
2. ขับขี่รถด้วยมือข้างเดียว ส่วนมืออีกข้างหนึ่งของท่านถือของ อย่างอื่น หรือพูดคุยโทรศัพท์มือถือ	1.86	1.02	น้อย
3. ขณะขับขี่ เร่งความเร็วเป็นความน่าตื่นเต้นมาก	1.91	1.01	น้อย
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างสวัสดีสวัสดี เพื่ออวดสาว ๆ	1.43	0.84	น้อยที่สุด
5. ในขณะที่ท่านแข่ง จะแข่งโดยไม่คำนึงถึงกฎจราจร	1.76	0.89	น้อย
6. ในขณะการจราจรติดขัด จะขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยความ คล่องตัว เพราะสามารถเบียดแทรกได้	2.05	1.10	น้อย
7. เมื่อมีรถตัดหน้าหรือกีดขวาง จะเร่งความเร็วแซงให้อยู่หน้าและ เบรครถกระทันหัน	1.64	0.94	น้อย
8. เมื่อเจอรถที่ขับช้าๆ จะขับรถแซง แม้จะเป็นเส้นทึบหรือ สะพาน	2.12	1.09	น้อย
9. เมื่อขับรถด้วยความเร็ว จะขับจี้รถคันหน้า เพื่อให้รถคันหน้า หลบทางไป	1.55	0.85	น้อย
10. ขับรถปาดหน้ารถคันอื่นเป็นประจำ	1.44	0.82	น้อยที่สุด
รวมเฉลี่ย	2.12	1.04	น้อย

จากตารางที่ 7 แสดงว่าพฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.12$) เมื่อพิจารณาเป็น
รายข้อ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ซึ่งข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถบนทาง
ในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ($\bar{X} = 3.57$) รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ระยะใกล้ๆ
($\bar{X} = 3.50$) สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ขับขี่รถหลังจากดื่มของมึนเมา มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 1.28$)

1.3 สาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัด

กำแพงเพชร

ผลการศึกษาสาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัด
กำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 8-9

ตารางที่ 8 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของสาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวม และรายด้าน

สาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ด้านครอบครัว	1.80	1.05	น้อย
2. ด้านสังคม	1.95	1.09	น้อย
3. ด้านร่างกาย	1.38	0.74	น้อยที่สุด
4. ด้านจิตใจ	1.75	0.97	น้อย
5. ด้านสิ่งแวดล้อม	2.64	1.34	ปานกลาง
รวมเฉลี่ย	1.90	1.04	น้อย

จากตารางที่ 8 แสดงว่าสาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยภาพรวม อยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 1.90$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ซึ่งด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.64$) รองลงมา ได้แก่ ด้านสังคม ($\bar{X} = 1.95$) สำหรับด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านร่างกาย ($\bar{X} = 1.38$)

ตารางที่ 9 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของสาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวม และรายข้อ

สาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ด้านครอบครัว			
1. ขาดทุนทรัพย์ในการซื้ออุปกรณ์ป้องกันอันตราย เช่น หมวกนิรภัย กระຈกสองหลัง	1.87	1.02	น้อย
2. ผู้ปกครองทำตัวเป็นตัวอย่างไม่ดีให้เห็น เช่น ผู้ใหญ่พาขึ้นรถจักรยานยนต์ซี่ย้อนศร	2.04	1.15	น้อย
3. ผู้ปกครองขาดการปลูกจิตสำนึกหรือให้ความรู้ ให้ป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุทางถนน	2.02	1.26	น้อย
4. ผู้ปกครองให้การสนับสนุนหรือให้ท้าย เมื่อกระทำความผิดกฎจราจร	1.66	1.01	น้อย
5. ครอบครัวแตกแยก ทำให้ขาดด้านบุคลากรคอยอบรมสั่งสอน	1.44	0.85	น้อยที่สุด
ด้านสังคม			
1. ขาดจิตสำนึกในการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย	2.06	1.23	น้อย
2. มีผู้ช่วยดูแล เมื่อกระทำความผิดกฎจราจร	2.07	1.15	น้อย
3. หยุดรถให้ด้านบุคลากรข้ามถนน เป็นเรื่องที่เสียเวลา	1.76	1.08	น้อย
4. คิดว่าการขับรถยนต์ด้วยความเร็วสูงแสดงให้เห็นถึงความชำนาญในการขับ	1.96	1.04	น้อย
5. ขาดการวางแผนเพื่อการขับอย่างปลอดภัย ก่อนการใช้รถ	1.90	0.99	น้อย
ด้านร่างกาย			
1. ขับขี่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการมองเห็น หรือมองเห็นไม่ชัดเจน	1.63	0.95	น้อย
2. ขับขี่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการได้ยิน หรือได้ยินไม่ชัดเจน	1.41	0.68	น้อยที่สุด
3. มีโรคประจำตัว เช่น โรคลมชัก หน้ามืด วูบ ที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถ	1.26	0.63	น้อยที่สุด
4. ขับขี่รถในขณะที่ร่างกายผิดปกติ เช่น พิกการทางสายตา	1.24	0.56	น้อยที่สุด

ตารางที่ 9 (ต่อ)

สาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับ
5. ขับขี่รถในขณะที่ควบคุมตนเองไม่ได้ เช่น เมาสุรา หรือของ มีนเมาอย่างอื่น	1.39	0.89	น้อยที่สุด
ด้านจิตใจ			
1. ถูกทำร้ายจากกลุ่มเพื่อนๆให้ทำผิดกฎจราจร	1.69	0.92	น้อย
2. ขับขี่รถด้วยความคึกคะนอง	1.82	0.98	น้อย
3. ถ้ามีวแต่ทำตามกฎจราจรทุกครั้ง จะทำให้เสียเวลาในการ เดินทาง	1.93	1.06	น้อย
4. คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยแล้วไม่เท่า	1.66	0.93	น้อย
5. มีความบกพร่องทางด้านจิตใจ เช่น มีความกลัวกลุ่มใจ วิดกกังวล อารมณ์หงุดหงิด	1.65	0.97	น้อย
ด้านสิ่งแวดล้อม			
1. คิดว่าป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงภาพหรือลักษณะของถนน ไม่ชัดเจน	2.30	1.25	น้อย
2. คิดว่าป้ายข้อความไม่ชัดเจน ควรมีทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ เพื่อสื่อความหมายให้ตรงกัน	2.73	1.36	ปานกลาง
3. คิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่รื้อถอนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน และไม่มี ความจำเป็นออก	2.74	1.38	ปานกลาง
4. คิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่ม ระยะการมองเห็น	2.76	1.38	ปานกลาง
5. คิดว่าการตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำ ทางไม่ชัดเจน	2.67	1.34	ปานกลาง
รวมเฉลี่ย	1.90	1.04	น้อย

จากตารางที่ 9 แสดงว่าสาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า
ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ซึ่งข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ คิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ตัดแต่งต้นไม้

กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น ($\bar{X} = 2.76$) รองลงมาคือ คิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่รื้อถอนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน และไม่มีควมจำเป็นออก ($\bar{X} = 2.74$) สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ขับขี่รถในขณะที่ร่างกายผิดปกติ เช่น พิกการทางสายตา ($\bar{X} = 1.24$)

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์สภาพของผู้ตอบแบบสอบถามในการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 6

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	189	49.60
หญิง	192	50.39
2. อายุ		
ต่ำกว่า 31 ปี	39	10.24
31-40 ปี	150	39.37
41-50 ปี	111	29.13
มากกว่า 50 ปี	81	21.26
3. สถานะของท่าน		
ทั่วไป	113	29.66
วิชาการ	70	18.37
อำนวยการ	25	6.56
บริหาร	67	17.58
ลูกจ้างประจำ	50	13.12
พนักงานราชการ	58	15.22

ตารางที่ 10 (ต่อ)

สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4. วุฒิการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	62	16.27
ปริญญาตรี	211	55.38
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	108	28.35
5. ระยะเวลาทำงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยจราจร		
ต่ำกว่า 1 ปี	17	4.46
1-5 ปี	75	19.68
6-10 ปี	70	18.37
11-15 ปี	30	7.87
16-20 ปี	31	8.14
มากกว่า 20 ปี	62	16.27
ไม่เกี่ยวข้อง	96	25.20

จากตารางที่ 10 แสดงว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 50.39) อายุระหว่าง 31-40 ปี (ร้อยละ 39.37) เป็นข้าราชการพลเรือนสามัญทั่วไป (ร้อยละ 29.66) ระดับการศึกษาปริญญาตรี (ร้อยละ 55.38) และระยะเวลาทำงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยจราจร ไม่เกี่ยวข้อง (ร้อยละ 25.20)

2.2 ผลการวิเคราะห์สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

ผลการวิเคราะห์สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นรายชื่อ

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ด้านบุคลากร		
1. การมีบุคลากรมาให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ในสถานศึกษา		
1.1 ไม่มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน	55	14.43
1.2 มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดย	326	85.57
1.2.1 มีจำนวนเพียงพอต่อจำนวนเยาวชน	228	59.84
1.2.2 มีการบรรยายให้เห็นถึงผลของการกระทำผิดกฎ จราจร	251	65.87
1.2.3 มีการบรรยายให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมภาพประกอบ	135	35.43
1.2.4 มีการฉายภาพเคลื่อนไหวประกอบคำบรรยาย	47	12.33
2. บุคลากรที่มาถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน มีความรู้ความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ให้ผู้รับการอบรม มีความเข้าใจ		
2.1 บุคลากรไม่สามารถถ่ายทอดความรู้ให้ผู้เข้ารับการอบรมมี ความเข้าใจได้	59	15.48
2.2 บุคลากรสามารถถ่ายทอดความรู้ให้ผู้เข้ารับการอบรมมี ความเข้าใจได้ โดย	322	84
2.2.1 สามารถทำให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจร	287	75.32
2.2.2 สามารถทำให้เยาวชนเกิดความตระหนักเกี่ยวกับ การมีวินัยจราจร	221	58.00
2.2.3 สามารถสรุปผลการให้ความรู้ได้	104	27.29

ตารางที่ 11 (ต่อ)

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ด้านโครงสร้าง		
1. การกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนของสถานีดำรวจ		
1.1 ไม่มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	78	20.47
1.2 มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย	303	79.53
1.2.1 มีการกำหนดผู้รับผิดชอบงานต่างๆ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (อย่างชัดเจน)	251	65.87
1.2.2 มีการจัดทำผังโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	204	53.54
2. การกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนของสถานีดำรวจ		
2.1 ไม่มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	80	20.99
2.2 มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย	301	79.01
2.2.1 กำหนดภาระหน้าที่จำแนกตามกลุ่มงาน	247	64.82
2.2.2 มีกำหนดภาระงานให้บุคลากรทราบ	208	54.59
2.2.3 มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติตามภาระหน้าที่ของบุคลากร	51	13.38

ตารางที่ 11 (ต่อ)

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ด้านกลยุทธ์		
1. การมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร		
1.1 ไม่มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	72	18.89
1.2 มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย	309	81.11
1.2.1 มีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง	251	65.87
1.2.2 มีการจัดทำกลยุทธ์อื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรง แต่สามารถช่วยให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	200	52.49
1.2.3 มีการจัดทำกลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีการกำหนดโครงการ กิจกรรม ชัดเจน	66	17.32
2. การจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน		
2.1 ไม่มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	56	14.69
2.2 มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดย	325	85.31
2.2.1 โครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนของนักเรียน นักศึกษา ประชาชน	257	67.45
2.2.2 โครงการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจร	251	65.87
2.2.3 โครงการ ครู 5 นาที หน้าเสาธง	88	23.09
2.2.4 โครงการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน	42	11.02

ตารางที่ 11 (ต่อ)

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ด้านระบบงาน		
1. รูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ของหน่วยงาน		
1.1 ไม่มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	58	15.22
1.2 มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย	322	84.78
1.2.1 มีการกำหนดรูปแบบ ที่หลากหลาย	258	67.71
1.2.2 มีการกำหนดวิธีการและขั้นตอน ที่ชัดเจน	196	51.44
1.2.3 รูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ที่กำหนด สามารถนำไปปฏิบัติได้	69	18.11
2. การใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนของหน่วยงาน		
2.1 ไม่มีการใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	66	17.32
2.2 มีการใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย	315	82.68
2.2.1 มีการนำคอมพิวเตอร์มาใช้ประกอบในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน	265	68.76
2.2.2 มีการใช้กล้องเพื่อตรวจจับความเร็วในขณะขับซิ่งรถ	214	56.16
2.2.3 มีการใช้เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด	88	23.09

จากตารางที่ 11 แสดงว่า สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร ในแต่ละด้าน มีดังนี้

ด้านบุคลากร ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 85.57) รองลงมา สามารถทำให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจร

(ร้อยละ 75.32) สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ มีการฉายภาพเคลื่อนไหวประกอบคำบรรยาย (ร้อยละ 12.33)

ด้านรูปแบบการบริหาร ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีการชักจูงให้หน่วยงานองค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย (ร้อยละ 83.99) รองลงมา มีการวางแผนดำเนินการประมวลผลและปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 78.48) สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ มีการนำผลการประเมินไปปรับปรุง (ร้อยละ 0.52)

ด้านโครงสร้าง ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร้อยละ 79.53) รองลงมา มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร้อยละ 79.01) สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติตามภาระหน้าที่ (ร้อยละ 13.38)

ด้านกลยุทธ์ ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 85.31) รองลงมา มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร้อยละ 81.11) สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ โครงการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 11.02)

ด้านระบบงาน ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร้อยละ 84.78) รองลงมา มีการใช้เทคโนโลยีในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร้อยละ 82.68) สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอนในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร้อยละ 15.22)

2.3 ผลการวิเคราะห์ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

ผลการวิเคราะห์ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 12-13

ตารางที่ 12 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวม และรายด้าน

ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
1. ด้านบุคลากร	3.05	0.92	ปานกลาง
2. ด้านรูปแบบการบริหาร	3.03	0.92	ปานกลาง
3. ด้านโครงสร้าง	2.98	0.86	ปานกลาง
4. ด้านกลยุทธ์	3.13	0.84	ปานกลาง
5. ด้านระบบงาน	2.95	0.88	ปานกลาง
รวมเฉลี่ย	3.03	0.89	ปานกลาง

จากตารางที่ 12 แสดงว่าปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.03$) เมื่อพิจารณา
รายด้าน พบว่า ทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งปัญหาด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ด้านกลยุทธ์
($\bar{X} = 3.13$) รองลงมาได้แก่ ด้านบุคลากร ($\bar{X} = 3.05$) สำหรับปัญหาด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ
ด้านระบบงาน ($\bar{X} = 2.95$)

ตารางที่ 13 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร รายข้อ

ปัญหาการปลูกฝังการวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
ด้านบุคลากร			
1. ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน	3.24	0.82	ปานกลาง
2. ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีบุคลิกภาพที่ไม่ น่าเชื่อถือและไม่เป็นมิตรกับเยาวชน	3.16	0.94	ปานกลาง
3. ตำรวจจราจร ไม่มีความรู้และความสามารถในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	3.04	0.92	ปานกลาง
4. ตำรวจที่มาถ่ายทอดความรู้ไม่มีเทคนิค วิธีการในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย	2.93	0.92	ปานกลาง
5. ตำรวจจราจรไม่มีความยุติธรรม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาค	2.90	1.03	ปานกลาง
ด้านรูปแบบการบริหาร			
1. ไม่มีการเชิญชวนแกนนำในชุมชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยจราจร	3.09	0.91	ปานกลาง
2. ไม่มีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่น	3.04	0.91	ปานกลาง
3. ไม่มีการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในเรื่องอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ป้ายจราจรต่างๆ	3.00	0.88	ปานกลาง
4. ตำรวจที่มาถ่ายทอดความรู้ไม่มีเทคนิค วิธีการในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย	3.07	0.83	ปานกลาง
5. ตำรวจจราจรไม่มีความยุติธรรม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาค	3.00	0.79	ปานกลาง
6. ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง	2.97	0.87	ปานกลาง

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ปัญหาการปลูกฝังการวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับปัญหา
7. ไม่มีการนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	3.04	1.31	ปานกลาง
ด้านโครงสร้าง			
1. ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน	2.98	0.88	ปานกลาง
2. ไม่มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ตามโครงสร้าง	2.99	0.88	ปานกลาง
3. โครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจรในพื้นที่	2.98	0.84	ปานกลาง
ด้านกลยุทธ์			
1. ไม่มีกลยุทธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรที่ชัดเจน	3.07	0.83	ปานกลาง
2. โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุ ของการกระทำผิดวินัยจราจร	3.15	0.86	ปานกลาง
3. โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย	3.17	0.85	ปานกลาง
ด้านระบบงาน			
1. ไม่มีรูปแบบ ขั้นตอน วิธีการ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ชัดเจน	3.00	0.84	ปานกลาง
2. ไม่มีการสนับสนุนงบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	3.02	0.90	ปานกลาง
3. ไม่มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในที่เดียว ONE STOP SERVICE เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร	2.95	0.88	ปานกลาง
4. เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ	3.09	0.87	ปานกลาง
รวมเฉลี่ย	3.03	0.89	ปานกลาง

จากตารางที่ 12 แสดงว่าปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในจังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายชื่อ พบว่า ทุกข้ออยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งปัญหาแต่ละด้าน เป็นดังนี้

ด้านบุคลากร พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน ($\bar{X} = 3.24$) รองลงมา ได้แก่ ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีบุคลิกภาพที่ไม่ น่าเชื่อถือและไม่เป็นมิตรกับเยาวชน ($\bar{X} = 3.16$) สำหรับปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ตำรวจจราจรไม่มีความยุติธรรม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาค ($\bar{X} = 2.90$)

ด้านรูปแบบการบริหาร พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ไม่มีการเชิญชวน แกนนำในชุมชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยจราจร ($\bar{X} = 3.09$) รองลงมา ได้แก่ ตำรวจที่นำถ่ายทอดความรู้ไม่มีเทคนิค วิธีการในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย ($\bar{X} = 3.07$) สำหรับปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ($\bar{X} = 2.97$)

ด้านโครงสร้าง พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ไม่มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ตามโครงสร้าง ($\bar{X} = 2.99$) รองลงมา ได้แก่ ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และโครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจรในพื้นที่ ($\bar{X} = 2.98$)

ด้านกลยุทธ์ พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย ($\bar{X} = 3.17$) รองลงมา ได้แก่ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุ ของการกระทำผิดวินัยจราจร ($\bar{X} = 3.15$) สำหรับปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีกลยุทธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรที่ชัดเจน ($\bar{X} = 3.07$)

ด้านระบบงาน พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ ($\bar{X} = 3.09$) รองลงมา ได้แก่ ไม่มีการสนับสนุนงบประมาณ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 3.02$) สำหรับปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในทีเดียว ONE STOP SERVICE เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร ($\bar{X} = 2.95$)

2.4 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในจังหวัดกำแพงเพชร

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 14-17

ตารางที่ 14 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมและรายด้าน

ปัจจัยภายใน	\bar{X}	S.D.	ระดับปัจจัย
1. ด้านบุคลากร	3.13	0.85	ปานกลาง
2. ด้านงบประมาณ	2.99	0.86	ปานกลาง
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์	3.11	0.88	ปานกลาง
4. ด้านการบริหารจัดการ	3.11	0.88	ปานกลาง

จากตารางที่ 14 แสดงว่าปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ด้านด้านบุคลากร ($\bar{X} = 3.13$) รองลงมาคือ ด้านวัสดุอุปกรณ์ และด้านการบริหารจัดการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน ($\bar{X} = 3.11$) ด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ด้านงบประมาณ ($\bar{X} = 2.99$)

ตารางที่ 15 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
เป็นรายชื่อ

ปัจจัยภายใน	\bar{X}	S.D.	ระดับปัจจัย
ด้านบุคลากร			
1. ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านวินัย จราจร	3.19	0.86	ปานกลาง
2. ความร่วมมือของผู้ปกครอง ที่เยาวชนขอสนับสนุนอุปกรณ์ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	3.12	0.84	ปานกลาง
3. บุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนน	3.14	0.83	ปานกลาง
4. ผู้ปกครองทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน	3.08	0.89	ปานกลาง
ด้านงบประมาณ			
1. งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน	2.88	0.85	ปานกลาง
2. งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น	2.92	0.90	ปานกลาง
3. มีการใช้จ่ายด้านงบประมาณงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ และคุ้มค่า	3.17	0.84	ปานกลาง
ด้านวัสดุอุปกรณ์			
1. จัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือนภายใน สถานศึกษา	3.17	0.85	ปานกลาง
2. จัดทำเครื่องหมายจราจรตามถนน ทางร่วมทางแยก ป้ายห้าม ป้ายเตือน	3.12	0.92	ปานกลาง
3. อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ที่ใช้เป็นสื่อในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน	3.06	0.87	ปานกลาง

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ปัจจัยภายใน	\bar{X}	S.D.	ระดับปัจจัย
ด้านการบริหารจัดการ			
1. ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	3.17	0.92	ปานกลาง
2. ประกาศยกย่อง ชมเชย นักเรียนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นแบบอย่างที่ดี	3.07	0.85	ปานกลาง
3. การประชาสัมพันธ์ ณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ	3.10	0.88	ปานกลาง

จากตารางที่ 15 แสดงว่าปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ทุกข้ออยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งปัจจัยภายในแต่ละด้าน เป็นดังนี้

ด้านบุคลากร ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านวินัยจราจร ($\bar{X} = 3.19$) รองลงมา ได้แก่ บุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 3.14$) สำหรับข้อที่มีค่าน้อยที่สุด ได้แก่ ผู้ปกครองทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 3.08$)

ด้านงบประมาณ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ มีการใช้จ่ายด้านงบประมาณ งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า ($\bar{X} = 3.17$) รองลงมา ได้แก่ งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ($\bar{X} = 2.92$) สำหรับข้อที่มีค่าน้อยที่สุด ได้แก่ งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 2.88$)

ด้านวัสดุอุปกรณ์ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ จัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือนภายในสถานศึกษา ($\bar{X} = 3.17$) รองลงมา ได้แก่ จัดทำเครื่องหมายจราจรตามถนน ทางร่วมทางแยก ป้ายห้าม ป้ายเตือน ($\bar{X} = 3.12$) สำหรับข้อที่มีค่าน้อยที่สุด ได้แก่ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ที่ใช้เป็นสื่อในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 3.06$)

ด้านการบริหารจัดการ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ($\bar{X} = 3.17$) รองลงมา ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ ณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ ($\bar{X} = 3.10$) สำหรับข้อที่มีค่าน้อยที่สุด ได้แก่ ประกาศยกย่อง ชมเชย นักเรียนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นแบบอย่างที่ดี ($\bar{X} = 3.07$)

ตารางที่ 16 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายนอกการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
โดยภาพรวมและรายด้าน

ปัจจัยภายนอก	\bar{X}	S.D.	ระดับปัจจัย
1. ด้านสังคมและวัฒนธรรม	3.05	0.92	ปานกลาง
2. ด้านการเมืองและกฎหมาย	3.03	0.92	ปานกลาง
3. ด้านเศรษฐกิจ	2.98	0.86	ปานกลาง
4. ด้านเทคโนโลยี	3.13	0.84	ปานกลาง

จากตารางที่ 16 แสดงว่าปัจจัยภายนอกของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชน เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งด้านที่มีค่าเฉลี่ยมาก
ที่สุด ได้แก่ ด้านเทคโนโลยี ($\bar{X} = 3.13$) รองลงมาคือด้านสังคมและวัฒนธรรม ($\bar{X} = 3.05$) สำหรับ
ด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ ด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 2.98$)

ตารางที่ 17 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของปัจจัยภายนอกการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เป็นรายชื่อ

ปัจจัยภายนอก	\bar{X}	S.D.	ระดับปัจจัย
ด้านสังคมและวัฒนธรรม			
1. สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	3.28	0.90	ปานกลาง
2. วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	3.39	0.83	ปานกลาง
3. เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นด้านบุคลากรเก่ง เมื่อปฏิบัติตามกฎจราจร	3.20	0.85	ปานกลาง
4. ขาดการปฏิบัติตามค่านิยม ในการสวมหมวกนิรภัยขณะที่อยู่ในสถานศึกษา	3.18	0.81	ปานกลาง
5. ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร	3.25	0.94	ปานกลาง
ด้านการเมืองและกฎหมาย			
1. เยาวชนได้รับสิทธิ์ทางกฎหมายที่เท่าเทียมกัน	2.96	1.01	ปานกลาง
2. เยาวชนทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง	3.16	0.83	ปานกลาง
3. ผู้ปกครองทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง	3.15	0.80	ปานกลาง
ด้านเศรษฐกิจ			
1. รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน	3.14	0.91	ปานกลาง
2. ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	2.99	0.87	ปานกลาง
3. การเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	3.10	0.87	ปานกลาง

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ปัจจัยภายนอก	\bar{X}	S.D.	ระดับปัจจัย
ด้านเทคโนโลยี			
1. หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	2.98	0.87	ปานกลาง
2. หน่วยงานภายนอก มีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน	2.93	0.86	ปานกลาง
3. ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นระบบดิจิทัลหรืออัตโนมัติ	2.92	0.85	ปานกลาง

จากตารางที่ 17 แสดงว่าปัจจัยภายนอกของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ทุกข้ออยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งปัจจัยภายนอกในแต่ละด้าน เป็นดังนี้

ด้านสังคมและวัฒนธรรม ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 3.39$) รองลงมาได้แก่ สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 3.28$) สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ขาดการปฏิบัติตนตามค่านิยมในการสวมหมวกนิรภัยขณะที่อยู่ในสถานศึกษา ($\bar{X} = 3.18$)

ด้านการเมืองและกฎหมาย ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ เยาวชนทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง ($\bar{X} = 3.16$) รองลงมาได้แก่ ผู้ปกครองทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง ($\bar{X} = 3.15$) สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ เยาวชนได้รับสิทธิ์ทางกฎหมายที่เท่าเทียมกัน ($\bar{X} = 2.96$)

ด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน ($\bar{X} = 3.14$) รองลงมาได้แก่ การเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 3.10$) สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 2.99$)

ด้านเทคโนโลยี ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

($\bar{X} = 2.98$) รองลงมา ได้แก่ หน่วยงานภายนอก มีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน ($\bar{X} = 2.93$) สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นระบบดิจิทัลหรืออัตโนมัติ ($\bar{X} = 2.92$)

2.2 ผลการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้การสนทนากลุ่ม

2.2.1 ผลการศึกษาสภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ผลการศึกษาสภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร สรุปผลได้ดังนี้

1. ด้านบุคลากร พบว่า ความรู้ความสามารถของบุคลากรที่มาให้ความรู้ มีความรู้ดีเยี่ยม สามารถถ่ายทอดให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจร โดยบุคลากรที่มาให้ความรู้ มีการพัฒนาวิธีการในการให้ความรู้ที่น่าสนใจ ทันสมัย และเป็นประโยชน์ในการให้ความรู้ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันระหว่างวิทยากรกับสถานศึกษาทางช่องทางสื่อสารต่างๆ เช่น ทางไลน์ ทางเฟซบุ๊ก นอกจากนี้ยังมีทางฝ่ายบุคลากรทางการศึกษา โดยมีมีครูฝ่ายปกครองและกิจการนักเรียน ได้ให้ความรู้ด้านการจราจร ซึ่งฝึกฝนให้นักเรียน เป็นจราจรภายในโรงเรียน ซึ่งเป็นประโยชน์ในการช่วยการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนน โดยเมื่อนักเรียนได้ฝึกปฏิบัติและลงมือทำจริง จะทำให้เข้าใจกฎจราจรและเข้าใจการทำงานด้านงานจราจรและมีความรับผิดชอบด้านวินัยจราจรมากขึ้น อีกทั้งมีวิชาลูกเสือจราจรภายในวิทยาลัยสารพัดช่าง และมีการปลูกฝังวินัยจราจร รวมถึงการเชิญวิทยากรที่เป็น ตำรวจมาให้ความรู้ โดยมีการสอดแทรกกิจกรรมดนตรี เพื่อไม่ให้เบื่อกับการฟังบรรยายบ้าง ซึ่งเด็กที่มารับฟังส่วนใหญ่จะมีการดัดแปลงรถจักรยานยนต์ ที่วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร ในทุกปีมีการเชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจมาบรรยายให้ความรู้ด้านจราจรโดยตรงและดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาตลอด มีบุคลากรให้ความรู้และมีวิชาเรียนจราจร (6 ด้าน บุคลากรที่ทำการสอน เช่น การสอนขับรถยนต์) ทั้งนี้ปัญหาคือ จะเรียนเฉพาะแก่นักศึกษาช่างยนต์ ส่วนนักศึกษาสาขาอื่นๆ ไม่มีเรียน ทั้งนี้ ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมอื่นๆ เพื่อให้ทุกด้านบุคลากรได้มีส่วนในการได้รับความรู้ด้านจราจร โดยการประสานทำงานร่วมกันกับจราจร ขนส่งและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่โรงเรียนองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร มีบุคลากรจากภายนอก เช่น ป้องกันภัยจังหวัดมาให้ความรู้ด้านการจราจรแก่นักเรียนทุกปี และแนะนำเรื่องวินัยจราจร ซึ่งตำรวจประจำโรงเรียนก็ให้การดูแลอย่างดีอยู่แล้ว

2. ด้านรูปแบบและบริหาร พบว่า ทุกหน่วยงานทั้งตำรวจ โรงเรียน มีกิจกรรมโครงการจากต้นสังกัด อยู่แล้ว ลักษณะการดำเนินงาน จึงเป็นไปในลักษณะประสานขอวิทยากรมาให้ความรู้ ในด้านการปลูกฝังวินัยจราจร นอกจากนี้ สถานศึกษามีการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยทำร่วมกับภาครัฐและเอกชน เช่น สถาบันอาชีวศึกษาร่วมกับสำนักงานขนส่งและบริษัทฮอนด้า มีการรณรงค์เพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนในสถานศึกษา วิทยาลัยกลุ่มอาชีวะมีการจัดทำแผน มีโครงการ เสนอ โดยมีการสรุปรายงานผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมาด้วย ส่วนโรงเรียนต่างๆก็มีการทำโครงการขับเคลื่อนความปลอดภัย ซึ่งเป็นโครงการที่ส่งเสริมให้นักเรียนมีวินัยทางจราจร ในด้านการวางแผน พบว่า สถานีตำรวจและสถานศึกษามีการวางแผน ดำเนินการตามแผน ติดตามประมวผลผลและนำผลการติดตามประเมินผลมาปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

3. ด้านโครงสร้าง พบว่า การกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน สถานีตำรวจ โดยงานจราจรมีโครงสร้างการทำงานที่ชัดเจน ขึ้นตรงต่องานป้องกันและปราบปราม ซึ่งเป็นงานประจำของตำรวจ มีการกำหนดผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน คือ ตำรวจจราจร มีหน้าที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดยตรงและให้ความรู้กับครู เพื่อไปขยายต่อให้กับสถานศึกษา ทางด้านสถานศึกษามีการกำหนดผู้รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนโดยมอบหมายงานฝ่ายปกครองของสถานศึกษานั้นๆ นอกจากนี้ สถานศึกษาบางแห่งมีด้านการบริหารจัดการเรียนการสอนด้านการจราจร สถานศึกษาจะมอบหมายครูผู้สอนเป็นผู้ให้ความรู้

4. ด้านกลยุทธ์ พบว่า สถานีตำรวจมีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดยตรง ซึ่งกลยุทธ์จะเป็นกลยุทธ์ด้านการพัฒนาการทำงาน ได้แก่ 1) การให้ความรู้ทักษะและวินัยจราจร 2) สร้างวิทยากรตำรวจจราจร 3) สร้างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่สามารถทำการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ นำมาวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุ 4) ร่วมกับกระทรวงมหาดไทย กรมป้องกันสาธารณภัย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อบูรณาการการทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุ 5) ร่วมผลักดัน ให้นำหน่วยงานของรัฐและเอกชน ใช้อำนาจสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยขึ้นในองค์กรของตนเองอย่างแท้จริง โดยจัดให้มีโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เช่น โครงการครูแดร์ โครงการครู 5 นาที หน้าเสาธง โครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนของนักเรียน โครงการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจร โครงการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน สถานศึกษามีการจัดทำโครงการที่ส่งเสริมการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน เช่น โครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนของนักเรียน โครงการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจร

5. ด้านระบบงาน พบว่า สถานีตำรวจมีการกำหนดรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ที่หลากหลายและชัดเจน มีการใช้ เทคโนโลยี ในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดยมีการนำสื่อ เทคโนโลยีมาใช้ประกอบในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน มีการใช้กล้องเพื่อตรวจจับ ความเร็วในขณะขับขี่รถ นอกจากนี้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายจราจรโดย ใช้ภาพนักเรียน นักศึกษา เป็นนายแบบ นางแบบเพื่อสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังวินัยจราจร มีสื่อกระจายเสียง วิทยุ โทรทัศน์ เพื่อปลูกฝังวินัยจราจร การจัดเสียงตามสาย การประชาสัมพันธ์วินัยจราจรตามเทศกาล

2.2.2 ผลการศึกษาปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ผลการศึกษาปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร สรุปผลได้ดังนี้

1. ด้านบุคลากร พบว่า ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรมีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับ จำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน เนื่องจากภารกิจที่จะต้องให้ความรู้ มีมากกว่าบุคลากรที่มีอยู่ การฝึกฝนที่จะเป็นวิทยากรเพิ่มเติมมีน้อย การสร้างหรือถ่ายทอดรูน้องยังมีน้อยซึ่งยังไม่เพียงพอ ภารกิจในปัจจุบัน โครงการให้ความรู้ด้านการจราจรในโรงเรียน (ครู 5 นาที) โรงเรียนในเขตเมือง กำแพงเพชรมีจำนวนมาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่สามารถดำเนินการได้ครบทุกโรงเรียน เนื่องจาก มีบุคลากรไม่เพียงพอ และช่วงเวลา 5 นาที ยังไม่เพียงพอต่อการให้ความรู้ อีกโครงการหนึ่ง คือ โครงการครูแดร์ สำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษา มีหลักสูตรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นวิทยากรไปให้ ความรู้ ทั้งหมด 13 ชั่วโมงต่อหนึ่งภาคเรียน (1 ชั่วโมงสำหรับวิชาจราจร) ในหนึ่งภาคเรียนจะได้รับ ความรู้เพียง 1-2 ห้องเรียนเท่านั้น ซึ่งปัญหาเกิดจาก จำนวนวิทยากรที่ไม่เพียงพอ

2. ด้านรูปแบบและบริหาร พบว่า การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับหน่วยงานอื่นยังมีน้อยการมีส่วนร่วมยังมีอยู่น้อย ไม่ได้ประสานวิธีการและเป้าหมายที่ต้องการ อย่างแท้จริง และ โครงการ/กิจกรรม ยังไม่สอดคล้องกับเป้าหมายหลัก ในการปลูกฝังวินัยด้าน การจราจร เช่น บางโครงการกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้สูงอายุ ทำให้การปลูกฝังวินัยจราจรไม่ประสบ ความสำเร็จ นอกจากนี้สถานศึกษามีการทำโครงการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งโครงการเน้นให้นักเรียนรู้กฎ จราจรเพื่อนำความรู้ไปสอบทำใบอนุญาตขับขี่ทำให้ปลูกฝังความมีวินัยทางจราจรไม่ได้ผลเท่าที่ควร

3. ด้านโครงสร้าง พบว่า สถานศึกษายังไม่มีกำหนดผู้รับผิดชอบโดยตรงใน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน แต่มอบหมายให้ครูฝ่ายปกครองและครูผู้สอน รายวิชาเป็นผู้ให้ความรู้ด้านวินัยจราจร

4. ด้านกลยุทธ์ พบว่า สถานศึกษายังไม่มีกลยุทธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรที่ชัดเจนโดย โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ยังไม่สอดคล้องกับ ปัญหา สาเหตุ ของการกระทำผิดวินัยจราจร โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ยังไม่หลากหลาย

5. ด้านระบบงาน พบว่า สถานศึกษายังกำหนดขั้นตอน วิธีการ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนยังไม่หลากหลายและไม่ชัดเจน งบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งสถานีดำรงและสถานศึกษายังไม่เพียงพอกับการปฏิบัติงาน การให้บริการแบบ ONE STOP SERVICE ตามการบังคับใช้กฎหมายจราจรยังไม่สมบูรณ์แบบ ครบถ้วนทุกกระบวนการ เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ยังมีไม่เพียงพอ เนื่องจากได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นมาใช้ในการปฏิบัติงาน

2.2.3 ผลการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร สรุปผลได้ดังนี้

ผลการศึกษาปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังนี้

1. ปัจจัยจากสภาพแวดล้อมภายใน มีดังนี้

1.1 ด้านบุคลากร พบว่า มีความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านวินัยจราจรให้กับเยาวชน บุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้ปกครองทำเป็นตัวอย่างที่ดี ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนและผู้ปกครองให้การสนับสนุนเมื่อเยาวชนต้องการอุปกรณ์ที่ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

1.2 ด้านงบประมาณ พบว่า มีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอ มีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น มีการใช้จ่ายด้านงบประมาณงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

1.3 ด้านวัสดุอุปกรณ์ พบว่า มีการจัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้ามป้ายเตือนภายในสถานศึกษา มีการเพิ่มป้ายประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และ สถานการณ์ มีสื่อและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยจราจร

1.4 ด้านการบริหารจัดการ พบว่า มีการฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน มีการประชาสัมพันธ์ รณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่นโทรทัศน์ สถานีวิทยุ มีการประกาศยกย่อง ชมเชย เยาวชนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นแบบอย่างที่ดี

2. ปัจจัยจากสภาพแวดล้อมภายนอก ดังนี้

2.1 ด้านสังคมและวัฒนธรรม พบว่า ผู้ปกครองเป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร มีการทำให้เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นด้านบุคลากรเก่ง เมื่อปฏิบัติตามกฎจราจรโดยประกาศผ่านสื่อสังคมออนไลน์ มีการปลูกฝังการปฏิบัติตามกฎหมาย มีสถานศึกษาที่สนับสนุนสร้างค่านิยม ขับเคลื่อน และมีมาตรการวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน มีการสร้างทัศนคติที่ดีทางสังคมเกี่ยวกับวินัยความปลอดภัยทางถนนแก่เยาวชน มีพฤติกรรมเลียนแบบของเยาวชน สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อนมีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

2.2 ด้านการเมืองและกฎหมาย พบว่า ประเทศไทยมีกฎหมายจราจรบังคับใช้ ซึ่งสถานศึกษาสามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสถานศึกษา ทัศนคติของเยาวชนและผู้ปกครองต่อกฎหมายจราจร มองว่าปัญหาจราจรเป็นเรื่องเล็กน้อย เป็นอุปสรรคต่อการปลูกฝังวินัยจราจร

2.3 ด้านเศรษฐกิจ พบว่า มีภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน (บ. ฮอนด้า) มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแผนพัฒนาการศึกษา ซึ่งเอื้อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยด้านจราจร รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน และสภาวะทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

2.4 ด้านเทคโนโลยี พบว่า มีหน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนและมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีความทันสมัยของเทคโนโลยี เอื้อต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน (เช่นระบบ checker ตัดคะแนนและแจ้งผลให้ผู้ปกครองทราบ) มีการเชื่อมต่อระบบออนไลน์ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่สมบูรณ์และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานจริง (เช่น สำนักงานขนส่ง สถานีตำรวจ โรงเรียน)

ตอนที่ 3 ผลการศึกษากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

3.1 ผลการศึกษาแนวปฏิบัติที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา ของสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จ โดยการสัมภาษณ์

ผลการศึกษาแนวปฏิบัติที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา โดยการสัมภาษณ์ผู้บริหารสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จในด้านการปลูกฝัง
วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ผู้บริหารโรงเรียน
ชุมชนบ้านเขาแก้ว อำเภอพรานกระต่าย จังหวัดกำแพงเพชร ผู้บริหารโรงเรียนบ้านดงซ่อม อำเภอ
โกสัมพีนคร จังหวัดกำแพงเพชร ผู้บริหารโรงเรียนบ้านชายเคือง อำเภอบึงสามัคคี จังหวัด
กำแพงเพชร ผู้บริหารโรงเรียนบ้านส่องตาแล อำเภอปางมะค่า จังหวัดกำแพงเพชร ได้แนวปฏิบัติที่ดี
ในแต่ละด้าน ดังนี้

1. ด้านบุคลากร พบว่า มีครูผู้รับผิดชอบโครงการ ครูประจำชั้น ครูที่ปรึกษา
สภานักเรียนโดยแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการด้านวินัยนักเรียน จัดกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถ
ใช้ถนนให้ปลอดภัย โดยปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้เด็ก
นักเรียน มีการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ด้านการบริหารจัดการเรียนการสอนให้นักเรียนได้ปฏิบัติจริง
เพื่อให้นักเรียนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ
จราจร ผู้ปกครอง ผู้นำชุมชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย
2. ด้านรูปแบบการบริหาร พบว่า มีการใช้รูปแบบการบริหารการศึกษาวิจัยด้าน
ความปลอดภัยทางถนนโดยการใช้กระบวนการบริหาร ดังนี้ 1) การวางแผน การทำงานมีการวางแผน
โดยเขียนโครงการ แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน ประชุม เสนอโครงการ 2) การปฏิบัติ เป็น
ขั้นตอนการดำเนินการตามโครงการ จัดทำ จัดหาอุปกรณ์ 3) ตรวจสอบ เป็นขั้นตอนการติดตาม
ประเมินผลและหาข้อบกพร่อง เพื่อนำไปแก้ไขต่อไป 4) การปรับปรุงแก้ไข นำผลการประเมินผล
ไปปรับปรุงแก้ไขและพัฒนา
3. ด้านโครงสร้าง พบว่า มีการสร้างความรู้และความตระหนักในเรื่องการปลูกฝัง
วินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการให้นักเรียนได้ลงมือปฏิบัติจริง มีการจัดตั้งคณะกรรมการ
นักเรียน โดยมีสภานักเรียนเป็นตัวขับเคลื่อนคอยดูแลพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของนักเรียน
ระหว่างเดินทางไปและกลับโรงเรียน โดยมีครูที่ปรึกษาคอยให้คำแนะนำ กำหนดเป้าหมายในการ
ดำเนินกิจกรรมโครงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สร้างเครือข่ายอย่างเป็นรูปธรรม มีการทำงานร่วมกันระหว่าง ครูครอบครัวและชุมชน โดยมีการ
รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ปัญหา จัดลำดับปัญหาการมีส่วนร่วมและการแก้ปัญหา

4. ด้านกลยุทธ์ พบว่า มีการใช้กลยุทธ์ สร้างนักเรียน เสริมความรู้ คู่วินัย โดย มุ่งเน้นให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับนักเรียน จัดกิจกรรมที่ส่งเสริมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยสอดแทรกเข้ากับบทเรียนโดยใช้กลยุทธ์ดังนี้ 1) กลยุทธ์ การณรงค์ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 2) กลยุทธ์ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 3) กลยุทธ์ อบรมให้ความรู้สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

5. ด้านระบบงาน พบว่า การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ให้ประสบความสำเร็จในด้านระบบงาน ต้องกำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจน ทำความเข้าใจและให้ความรู้แก่ ผู้ปกครอง ชุมชน ในด้านความปลอดภัยทางถนน ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร สำนักงานขนส่งจังหวัด องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น หน่วยงานต้นสังกัด และต้องมีการ จัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง มีการสรุปโครงการและกิจกรรมเพื่อพัฒนาโครงการอย่างจริงจัง

6. ด้านปัจจัย พบว่า ปัจจัยที่ทำให้สถานศึกษาประสบความสำเร็จในการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนมีดังนี้ ปัจจัยภายใน 1) ครูและบุคลากรทางการศึกษาให้ความสนใจ และตั้งใจให้ความรู้แก่เด็กอย่างจริงจังและต่อเนื่อง 2) สถานักเรียนเป็นผู้นำในการปฏิบัติตามกฎ จราจรและนักเรียนทุกด้านบุคลากรร่วมใจกันปฏิบัติตามกฎจราจร 3) โครงสร้างการบริหารงานมี ประสิทธิภาพ 4) งบประมาณทั้งภาครัฐและที่ภาคเอกชนสนับสนุนที่เพียงพอ และปัจจัยภายนอก ได้แก่ 1) วิทยากรที่มาให้ความรู้ มาให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง 2) ชุมชนและด้านบุคลากรในชุมชนร่วมใจ กันปฏิบัติตามกฎจราจร 3) ผู้ปกครองนักเรียนทำเป็นแบบอย่างที่ดี 4) เทคโนโลยี ที่ได้รับการ สนับสนุนมีความทันสมัย

3.2 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก การปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่

ตารางที่ 18 แสดงจุดแข็งและจุดอ่อนของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weakness : W)
S1 ตำรวจจราจรมีความเชี่ยวชาญในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	W1 ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรมีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน
S2 ตำรวจจราจรมีการพัฒนาวิธีการให้ความรู้กับเยาวชน ให้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามวินัยจราจร	W2 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนไม่เพียงพอ
S3 ตำรวจจราจรมีความรู้ ความสามารถในการใช้สื่อเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	W3 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีมีการประเมินความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน
S4 ตำรวจจราจรมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนและหน่วยงานต่างๆ	W4 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีเทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ยังไม่เพียงพอ
S5 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการประสานงานเพื่อขอรับงบประมาณสนับสนุนการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานภายนอก	W5 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีระบบสารสนเทศที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการที่ส่งเสริมการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ยังไม่สมบูรณ์แบบ
S6 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการใช้จ่ายด้านงบประมาณงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ	W6 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการประชาสัมพันธ์ที่ไม่ทั่วถึง ทำให้เยาวชนเข้าร่วมกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนน้อยลง
S7 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการให้ความรู้เพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	W7 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีมีการประเมินผลลัพธ์ หรือผลกระทบที่เกิดจากการจัดโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไม่ชัดเจน
S8 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังวินัยจราจรผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ เสี่ยงตามสาย การประชาสัมพันธ์วินัยจราจรตามเทศกาลต่างๆ	

ตารางที่ 18 (ต่อ)

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weakness : W)
S9 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการวางแผนดำเนินการตามแผน ติดตามประเมินผลและนำผลการติดตามประเมินผลมาปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	W8 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่นน้อย
S10 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดโครงสร้างและผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ชัดเจน	W9 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ยังไม่มีการกำหนดเป้าหมายที่ต้องการอย่างแท้จริง
S11 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนโดยตรง	W10 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินโครงการ/กิจกรรมที่ยังไม่สอดคล้องกับเป้าหมายหลักในการปลูกฝังวินัยด้านการจราจร เช่น บางโครงการกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้สูงอายุ ทำให้การปลูกฝังวินัยจราจรไม่ประสบความสำเร็จ
S12 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง	
S13 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่หลากหลายและชัดเจน	

จากตารางที่ 17 แสดงผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยใช้เทคนิคสวอต (SWOT Analysis) พบว่ามี จุดแข็ง (Strengths) จำนวน 13 และมีจุดอ่อน (Weaknesses) จำนวน 10 ข้อ

ตารางที่ 19 แสดงโอกาส และอุปสรรคของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
O1 ครู ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร	T1 สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
O2 หน่วยงานภายนอกมีการยกย่องเยาวชนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยประกาศผ่านสื่อสังคมออนไลน์ทำให้เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นด้านบุคลากรดี ด้านบุคลากรเก่ง	T2 พฤติกรรมการเลียนแบบการทำผิดกฎจราจรของเยาวชน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
O3 สถานศึกษามีการรณรงค์และจัดทำโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยทำร่วมกับภาครัฐและเอกชน	T3 ทศนคติของเยาวชนและผู้ปกครองต่อกฎหมายจราจร มองว่าปัญหาจราจรเป็นเรื่องเล็กน้อย เป็นอุปสรรคต่อการปลูกฝังวินัยจราจร
O4 สถานศึกษาบางแห่งมีด้านการบริหารจัดการเรียนการสอนด้านการจราจรซึ่งเป็นการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา	T4 การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลส่งผลให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนงานให้สอดคล้องกับนโยบายที่เปลี่ยนแปลง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในบางโครงการ
O5 สถานศึกษามีการมอบหมายผู้รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	T5 สถานศึกษา还没有มีกลยุทธ์ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และโครงการ/กิจกรรมยังไม่หลากหลาย
O6 รัฐบาลประกาศปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ทุกภาคส่วนจึงมีนโยบายเดียวกัน	T6 รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน
O7 ประเทศไทยมีกฎหมายจราจรบังคับใช้ซึ่งสถานศึกษาสามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสถานศึกษา	T7 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นสถานศึกษา มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้การพัฒนาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
O8 ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	T8 การจัดสรรงบประมาณภาครัฐล่าช้า ทำให้การปลูกฝังไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 19 (ต่อ)

โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
O9 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแผนพัฒนาการศึกษา ซึ่งเอื้อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยด้านจรรยาบรรณ	T9 การเชื่อมต่อระบบออนไลน์ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่สมบูรณ์และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานจริง (เช่น ขนส่ง ตำรวจ ครู โรงเรียน อบจ.)
O10 หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ สื่อเทคโนโลยี ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน	T10 อุปกรณ์เทคโนโลยีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานศึกษา มีไม่เพียงพอต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย

จากตารางที่ 19 แสดงผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกาแพงเพชร โดยใช้เทคนิคสวอท (SWOT Analysis) พบว่ามีโอกาส จำนวน 10 ข้อ และมีอุปสรรค จำนวน 10 ข้อ

ผลการประเมินความสำคัญของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกาแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 20-21

ตารางที่ 20 แสดงค่าน้ำหนัก คะแนน คะแนนถ่วงน้ำหนัก และอันดับการปลูกฝังวินัยด้าน
ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ปัจจัยภายใน	ค่าน้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	อันดับ
จุดแข็ง (Strength : S)				
1. ตำรวจจราจรมีความเชี่ยวชาญในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	0.037	3.42	0.126	7
2. ตำรวจจราจรมีการพัฒนาวิธีการให้ความรู้กับเยาวชนให้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามวินัยจราจร	0.037	3.08	0.114	9
3. ตำรวจจราจรมีความรู้ ความสามารถในการใช้สื่อเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	0.038	3.33	0.126	7
4. ตำรวจจราจรมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนและหน่วยงานต่างๆ	0.041	3.42	0.140	3
5. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการประสานงานเพื่อขอรับงบประมาณสนับสนุนการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานภายนอก	0.033	3.83	0.126	7
6. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการใช้ช่องทางงบประมาณงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ	0.039	3.75	0.146	1
7. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการให้ความรู้เพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	0.039	3.67	0.143	2
8. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังวินัยจราจรผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ เสียงตามสาย การประชาสัมพันธ์วินัยจราจรตามเทศกาลต่างๆ	0.038	3.25	0.123	8
9. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดโครงสร้างและผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ที่ชัดเจน	0.039	3.50	0.136	4

ตารางที่ 20 (ต่อ)

ปัจจัยภายใน	ค่าน้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	อันดับ
10. ดำรงจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนโดยตรง	0.035	3.67	0.128	6
11. ดำรงจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง	0.037	3.83	0.142	2
12. ดำรงจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดรูปแบบวิธีการ ขั้นตอนในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ที่หลากหลายและชัดเจน	0.040	3.42	0.137	4
รวมจุดแข็ง	0.488		1.718	
จุดอ่อน (Weakness : W)				
1. ดำรงจรรยาบรรณที่เป็นวิทยากรมีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน	0.051	4.75	0.242	3
2. ดำรงจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชรมีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนไม่เพียงพอ	0.051	4.67	0.238	4
3. ดำรงจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีประเมินความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน	0.051	4.83	0.246	2
4. ดำรงจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชรมีเทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ยังไม่เพียงพอ	0.053	4.50	0.238	5

ตารางที่ 20 (ต่อ)

ปัจจัยภายใน	ค่าน้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	อันดับ
5. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีระบบสารสนเทศที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการที่ส่งเสริมการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ยังไม่สมบูรณ์แบบ	0.053	4.58	0.243	4
6. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการประชาสัมพันธ์ที่ไม่ทั่วถึง ทำให้เยาวชนเข้าร่วมกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนน้อยลง	0.049	4.75	0.233	6
7. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีผลการประเมินผลลัพธ์ หรือผลกระทบที่เกิดจากการจัดโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไม่ชัดเจน	0.051	4.75	0.242	4
8. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่นน้อย	0.053	4.75	0.252	1
9. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ยังไม่มีการกำหนดเป้าหมายที่ต้องการอย่างแท้จริง	0.049	4.83	0.237	4
10. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินโครงการ/กิจกรรมที่ยังไม่สอดคล้องกับเป้าหมายหลักในการปลูกฝังวินัยด้านการจราจร เช่น บางโครงการกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้สูงอายุ ทำให้การปลูกฝังวินัยจราจรไม่ประสบความสำเร็จ	0.051	4.50	0.229	7
รวมจุดอ่อน	0.512		2.400	
รวมจุดแข็งและจุดอ่อน	1			

จากตารางที่ 20 แสดงอันดับของจุดแข็ง จำนวน 13 ข้อ ผลรวมของคะแนนถ่วงน้ำหนักเท่ากับ 1.718 อันดับของจุดอ่อน จำนวน 10 ข้อ ผลรวมของคะแนนถ่วงน้ำหนักเท่ากับ 2.400 รวมค่าน้ำหนักของจุดแข็ง และจุดอ่อนเท่ากับ 1

ตารางที่ 21 แสดงผลการประเมินความสำคัญของปัจจัยภายนอกด้าน โอกาส และอุปสรรคของการพัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ปัจจัยภายนอก	ค่าน้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	อันดับ
โอกาส (Opportunity : O)				
1. ครู ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร	0.057	4.92	0.280	1
2. หน่วยงานภายนอกมีการยกย่องเยาวชนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยประกาศผ่านสื่อสังคมออนไลน์การทำให้เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นด้านบุคลากรดี ด้านบุคลากรเก่ง	0.056	4.92	0.275	2
3. สถานศึกษามีการรณรงค์และจัดทำโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยทำร่วมกับภาครัฐและเอกชน	0.051	4.75	0.242	6
4. สถานศึกษาบางแห่งมีด้านการบริหารจัดการเรียนการสอนด้านการจราจรซึ่งเป็นการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา	0.055	4.75	0.261	3
5. สถานศึกษามีการมอบหมายผู้รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	0.057	4.92	0.280	1
6. รัฐบาลประกาศปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ทุกภาคส่วนจึงมีนโยบายเดียวกัน	0.054	4.83	0.261	3
7. ประเทศไทยมีกฎหมายจราจรบังคับใช้ซึ่งสถานศึกษาสามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสถานศึกษา	0.055	4.75	0.261	3

ตารางที่ 21 (ต่อ)

ปัจจัยภายนอก	ค่าน้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	อันดับ
8. ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	0.054	4.83	0.261	3
9. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแผนพัฒนาการศึกษาซึ่งเอื้อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยด้านจราจร	0.055	4.58	0.252	5
10. หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ สื่อเทคโนโลยี ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนและมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน	0.057	4.50	0.256	4
รวมโอกาส	0.551		2.629	
อุปสรรค (Threat : T)				
1. สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคมส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	0.044	4.17	0.183	4
2. พฤติกรรมการเลียนแบบการทำผิดกฎจราจรของเยาวชนมีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	0.045	4.08	0.184	3
3. ทักษะคิดของเยาวชนและผู้ปกครองต่อกฎหมายจราจรมองว่าปัญหาจราจรเป็นเรื่องเล็กน้อย เป็นอุปสรรคต่อการปลูกฝังวินัยจราจร	0.044	4.25	0.187	2
4. การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลส่งผลให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนงานให้สอดคล้องกับนโยบายที่เปลี่ยนแปลง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในบางโครงการ	0.045	3.75	0.169	6
5. สถานศึกษายังไม่มีกลยุทธ์ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และโครงการ/กิจกรรมยังไม่หลากหลาย	0.044	4.17	0.183	3
6. รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน	0.043	3.92	0.168	7

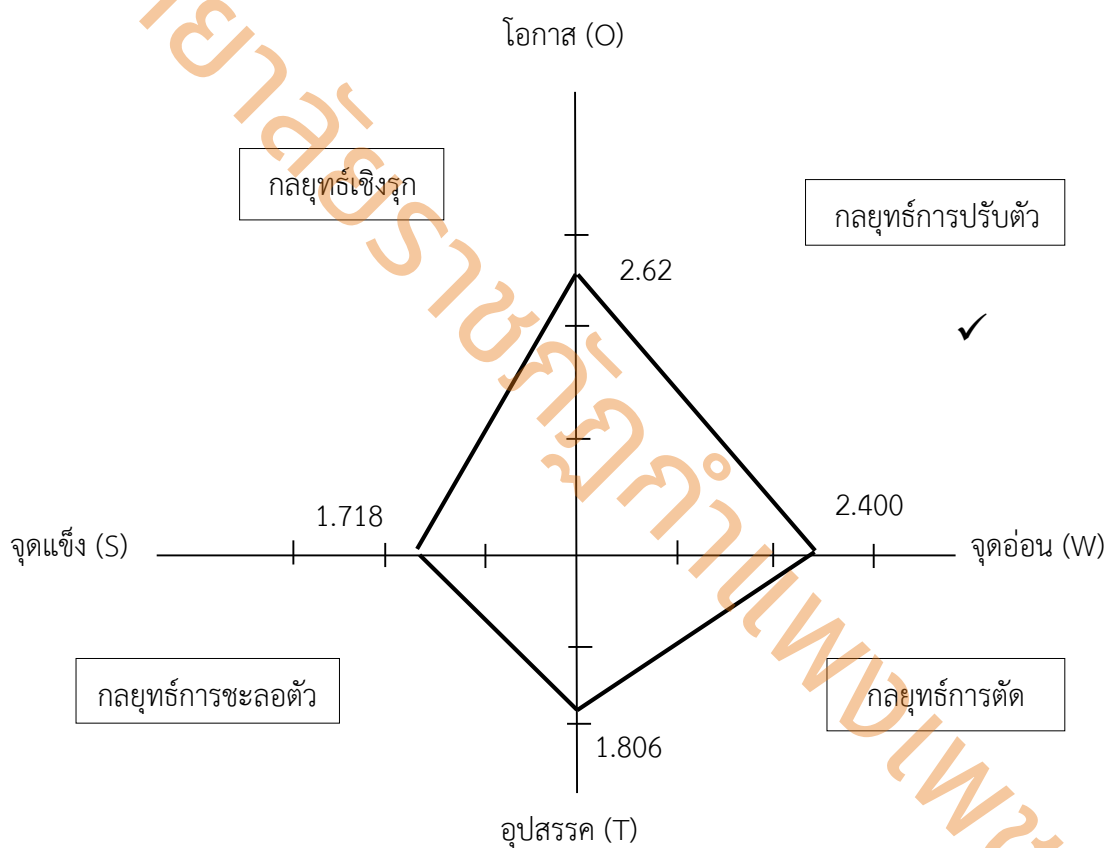
ตารางที่ 21 (ต่อ)

ปัจจัยภายนอก	ค่าน้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	อันดับ
7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นสถานศึกษา มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้การพัฒนาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนไม่ทันต่อความต้องการ	0.045	3.92	0.176	5
8. การจัดสรรงบประมาณภาครัฐล่าช้า ทำให้การปลูกฝังไม่ต่อเนื่อง	0.044	4.00	0.176	5
9. การเชื่อมต่อระบบออนไลน์ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่สมบูรณ์และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานจริง (เช่น ขนส่ง ตำรวจ ครู โรงเรียน อบจ.)	0.048	3.83	0.184	3
10. อุปกรณ์เทคโนโลยีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นสถานศึกษา มีไม่เพียงพอต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย	0.047	4.17	0.196	1
รวมอุปสรรค	0.449		1.806	
รวมโอกาสและอุปสรรค	1			

จากตารางที่ 21 แสดงอันดับของโอกาส จำนวน 10 ข้อ ผลรวมของคะแนนถ่วงน้ำหนักเท่ากับ 2.629 อันดับที่ยิ่งอุปสรรค จำนวน 10 ข้อ ผลรวมของคะแนนถ่วงน้ำหนักเท่ากับ 1.806 รวมค่าน้ำหนักของโอกาส และอุปสรรคเท่ากับ 1

สถานการณ์หรือตำแหน่งกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งนำคะแนนถ่วงน้ำหนักของ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค มาเขียนกราฟ ปรากฏดังภาพที่ 3

จุดแข็ง (Strength)	S	1.718
จุดอ่อน (Weakness)	W	2.400
โอกาส (Opportunity)	O	2.629
อุปสรรค (Threat)	T	1.806



ภาพที่ 3 แสดงตำแหน่งกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

จากภาพที่ 3 แสดงว่าตำแหน่งกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร คือ กลยุทธ์แบบ WO หรือ กลยุทธ์การปรับตัว เมื่อพิจารณาพื้นที่ได้กราฟพบว่า ในตำแหน่งยุทธศาสตร์แบบ WO (Analyzer strategy) หรือกลยุทธ์

การปรับตัวมีขนาดใหญ่ที่สุด รองลงมาคือ ตำแหน่งยุทธศาสตร์แบบ SO (Prospector Strategy) หรือ กลยุทธ์เชิงรุก ตำแหน่งยุทธศาสตร์แบบ WT (Defender Strategy) หรือกลยุทธ์การตัดทอน สำหรับอันดับสุดท้ายคือตำแหน่งยุทธศาสตร์แบบ ST (Reactor Strategy) หรือ กลยุทธ์การชะลอตัว ดังนั้นจึงต้องสร้างกลยุทธ์ ลดจุดอ่อน โดยใช้โอกาสที่มีค่อนข้างสูงเป็นตัวสนับสนุน (สร้างจาก WO Matrix) และยังสามารถใช้จุดแข็ง และโอกาสสร้างกลยุทธ์ (สร้างจาก SO matrix) เพิ่มเติมได้ รวมทั้งสร้างกลยุทธ์ที่ลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรค (สร้างจาก WT Matrix) และสร้างกลยุทธ์ที่ใช้จุดแข็ง มาแก้ไขอุปสรรค (สร้างจาก ST Matrix)

3.3 ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อให้ได้กลยุทธ์เชิงรุก (SO) กลยุทธ์การปรับตัว (WO) กลยุทธ์การตัดทอน (WT) และกลยุทธ์การชะลอตัว (ST)

ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อให้ได้กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 22-25

ตารางที่ 22 แสดงผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix เพื่อกำหนดกลยุทธ์เชิงรุก (SO) ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

จุดแข็ง (Strengths : S)	โอกาส (Opportunities : O)
S1 ดำรวจจรรยาบรรณมีความเชี่ยวชาญในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	O1 ครู ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร
S2 ดำรวจจรรยาบรรณมีการพัฒนาวิธีการให้ความรู้กับเยาวชน ให้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามวินัยจราจร	O2 หน่วยงานภายนอกมีการยกย่องเยาวชนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยประกาศผ่านสื่อสังคมออนไลน์การทำให้เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นด้านบุคลากรดี ด้านบุคลากรเก่ง
S3 ดำรวจจรรยาบรรณมีความรู้ ความสามารถในการใช้สื่อเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	O3 สถานศึกษามีการรณรงค์และจัดทำโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยทำร่วมกับภาครัฐและเอกชน
S4 ดำรวจจรรยาบรรณมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนและหน่วยงานต่างๆ	O4 สถานศึกษาบางแห่งมีด้านการบริหารจัดการเรียนการสอนด้านการจราจรซึ่งเป็นการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ

ตารางที่ 22 (ต่อ)

จุดแข็ง (Strengths : S)	โอกาส (Opportunities : O)
<p>S5 ดำรวจจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการประสานงานเพื่อขอรับงบประมาณสนับสนุนการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานภายนอก</p>	<p>O5 สถานศึกษามีการมอบหมายผู้รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเยาวชนในสถานศึกษา</p>
<p>S6 ดำรวจจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการให้ความรู้เพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p>	<p>O6 รัฐบาลประกาศปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ทุกภาคส่วนจึงมีนโยบายเดียวกัน</p>
<p>S7 ดำรวจจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังวินัยจราจรผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ เสียงตามสาย การประชาสัมพันธ์วินัยจราจรตามเทศกาลต่างๆ</p>	<p>O7 ประเทศไทยมีกฎหมายจราจรบังคับใช้ซึ่งสถานศึกษาสามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสถานศึกษา</p>
<p>S8 ดำรวจจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการวางแผนดำเนินการตามแผน ติดตามประเมินผลและนำผลการติดตามประเมินผลมาปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>O8 ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>S9 ดำรวจจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดโครงสร้างและผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ชัดเจน</p>	<p>O9 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแผนพัฒนาการศึกษา ซึ่งเอื้อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยด้านจราจร</p>
<p>S10 ดำรวจจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนโดยตรง</p>	<p>O10 หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ สื่อเทคโนโลยี ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนและมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน</p>
<p>S11 ดำรวจจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง</p>	

ตารางที่ 22 (ต่อ)

จุดแข็ง (Strengths : S)	โอกาส (Opportunities : O)
S12 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่หลากหลายและชัดเจนกลยุทธ์/ตัวชี้วัด/มาตรการ	

จากตารางที่ 22 (ร่าง) กลยุทธ์เชิงรุก (SO) จำนวน 1 กลยุทธ์ ได้แก่
 กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ
 (S1,S2,S3,S4,S7,S12,O6,O7)

ตารางที่ 23 แสดงผลการศึกษา TOWS Matrix กลยุทธ์การปรับตัว (WO) การปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

จุดอ่อน (Weakness : W)	โอกาส (Opportunities : O)
<p>W1 ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรมีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน</p> <p>W2 ตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรมีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนไม่เพียงพอ</p> <p>W3 ตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีมีการประเมินความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน</p> <p>W4 ตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรมีเทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ยังไม่เพียงพอ</p> <p>W5 ตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรมีระบบสารสนเทศที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการที่ส่งเสริมการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ยังไม่สมบูรณ์แบบ</p> <p>W6 ตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรมีการประชาสัมพันธ์ที่ไม่ทั่วถึง ทำให้เยาวชนเข้าร่วมกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนน้อยลง</p> <p>W7 ตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มีมีการประเมินผลลัพธ์ หรือผลกระทบที่เกิดจากการจัดโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไม่ชัดเจน</p>	<p>O1 ครู ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร</p> <p>O2 หน่วยงานภายนอกมีการยกย่องเยาวชนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยประกาศผ่านสื่อสังคมออนไลน์การทำให้เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นด้านบุคลากรดี ด้านบุคลากรเก่ง</p> <p>O3 สถานศึกษามีการรณรงค์และจัดทำโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยทำร่วมกับภาครัฐและเอกชน</p> <p>O4 สถานศึกษาบางแห่งมีด้านการบริหารจัดการเรียนการสอนด้านการจราจรซึ่งเป็นการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา</p> <p>O5 สถานศึกษามีการมอบหมายผู้รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน</p> <p>O6 รัฐบาลประกาศปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ทุกภาคส่วนจึงมีนโยบายเดียวกัน</p> <p>O7 ประเทศไทยมีกฎหมายจราจรบังคับใช้ซึ่งสถานศึกษาสามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสถานศึกษา</p> <p>O8 ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน</p> <p>O9 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแผนพัฒนาการศึกษา ซึ่งเอื้อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยด้านจราจร</p>

ตารางที่ 23 (ต่อ)

จุดอ่อน (Weakness : W)	โอกาส (Opportunities : O)
W8 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่นน้อย	O10 หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ สื่อเทคโนโลยี ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนและมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน
W9 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ยังไม่มีการกำหนดเป้าหมายที่ต้องการอย่างแท้จริง	
W10 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินโครงการ/กิจกรรมที่ยังไม่สอดคล้องกับเป้าหมายหลักในการปลูกฝังวินัยด้านการจราจร เช่น บางโครงการกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้สูงอายุ ทำให้การปลูกฝังวินัยจราจรไม่ประสบความสำเร็จ	

จากตารางที่ 23 (ร่าง) กลยุทธ์ปรับตัว (WO) จำนวน 3 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (W1,W2,W3,W4,W5,W8 O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการกำกับติดตามการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (W7,W9,W10,O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

กลยุทธ์ที่ 6 ส่งเสริมการทำงานร่วมกันของตำรวจจราจรกับหน่วยงานงานที่เกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (W1, O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

ตารางที่ 24 แสดงผลการศึกษา TOWS Matrix กลยุทธ์การตัดทอน (WT) การปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

จุดอ่อน (Weakness : W)	อุปสรรค (Threat : T)
W1 ดำรวจจรรยาจรที่เป็นวิทยากรมีจำนวนที่ไม่ สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวน เยาวชน	T1 สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหา ทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนน
W2 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรมีงบประมาณ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนไม่เพียงพอ	T2 พฤติกรรมการเลียนแบบการทำผิดกฎจราจร ของเยาวชน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนน
W3 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มี ประเมินความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ชัดเจน	T3 ทักษะคิดของเยาวชนและผู้ปกครองต่อ กฎหมายจราจร มองว่าปัญหาจราจรเป็นเรื่อง เล็กน้อย เป็นอุปสรรคต่อการปลูกฝังวินัยจราจร
W4 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรมีเทคโนโลยี ที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณ แอลกอฮอล์ ยังไม่เพียงพอ	T4 การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลส่งผลให้ต้องมีการ ปรับเปลี่ยนแผนงานให้สอดคล้องกับนโยบาย ที่เปลี่ยนแปลง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในบาง โครงการ
W5 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรมีระบบ สารสนเทศที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการที่ ส่งเสริมการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนให้กับเยาวชน ยังไม่สมบูรณ์แบบ	T5 สถานศึกษายังไม่มีกลยุทธ์ ในการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และ โครงการ/กิจกรรมยังไม่หลากหลาย
W6 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรมีการ ประชาสัมพันธ์ที่ไม่ทั่วถึง ทำให้เยาวชนเข้าร่วม กิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนน้อยลง	T6 รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อ ยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบน ท้องถนน
W7 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรยังไม่มี ประเมินผลลัพธ์ หรือผลกระทบที่เกิดจากการจัด โครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนอย่างไม่ชัดเจน	T7 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานศึกษา มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้การพัฒนา การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่ทันต่อความต้องการ
	T8 การจัดสรรงบประมาณภาครัฐล่าช้า ทำให้ การปลูกฝังไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 24 (ต่อ)

จุดอ่อน (Weakness : W)	อุปสรรค (Threat : T)
<p>W8 ดำรวจกฎธรรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่นน้อย</p> <p>W9 ดำรวจกฎธรรจังหวัดกำแพงเพชรมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ยังไม่มีการกำหนดเป้าหมายที่ต้องการอย่างแท้จริง</p> <p>W10 ดำรวจกฎธรรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินโครงการ/กิจกรรมที่ยังไม่สอดคล้องกับเป้าหมายหลักในการปลูกฝังวินัยด้านการจราจร เช่น บางโครงการกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้สูงอายุ ทำให้การปลูกฝังวินัยจราจรไม่ประสบความสำเร็จ</p>	<p>T9 การเชื่อมต่อระบบออนไลน์ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่สมบูรณ์และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานจริง (เช่น ขนส่ง ตำรวจ ครู โรงเรียน อบจ.)</p> <p>T10 อุปกรณ์เทคโนโลยีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานศึกษา มีไม่เพียงพอต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย</p>

จากตารางที่ 24 (ร่าง) กลยุทธ์การตัดทอน (WT) จำนวน 1 กลยุทธ์ ได้แก่
 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์ให้มีประสิทธิภาพ
 (W6,T1,T2,T3,T6,T9,T10)

ตารางที่ 25 แสดงผลการศึกษา TOWS Matrix กลยุทธ์การชะลอตัว (ST) การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

จุดแข็ง (Strengths : S)	อุปสรรค (Threat : T)
S1 ดำรวจจรรยาจรมีความเชี่ยวชาญในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	T1 สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
S2 ดำรวจจรรยาจรมีการพัฒนาวิธีการให้ความรู้กับเยาวชน ให้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามวินัยจราจร	T2 พฤติกรรมการเลียนแบบการทำผิดกฎจราจรของเยาวชน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
S3 ดำรวจจรรยาจรมีความรู้ ความสามารถในการใช้สื่อเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	T3 ทศนคติของเยาวชนและผู้ปกครองต่อกฎหมายจราจร มองว่าปัญหาจราจรเป็นเรื่องเล็กน้อย เป็นอุปสรรคต่อการปลูกฝังวินัยจราจร
S4 ดำรวจจรรยาจรมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนและหน่วยงานต่างๆ	T4 การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลส่งผลให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนงานให้สอดคล้องกับนโยบายที่เปลี่ยนแปลง ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในบางโครงการ
S5 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรมีการประสานงานเพื่อขอรับงบประมาณสนับสนุนการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานภายนอก	T5 สถานศึกษายังไม่มีกลยุทธ์ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และโครงการ/กิจกรรมยังไม่หลากหลาย
S6 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการให้ความรู้เพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	T6 รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน
S7 ดำรวจจรรยาจรจังหวัดกำแพงเพชรมีการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังวินัยจราจรผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ เสียงตามสาย การประชาสัมพันธ์วินัยจราจรตามเทศกาลต่างๆ	T7 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานศึกษา มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้การพัฒนาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนไม่ทันต่อความต้องการ
	T8 การจัดสรรงบประมาณภาครัฐล่าช้า ทำให้การปลูกฝังไม่ต่อเนื่อง

ตารางที่ 25 (ต่อ)

จุดแข็ง (Strengths : S)	อุปสรรค (Threat : T)
S8 ดำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการวางแผนดำเนินการตามแผน ติดตามประมวผลผลและนำผลการติดตามประเมินผลมาปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	T9 การเชื่อมต่อระบบออนไลน์ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่สมบูรณ์และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานจริง (เช่น ขนส่ง ตำรวจ ครู โรงเรียน อบจ.)
S9 ดำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดโครงสร้างและผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ชัดเจน	T10 อุปกรณ์เทคโนโลยีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานศึกษา มีไม่เพียงพอต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
S10 ดำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนโดยตรง	
S11 ดำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการจัดโครงการที่ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง	
S12 ดำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการกำหนดรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่หลากหลายและชัดเจน กลยุทธ์/ตัวชี้วัด/มาตรการ	

จากตารางที่ 25 (ร่าง) กลยุทธ์การชะลอตัว (ST) จำนวน 1 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (S5,S8,S9,S10,S11 T1,T2,T3,T4,T5,T6,T7,T8,T9,T10)

3.4 ร่างวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด กำแพงเพชร

ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix ได้ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด มาตรการ ของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ดังนี้

วิสัยทัศน์ (ร่าง)

ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร มีระบบการบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ให้มีความตระหนักรู้และมีความปลอดภัยทางถนน

พันธกิจ (ร่าง)

1. พัฒนาการบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน
2. พัฒนาการบริหารบุคลากรให้มีสมรรถนะอย่างมืออาชีพ

เป้าประสงค์ (ร่าง)

1. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีการบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่บรรลุเป้าหมาย
2. ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรมีบุคลากรผู้รับผิดชอบการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่มีสมรรถนะ

หลังจากที่ประชุมได้ร่วมกันกำหนดทิศทางของการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ได้แก่ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์ แล้วจากนั้นได้ร่วมกันระดมสมองกำหนดกลยุทธ์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix ได้ดังต่อไปนี้

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 (ร่าง) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน สามารถคิดกลยุทธ์ได้ 4 กลยุทธ์ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (S5,S8,S9,S10,S11 T1,T2,T3,T4,T5,T6,T7,T8,T9,T10)

กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนให้กับเยาวชน (W1,W2,W3,W4,W5,W8 O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์ให้มีประสิทธิภาพ (W6,T1,T2,T3,T6, T9,T10)

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการกำกับติดตามการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (W7,W9,W10,O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 (ร่าง) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรผู้รับผิดชอบการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนให้เป็นมืออาชีพ สามารถคิดกลยุทธ์ได้ 2 กลยุทธ์ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ (S1,S2,S3,S4,S6,S7,
S12, O6,O7)

กลยุทธ์ที่ 6 ส่งเสริมการทำงานร่วมกันของตำรวจจราจรกับหน่วยงานงาน
ที่เกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (W1, O1,O2,O3,O4,O5,
O8,O9,O10)

กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการในแต่ละประเด็นกลยุทธ์ ในการปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร (ร่าง) ปรากฏดังตารางที่ 26-27

ตารางที่ 26 แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ในประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มประสิทธิภาพ
การบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (ร่าง)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
1. พัฒนาระบบการ บริหารงานที่มุ่งเน้น ผลสัมฤทธิ์ในการ ปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน ให้กับเยาวชน (S5,S8, S9,S10,S11T1,T2,T3, T4,T5,T6,T7,T8, T9,T10)	1. ระดับความสำเร็จ ของการพัฒนาระบบ การบริหารงานที่ มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ใน การปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทาง ถนนให้กับเยาวชน 2. ร้อยละของการ ลดลงของอุบัติเหตุ ทางถนนของเยาวชน	1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับผล วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2. กำหนดรายละเอียดของตัวบ่งชี้วัดผลการที่ มุ่งเน้นผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินการ 3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผน ที่กำหนด 4. ตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินงาน และ รายงานเป็นระยะเพื่อแสดงความก้าวหน้าและ สัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานตามเป้าหมาย ที่ต้องการ 5. กำหนดระดับผลงานและเชื่อมโยงกับการให้ รางวัลตอบแทน

ตารางที่ 26 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
2. ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (W1,W2,W3,W4,W5,W8, O1,O2,O3,O4, O5,O8,O9,O10)	1. ระดับความสำเร็จของการสร้างเครือข่ายปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	1. กำหนดเครือข่ายความร่วมมือที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ได้แก่ ตำรวจจราจร รองผู้อำนวยการที่เกี่ยวข้องกับงานวินัยจราจร และครูผู้ดูแลงานด้านจราจร 2. ศึกษาสภาพความร่วมมือของตำรวจภูธรกำแพงเพชรกับเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 3. กำหนดรูปแบบและกิจกรรมความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย เช่น กิจกรรมเสริมหลักสูตร กิจกรรมกับภาคเอกชน กิจกรรมในรายวิชาเรียน 4. ดำเนินกิจกรรมปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย 5. ประเมินผลความสำเร็จในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย

ตารางที่ 26 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
3. พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์ให้มีประสิทธิภาพ (W6,T1, T2,T3,T6,T9,T10)	<p>1. จำนวนของผู้เข้าถึงช่องทางการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน</p> <p>2. ระดับความพึงพอใจของของเยาวชนผู้ปกครองสถานศึกษาที่มีต่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน</p> <p>3. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้ระบบการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร</p> <p>2. แต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาช่องทางการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน</p> <p>3. กำหนดกลุ่มเป้าหมายและช่องทางในการประชาสัมพันธ์ เช่น เยาวชน ผู้ปกครอง ครูในสถานศึกษา</p> <p>4. จัดทำช่องทางในการประชาสัมพันธ์ให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย เช่น ช่องทางออนไลน์ สื่อสิ่งพิมพ์ สถานีวิทยุ สถานีโทรทัศน์</p> <p>5. ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงให้ดีขึ้น</p>

ตารางที่ 26 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
4. พัฒนาระบบการกำกับติดตามการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (W7,W9,W10, O1,O2,O3,O4,O5,O8, O9,O10)	1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 2. ร้อยละของโครงการด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ดำเนินการตามแผน	1. กำหนดวิธีการในการเก็บรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ครอบคลุมระหว่างการดำเนินการและเสร็จสิ้นการดำเนินการ 2. กำหนดวิธีการในการติดตามผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 3. จัดทำเครื่องมือในการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 4. มอบหมายผู้รับผิดชอบในการติดตามประเมินผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 5. ดำเนินการติดตามประเมินผลความสำเร็จของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนและจัดทำรายงาน 6. กำหนดให้นำผลการประเมินไปปรับปรุงการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

ตารางที่ 27 แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ในประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้เป็นมืออาชีพ (ร่าง)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
5. พัฒนาศักยภาพ ตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ (S1,S2,S3,S4,S7, S12,O6,O7)	1. ระดับความสำเร็จในการ พัฒนาศักยภาพตำรวจ จราจรให้เป็นมืออาชีพ 2. ระดับสมรรถนะของ ตำรวจจราจรในการ ถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนให้กับเยาวชน 3. ร้อยละของตำรวจจราจร ที่ได้รับการพัฒนาให้มีความ เชี่ยวชาญในการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทาง ถนนให้กับเยาวชน	1. กำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ของตำรวจจราจรมืออาชีพ 2. กำหนดหลักสูตรการพัฒนาตำรวจ จราจรมืออาชีพ 3. เผยแพร่หลักสูตรการพัฒนาตำรวจ จราจรมืออาชีพ 4. ประเมินสมรรถนะ(ความรู้ ทักษะ เจต คติ)ก่อนและหลัง การพัฒนา 5. กำหนดให้ตำรวจจราจรพัฒนาวิธีการ ให้ความรู้กับเยาวชน ให้ตระหนักถึงการ ปฏิบัติตามวินัยจราจรอย่างต่อเนื่อง
6. ส่งเสริมการทำงาน ร่วมกันของตำรวจ จราจรกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องในการปลูกฝัง วินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน ให้กับเยาวชน (W1, O1,O2,O3,O4,O5, O8,O9, O10)	1. จำนวนวิทยากรเครือข่าย ในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนน ให้กับเยาวชน 2. ระดับความพึงพอใจของ เยาวชนที่มีต่อวิทยากร เครือข่ายในการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทาง ถนน	1. สรรวจผู้ที่มีความสามารถในการเป็น วิทยากรเครือข่ายจากหน่วยงาน สถานศึกษา องค์กรภาครัฐ เอกชน 2. กำหนดบทบาทหน้าที่ร่วมกันของ วิทยากรเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 3. กำหนดโครงการ กิจกรรม และกำหนด ภาระงานในการดำเนินการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับ เยาวชน

ตารางที่ 27 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
		<p>4. จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์ในการเป็นวิทยากรอย่างต่อเนื่อง</p> <p>5. ประเมินผลการดำเนินการให้ความรู้ของวิทยากรเครือข่ายอย่างมีส่วนร่วมและนำผลไปปรับปรุง</p>

จากร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ดังกล่าว แสดงความเชื่อมโยงของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและมาตรการ ปรากฏดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 แสดงความเชื่อมโยงของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและ มาตรการ (ร่าง)

3.5 ผลตรวจสอบร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ (Connoisseurship)

ผู้วิจัยจัดประชุมสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบและวิพากษ์กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในวันจันทร์ที่ 3 สิงหาคม พ.ศ.2563 ณ ห้องประชุม ชั้น 8 อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร โดยนำเสนอร่างการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่ได้จากการทบทวนร่างกลยุทธ์ฯ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการด้านกลยุทธ์และการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านกลยุทธ์ ผู้บริหารสถานศึกษา ตำรวจจราจรที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เข้าร่วมสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและความสอดคล้ององค์ประกอบของกลยุทธ์ ซึ่งผลการปรับร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรได้มีการปรับ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ มาตรการ และตัวชี้วัดของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ตามประเด็นวิพากษ์โดย ดังนี้

ประเด็นที่ 1 องค์ประกอบของกลยุทธ์ที่พัฒนาขึ้นประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ มาตรการและตัวชี้วัด มีความเหมาะสมหรือไม่ ควรแก้ไขอย่างไร

ในประเด็นที่ 1 ผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับโครงสร้างขององค์ประกอบของกลยุทธ์ที่พัฒนาขึ้นซึ่งประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และ มาตรการ

ประเด็นที่ 2 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์ มีความเหมาะสมและสอดคล้องกันหรือไม่ ควรแก้ไขอย่างไร

ในประเด็นที่ 2 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์ โดยภาพรวมมีความเหมาะสม แต่วิสัยทัศน์ควรปรับเป็น ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพเพื่อให้เยาวชนมีความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะครอบคลุมมากกว่าและเพิ่มคำว่างานไว้หน้าปลูกฝัง ซึ่งผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าควรชี้ชัดเลยว่า การปลูกฝังเป็นงานงานหนึ่งในโครงสร้างของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ในส่วนของพันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์ มีการปรับเปลี่ยนคำเล็กน้อยโดยความหมายก็ยังไม่เหมือนเดิม

ประเด็นที่ 3 การพิจารณาความเหมาะสมของกลยุทธ์แยกตามประเด็นกลยุทธ์
 ในประเด็นที่ 3 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าส่วนใหญ่มีความเหมาะสม แต่ควรพิจารณาการใช้คำ
 ต่างๆ ในแต่ละกลยุทธ์และประเด็นกลยุทธ์บางประเด็นควรสลับข้อและเปลี่ยนสำนวนการใช้คำให้ถูกต้อง
 และตรงประเด็น

ประเด็นที่ 4 การพิจารณาความเหมาะสมของตัวชี้วัดและมาตรการแยกตามกลยุทธ์
 ในประเด็นที่ 4 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าตัวชี้วัดและมาตรการควรเขียนให้ครบตามวงจร
 คุณภาพของเดมิ่ง (PDCA) และผู้เชี่ยวชาญแนะนำให้ตัดและเพิ่มตัวชี้วัด และมาตรการ ในบางกลยุทธ์
 เพื่อความเหมาะสมและครอบคลุม

การปรับวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ
 หลังการวิพากษ์โดยคณะผู้เชี่ยวชาญแสดงรายละเอียดการเปรียบเทียบก่อนและหลังการวิพากษ์
 ดังตารางที่ 28-29

ตารางที่ 28 แสดงการเปรียบเทียบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์
 ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด
 กำแพงเพชร ระหว่างก่อนการวิพากษ์กับหลังการวิพากษ์

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
วิสัยทัศน์	<p>ตำราจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชร มีระบบ การบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ให้มีความตระหนักและมีความ ปลอดภัยทางถนน</p>	<p>ตำราจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชรบริหาร จัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่าง เป็นระบบและมีประสิทธิภาพเพื่อให้ เยาวชนมีความปลอดภัยทางถนน</p>
พันธกิจ	<p>1. พัฒนาการบริหารจัดการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับ เยาวชน 2. พัฒนาการบริหารบุคลากรให้มี สมรรถนะอย่างมืออาชีพ</p>	<p>1. จัดการทรัพยากรเพื่อการบริหาร จัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน สถานศึกษา 2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา</p>

ตารางที่ 28 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
เป้าประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1. ดำรวจกฎธรรจังหวัดกำแพงเพชรมีการบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่บรรลุนิติภาวะ 2. ดำรวจกฎธรรจังหวัดกำแพงเพชรมีบุคลากรผู้รับผิดชอบการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่มีสมรรถนะ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ทรัพยากรสำหรับการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนมีความพร้อมในการดำเนินงาน 2. เยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน
ประเด็นกลยุทธ์	<ol style="list-style-type: none"> 1. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 2. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรผู้รับผิดชอบการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนให้เป็นมืออาชีพ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การพัฒนากระบวนการด้านการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 2. การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ตารางที่ 29 แสดงการเปรียบเทียบ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ระหว่างก่อนการวิพากษ์กับหลังการวิพากษ์

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
กลยุทธ์ที่ 1	พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ตัวชี้วัด	<p>1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p> <p>2. ร้อยละของการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนของเยาวชน ผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p>	<p>1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้</p> <p>ระดับคะแนน 1 ดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 2 ดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 3 ดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 4 ดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 5 ดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ</p> <p>2. ร้อยละของการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนของเยาวชนที่มีสาเหตุจากเยาวชนขาดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
มาตรการ	<p>1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ การดำเนินงานที่สอดคล้องกับผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>2. กำหนดรายละเอียดของตัวบ่งชี้วัดผลการที่มุ่งเน้นผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินการ</p> <p>3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผนที่กำหนด</p> <p>4. ตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานเป็นระยะเพื่อแสดงความก้าวหน้าและสัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานตามเป้าหมายที่ต้องการ</p> <p>5. กำหนดระดับผลงานและเชื่อมโยงกับการให้รางวัลตอบแทน</p>	<p>1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ การดำเนินงานที่สอดคล้องกับผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>2. กำหนดรายละเอียดของตัวบ่งชี้วัดผลการที่มุ่งเน้นผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินการ</p> <p>3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผนที่กำหนด</p> <p>4. กำกับ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานเป็นระยะเพื่อแสดงความก้าวหน้าและสัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานตามเป้าหมายที่ต้องการ</p> <p>5. กำหนดระดับผลการปฏิบัติงานตามแผนและนำไปใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อยกย่องและมอบรางวัล</p>

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
กลยุทธ์ที่ 2	ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ตัวชี้วัด	<ol style="list-style-type: none"> ระดับความสำเร็จของการสร้างเครือข่ายปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 	<ol style="list-style-type: none"> ระดับความสำเร็จของการยกระดับความร่วมมือของเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จจากมาตรการที่กำหนด ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระดับคะแนน 1 ดำเนินการตามมาตรการได้ 1-2 ข้อ ระดับคะแนน 2 ดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 3 ดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 4 ดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ ระดับคะแนน 5 ดำเนินการตามมาตรการได้ 6 ข้อ จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
มาตรการ	<p>1. กำหนดเครือข่ายความร่วมมือที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ได้แก่ ตำรวจจราจร รองผู้อำนวยการที่เกี่ยวข้องกับงานวินัยจราจร และครูผู้ดูแลงานด้านจราจร</p> <p>2. ศึกษาสภาพความร่วมมือของตำรวจภูธรกำแพงเพชรกับเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p> <p>3. กำหนดรูปแบบและกิจกรรมความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย เช่น กิจกรรมเสริมหลักสูตร กิจกรรมกับภาคเอกชน กิจกรรมในรายวิชาเรียน</p> <p>4. ดำเนินกิจกรรมปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย</p> <p>5. ประเมินผลความสำเร็จในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย</p>	<p>1. กำหนดเครือข่ายที่จะสร้างความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ได้แก่ ตำรวจจราจร รองผู้อำนวยการที่เกี่ยวข้องกับงานวินัยจราจร และครูผู้ดูแลงานด้านจราจร</p> <p>2. ศึกษาสภาพความร่วมมือของตำรวจภูธรกำแพงเพชรกับเครือข่ายการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>3. กำหนดรูปแบบและกิจกรรมความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย เช่น สสำรวจผู้ที่มีความสามารถในการเป็นวิทยากรเครือข่ายจากหน่วยงานสถานศึกษา องค์การภาครัฐ เอกชน กิจกรรมเสริมหลักสูตร กิจกรรมกับภาคเอกชน กิจกรรมในรายวิชาเรียน</p> <p>4. จัดกิจกรรมร่วมกับเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>5. ส่งเสริมการทำงานร่วมกันของตำรวจจราจรกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p>

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
		6. กำกับติดตามประเมินผล ความสำเร็จในการร่วมมือกับเครือข่าย ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชนและนำผลการ ประเมินมาปรับปรุง
กลยุทธ์ที่ 3	พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์ให้มี ประสิทธิภาพ	พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนให้มีประสิทธิภาพ
ตัวชี้วัด	1. จำนวนของผู้เข้าถึงช่องทาง ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนน 2. ระดับความพึงพอใจของเยาวชน ผู้ปกครองสถานศึกษาที่มีต่อการ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้าน ความปลอดภัยทางถนน 3. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้ระบบ การประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนน	1. ระดับความพึงพอใจของเยาวชน ผู้ปกครอง สถานศึกษาที่มีต่อการ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้าน ความปลอดภัยทางถนน 2. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้ระบบ การประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนน 3. จำนวนของผู้เข้าถึงช่องทาง ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนน
มาตรการ	1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการ ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัด กำแพงเพชร 2. แต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาช่อง ทางการประชาสัมพันธ์ด้านความ ปลอดภัยทางถนน	1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการ ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัด กำแพงเพชร 2. แต่งตั้งคณะทำงานที่มีศักยภาพใน การพัฒนาช่องทางการประชาสัมพันธ์ งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชน

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
	<p>3. กำหนดกลุ่มเป้าหมายและช่องทางในการประชาสัมพันธ์ เช่น เยาวชน ผู้ปกครอง ครูในสถานศึกษา</p> <p>4. จัดทำช่องทางในการประชาสัมพันธ์ให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย เช่น ช่องทางออนไลน์ สื่อสิ่งพิมพ์ สถานีวิทยุ สถานีโทรทัศน์</p> <p>5. ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงให้ดีขึ้น</p>	<p>3. กำหนดกลุ่มเป้าหมายและช่องทางในการประชาสัมพันธ์ งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>4. จัดทำช่องทางในการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย</p> <p>5. ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงให้ดีขึ้น</p>
กลยุทธ์ที่ 4	พัฒนาระบบการกำกับติดตามการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ตัวชี้วัด	<p>1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p> <p>2. ร้อยละของโครงการด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ดำเนินการตามแผน</p>	<p>1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาในระดับความสำเร็จ ดังนี้</p> <p>ระดับคะแนน 1 ดำเนินการตามมาตรการได้ 1-2 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 2 ดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 3 ดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ</p>

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
		<p>ระดับคะแนน 4 ดำเนินการตาม มาตรการได้ 5 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 5 ดำเนินการตาม มาตรการได้ 6 ข้อ</p> <p>2. ร้อยละของโครงการด้านการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนที่ดำเนินการบรรลุตาม เป้าหมายของแผน</p>
มาตรการ	<p>1. กำหนดวิธีการในการเก็บรวบรวม ข้อมูลผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับ เยาวชนที่ครอบคลุมระหว่างการ ดำเนินการและเสร็จสิ้นการดำเนินการ</p> <p>2. กำหนดวิธีการในการติดตามผลการ ดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p> <p>3. จัดทำเครื่องมือในการติดตาม ประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p> <p>4. มอบหมายผู้รับผิดชอบในการ ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนให้กับเยาวชน</p> <p>5. ดำเนินการติดตามประเมินผล ความสำเร็จของการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน และจัดทำรายงาน</p>	<p>1. กำหนดวิธีการในการเก็บรวบรวม ข้อมูลผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนที่ครอบคลุมระหว่างการ ดำเนินการและเสร็จสิ้นการดำเนินการ</p> <p>2. กำหนดวิธีการในการติดตามผลการ ดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>3. จัดทำคู่มือการกำกับติดตามและ ประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>4. มอบหมายผู้รับผิดชอบในการกำกับ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>5. กำกับติดตามและประเมินผลการ ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชน และจัดทำรายงาน</p>

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
	6. กำหนดให้นำผลการประเมินไปปรับปรุงการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	6. นำผลการประเมินไปปรับปรุงการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
กลยุทธ์ที่ 5	พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ	พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ
ตัวชี้วัด	<p>1. ระดับความสำเร็จในการพัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ</p> <p>2. ระดับสมรรถนะของตำรวจจราจรในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p> <p>3. ร้อยละของตำรวจจราจร ที่ได้รับการพัฒนาให้มีความเชี่ยวชาญในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p>	<p>1. ระดับความสำเร็จในการพัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้</p> <p>ระดับคะแนน 1 ดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 2 ดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 3 ดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 4 ดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 5 ดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ</p> <p>2. ร้อยละของตำรวจจราจร ที่ได้รับการพัฒนาให้มีความเชี่ยวชาญในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p>

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
		<p>3. ระดับสมรรถนะของตำรวจรจรในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ซึ่งสมรรถนะ มีดังนี้</p> <p>3.1 มีความเชี่ยวชาญในเนื้อหาสาระที่จะจัดการเรียนรู้และเทคนิคด้านการบริหารจัดการเรียนรู้ที่เน้นผู้เรียนเป็นสำคัญ</p> <p>3.2 มีความสามารถในการออกแบบกิจกรรมที่สร้างการเรียนรู้ได้ดี</p> <p>3.3 มีความสามารถในด้านการบริหารจัดการเรียนรู้และการประเมินผลการเรียนรู้อย่างเป็นระบบ</p> <p>3.4 มีความสามารถในการสร้างบรรยากาศการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม</p> <p>3.5 มีความสามารถในการถ่ายทอดความรู้และการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณากระดับสมรรถนะ ดังนี้</p> <p>1.ระดับคะแนน 1 มีสมรรถนะ 1 ข้อ</p> <p>2.ระดับคะแนน 2 มีสมรรถนะ 2 ข้อ</p> <p>3.ระดับคะแนน 3 มีสมรรถนะ 3 ข้อ</p> <p>4.ระดับคะแนน 4 มีสมรรถนะ 4 ข้อ</p> <p>5.ระดับคะแนน 5 มีสมรรถนะ 5 ข้อ</p>

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
มาตรการ	<ol style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรมืออาชีพ กำหนดหลักสูตรการพัฒนาตำรวจจราจรมืออาชีพ เผยแพร่หลักสูตรการพัฒนาตำรวจจราจรมืออาชีพ ประเมินสมรรถนะ(ความรู้ ทักษะ เจตคติ)ก่อนและหลัง การพัฒนา กำหนดให้ตำรวจจราจรพัฒนาวิธีการให้ความรู้กับเยาวชน ให้ตระหนักถึงการปฏิบัติตามวินัยจราจรอย่างต่อเนื่อง 	<ol style="list-style-type: none"> จัดทำมาตรฐานในการปฏิบัติงานการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร สร้างหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนให้กับตำรวจจราจร เผยแพร่หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนสำหรับตำรวจจราจร ประเมินศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร หลังได้รับการพัฒนา จัดกิจกรรมการเรียนรู้วิธีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
กลยุทธ์ที่ 6	ส่งเสริมการทำงานร่วมกันของตำรวจจราจรกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	เพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ตัวชี้วัด	<ol style="list-style-type: none"> จำนวนวิทยากรเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ระดับความพึงพอใจของเยาวชนที่มีต่อวิทยากรเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน 	<ol style="list-style-type: none"> ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้ ระดับคะแนน 1 ดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ ระดับคะแนน 2 ดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ ระดับคะแนน 3 ดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 4 ดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 5 ดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ จำนวนนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงาน

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ประเด็น	ก่อนการวิพากษ์	หลังการวิพากษ์
มาตรการ	<ol style="list-style-type: none"> 1. สํารวจผู้ที่มีความสามารถในการเป็นวิทยากรเครือข่ายจากหน่วยงาน สถานศึกษา องค์กรภาครัฐ เอกชน 2. กำหนดบทบาทหน้าที่ร่วมกันของวิทยากรเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 3. กำหนดโครงการ กิจกรรม และ กำหนดภาระงานในการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน 4. จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์ในการเป็นวิทยากรอย่างต่อเนื่อง 5. ประเมินผลการดำเนินการให้ความรู้ของวิทยากรเครือข่ายอย่างมีส่วนร่วม และนำผลไปปรับปรุง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. สํารวจความต้องการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่มีอยู่ของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร 2. จัดหางบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 3. ส่งเสริมให้บุคลากรจัดทำนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 4. ประสานความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน 5. กำกับ ติดตามและประเมินผลการใช้งบประมาณนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และนำผลการประเมินมาปรับปรุง

จากตารางที่ 28-29 แสดงผลการสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร หลังจากการตรวจสอบ พบว่า

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 มีจำนวน 3 กลยุทธ์ 7 ตัวชี้วัด และ 16 มาตรการ ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 มีจำนวน 3 กลยุทธ์ 7 ตัวชี้วัด และ 16 มาตรการ

ผลการตรวจสอบกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งประกอบด้วยวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ผู้วิจัยได้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้อง เหมาะสม เพื่อเตรียมสำหรับการประเมินกลยุทธ์ในขั้นตอนต่อไป ซึ่งกลยุทธ์หลังปรับปรุงแก้ไขมีดังนี้

วิสัยทัศน์ :

ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพเพื่อให้เยาวชนมีความปลอดภัยทางถนน

พันธกิจ :

1. จัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

เป้าประสงค์ :

1. ทรัพยากรสำหรับการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนมีความพร้อมในการดำเนินงาน
2. เยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 : การพัฒนากระบวนการด้านการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน คิดกลยุทธ์ได้ 3 กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (S5,S8,S9,S10,S11 T1,T2,T3,T4,T5,T6,T7,T8,T9,T10)

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ (W1,W2,W3,W4,W5,W8 O1,O2,O3,O4,O5,O8, O9,O10)

กลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (W6,T1,T2,T3,T6,T9,T10)

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 : การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน คิดกลยุทธ์ได้ 3 กลยุทธ์ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (W7,W9,W10,O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ (S1,S2,S3,S4,S6,S7, S12, O6,O7)

กลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (W1, O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ จำแนกตามประเด็นกลยุทธ์ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่

30-31

ตารางที่ 30 แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ของ ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการ
ด้านการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับ ความร่วมมือกับ เครือข่ายเพื่อปลูกฝัง วินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน (S5,S8,S9, S10,S11 T1,T2,T3,T4,T5,T6, T7,T8,T9,T10)	1. ระดับความสำเร็จของการ ยกระดับความร่วมมือของ เครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับ ความสำเร็จจากมาตรการที่ กำหนด ดังนี้ ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 1-2 ข้อ ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 5 ข้อ ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 6 ข้อ 2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือ ในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน	1. กำหนดเครือข่ายที่จะสร้างความ ร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ได้แก่ ตำรวจจราจร รองผู้อำนวยการที่ เกี่ยวข้องกับการวินัยจราจร และครู ผู้ดูแลงานด้านจราจร 2. ศึกษาสภาพความร่วมมือของ ตำรวจภูธรกำแพงเพชรกับเครือข่าย การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชน 3. กำหนดรูปแบบและกิจกรรมความ ร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ร่วมกับเครือข่าย เช่น สรรวจผู้ที่มี ความสามารถในการเป็นวิทยากร เครือข่ายจากหน่วยงานสถานศึกษา องค์กรภาครัฐ เอกชน กิจกรรมเสริม หลักสูตร กิจกรรมกับภาคเอกชน กิจกรรมในรายวิชาเรียน 4. จัดกิจกรรมร่วมกับเครือข่ายในการ ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชน

ตารางที่ 30 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
		<p>5. ส่งเสริมการทำงานร่วมกันของ ตำรวจจราจรกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>6. กำกับติดตามประเมินผล ความสำเร็จในการร่วมมือกับเครือข่าย ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชนและนำผลการ ประเมินมาปรับปรุง</p>
<p>กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนา ศักยภาพตำรวจจราจร ให้สามารถปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับ เยาวชนอย่างมืออาชีพ (W1,W2,W3,W4, W5,W8 O1,O2,O3, O4, O5,O8,O9,O10)</p>	<p>1. ระดับความสำเร็จในการ พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจร ให้เป็นมืออาชีพ โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับ ความสำเร็จ ดังนี้</p> <p>ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 1 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 2 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 3 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 4 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการ ตามมาตรการได้ 5 ข้อ</p>	<p>1. จัดทำมาตรฐานในการปฏิบัติงาน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร</p> <p>2. สร้างหลักสูตรการพัฒนา ศักยภาพ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชนให้กับตำรวจจราจร</p> <p>3. เผยแพร่หลักสูตรการพัฒนา ศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน สำหรับตำรวจจราจร</p> <p>4. ประเมินศักยภาพการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนของตำรวจจราจร หลังได้รับการ พัฒนา</p> <p>5. จัดกิจกรรมการเรียนรู้วิธีการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน</p>

ตารางที่ 30 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
	<p>2. ร้อยละของตำรวจจราจรที่ได้รับการพัฒนาให้มีความเชี่ยวชาญในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>3. ระดับสมรรถนะของตำรวจจราจรในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนซึ่งสมรรถนะ มีดังนี้</p> <p>3.1 มีความเชี่ยวชาญในเนื้อหาสาระที่จะจัดการเรียนรู้และเทคนิคด้านการบริหารจัดการเรียนรู้ที่เน้นผู้เรียนเป็นสำคัญ</p> <p>3.2 มีความสามารถในการออกแบบกิจกรรมที่สร้างการเรียนรู้ได้ดี</p> <p>3.3 มีความสามารถในการจัดการเรียนรู้และการประเมินผลการเรียนรู้อย่างเป็นระบบ</p> <p>3.4 มีความสามารถในการสร้างบรรยากาศการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม</p> <p>3.5 มีความสามารถในการถ่ายทอดความรู้และการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>โดยมีเกณฑ์การพิจารณากระดับสมรรถนะ ดังนี้</p> <p>ระดับคะแนน 1 เมื่อมีสมรรถนะ 1 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 2 เมื่อมีสมรรถนะ 2 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 3 เมื่อมีสมรรถนะ 3 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 4 เมื่อมีสมรรถนะ 4 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 5 เมื่อมีสมรรถนะ 5 ข้อ</p>	

ตารางที่ 30 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
กลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (W6,T1,T2,T3,T6,T9,T10)	<p>1. ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้</p> <p>ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ</p> <p>2. จำนวนนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงาน</p>	<p>1. สสำรวจความต้องการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่มืออยู่ของตำรวจภูธรจังหวัด กำแพงเพชร</p> <p>2. จัดหางบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>3. ส่งเสริมให้บุคลากรจัดทำ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>4. ประสานความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>5. กำกับ ติดตามและประเมินผล การใช้งบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และนำผลการประเมินมาปรับปรุง</p>

ตารางที่ 31 แสดงกลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ของประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (W7,W9,W10,O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)	<p>1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้</p> <p>ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ</p> <p>ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ</p> <p>2. ร้อยละของการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนของเยาวชนที่มีสาเหตุจากเยาวชนขาดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ การดำเนินงานที่สอดคล้องกับผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>2. กำหนดรายละเอียดของตัวบ่งชี้วัดผลการที่มุ่งเน้นผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินการ</p> <p>3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผนที่กำหนด</p> <p>4. กำกับ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานเป็นระยะเพื่อแสดงความก้าวหน้าและสัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานตามเป้าหมายที่ต้องการ</p> <p>5. กำหนดระดับผลการปฏิบัติงานตามแผนและนำไปใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อยกย่องและมอบรางวัล</p>

ตารางที่ 31 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนา ระบบการ ประชาสัมพันธ์งาน ปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทาง ถนนให้มี ประสิทธิภาพ (S1,S2,S3,S4,S6,S7, S12, O6,O7)	1. ระดับความพึงพอใจของเยาวชน ผู้ปกครอง สถานศึกษาที่มีต่อการ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้าน ความปลอดภัยทางถนน 2. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้ ระบบการประชาสัมพันธ์ด้านความ ปลอดภัยทางถนน 3. จำนวนของผู้เข้าถึงช่องทางการ ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนน	1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการ ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัด กำแพงเพชร 2. แต่งตั้งคณะทำงานที่มีศักยภาพ ในการพัฒนาช่องทางการ ประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน 3. กำหนดกลุ่มเป้าหมายและ ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ งาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชน 4. จัดทำช่องทางในการ ประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนให้เหมาะสมกับ กลุ่มเป้าหมาย 5. ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ ด้านความปลอดภัยทางถนน และ ปรับปรุงให้ดีขึ้น

ตารางที่ 31 (ต่อ)

กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	มาตรการ
กลยุทธ์ที่ 6 พัฒนา ระบบการกำกับ ติดตามและ ประเมินผลการ ดำเนินการปลูกฝัง วินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน (W1, O1,O2,O3,O4, O5,O8,O9,O10)	<p>1. ระดับความสำเร็จการพัฒนา ระบบการกำกับติดตามและ ประเมินผลการดำเนินการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับ ความสำเร็จ ดังนี้ ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตาม มาตรการได้ 1-2 ข้อ ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตาม มาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตาม มาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตาม มาตรการได้ 5 ข้อ ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการตาม มาตรการได้ 6 ข้อ</p> <p>2. ร้อยละของโครงการด้านการ ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชนที่ดำเนินการ บรรลุตามเป้าหมายของแผน</p>	<p>1. กำหนดวิธีการในการเก็บ รวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชนที่ครอบคลุม ระหว่างการดำเนิน การและเสร็จสิ้นการดำเนินการ</p> <p>2. กำหนดวิธีการในการติดตามผล การดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน</p> <p>3. จัดทำคู่มือการกำกับติดตามและ ประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน</p> <p>4. มอบหมายผู้รับผิดชอบในการ กำกับติดตามและประเมินผลการ ดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p> <p>5. กำกับติดตามและประเมินผลการ ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชน และจัดทำ รายงาน</p> <p>6 นำผลการประเมินไปปรับปรุงการ ดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน</p>

กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด
กำแพงเพชรประกอบด้วย 6 กลยุทธ์ที่ปรากฏนี้ ได้กำหนดเป็นสถานการณ์ 4 รูปแบบ ดังต่อไปนี้

1. กลยุทธ์เชิงรุก (SO) จำนวน 1 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนให้มีประสิทธิภาพ (S1,S2,S3,S4,S7,S12,O6,O7)

2. กลยุทธ์ปรับปรุง (WO) จำนวน 3 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ (W1,W2,W3,W4,W5,W8
O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (W7,W9,W10,O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

กลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝัง
วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน (W1, O1,O2,O3,O4,O5,O8,O9,O10)

3. กลยุทธ์เชิงรับ (ST) จำนวน 1 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชน (S5,S8,S9,S10,S11 T1,T2,T3,T4,T5,T6,T7,T8,T9,T10)

4. กลยุทธ์แก้ไข (WT) จำนวน 1 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรม
และเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
(W6,T1,T2,T3,T6,T9,T10)

แสดงความเชื่อมโยงของ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด
และมาตรการ ปรากฏดังภาพที่ 5

วิสัยทัศน์ : ดำรงมาตรฐานจังหวัดกำแพงเพชร บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพเพื่อให้เยาวชนมีความปลอดภัยทางถนน



ภาพที่ 5 แสดงความเชื่อมโยงของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ ตัวชี้วัดและมาตรการ

ตอนที่ 4 ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน
สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ปรากฏดังตารางที่ 32-39

ตารางที่ 32 แสดงผลการประเมินความสอดคล้องของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ข้อ	รายการ	ความสอดคล้อง		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ
1	วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์มีความ สอดคล้องกัน	4.64	0.49	มากที่สุด
2	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์	4.59	0.50	มากที่สุด
3	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับพันธกิจ	4.73	0.46	มากที่สุด
4	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับเป้าประสงค์	4.82	0.39	มากที่สุด
5	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับประเด็นกลยุทธ์	4.77	0.43	มากที่สุด
6	ตัวชี้วัดมีความสอดคล้องกับกลยุทธ์	4.59	0.50	มากที่สุด
7	มาตรการมีความสอดคล้องกับตัวชี้วัด และกลยุทธ์	4.59	0.50	มากที่สุด

จากตารางที่ 32 แสดงว่า ความสอดคล้องของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ทุกข้ออยู่ในระดับมากที่สุด ซึ่ง ข้อที่มี
ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับเป้าประสงค์ ($\bar{X} = 4.82$) รองลงมา ได้แก่
กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับประเด็นกลยุทธ์ ($\bar{X} = 4.77$) สำหรับค่าที่มีข้อเจ็ลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่
กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ตัวชี้วัดมีความสอดคล้องกับกลยุทธ์ มาตรการมีความสอดคล้อง
กับตัวชี้วัด และกลยุทธ์ ($\bar{X} = 4.59$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า กลยุทธ์ที่พัฒนาขึ้น
มีความสอดคล้อง

ตารางที่ 33 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ และกลยุทธ์ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด กำแพงเพชร

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
วิสัยทัศน์									
ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพเพื่อให้เยาวชนมีความปลอดภัยทางถนน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.68	0.48	มากที่สุด
พันธกิจ									
1. จัดการทรัพยากรเพื่อการการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา	4.68	0.48	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.82	0.39	มากที่สุด
2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา	4.68	0.48	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.82	0.39	มากที่สุด
เป้าประสงค์									
1. ทรัพยากรสำหรับการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนมีความพร้อมในการดำเนินงาน	4.50	0.60	มาก	4.36	0.66	มาก	4.82	0.39	มากที่สุด
2. เยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน	4.73	0.46	มากที่สุด	4.41	0.59	มาก	4.77	0.53	มากที่สุด

ตารางที่ 33 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ประเด็นกลยุทธ์									
1. การพัฒนากระบวนการด้านการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.77	0.43	มากที่สุด	4.64	0.49	มากที่สุด	4.77	0.53	มากที่สุด
2. การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.82	0.39	มากที่สุด	4.64	0.49	มากที่สุด	4.68	0.57	มากที่สุด
กลยุทธ์									
1. ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.77	0.43	มากที่สุด	4.32	0.48	มาก	4.73	0.46	มากที่สุด
2. พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ	4.77	0.43	มากที่สุด	4.50	0.51	มาก	4.64	0.49	มากที่สุด
3. เพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.49	มากที่สุด	4.32	0.57	มาก	4.55	0.51	มากที่สุด
4. พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.59	0.50	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.64	0.49	มากที่สุด
5. พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ	4.73	0.46	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.73	0.46	มากที่สุด

ตารางที่ 33 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
6. พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.73	0.46	มากที่สุด	4.73	0.46	มากที่สุด	4.77	0.43	มากที่สุด

จากตารางที่ 33 แสดงว่าความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ และกลยุทธ์ของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ปรากฏดังนี้

วิสัยทัศน์ มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านความเหมาะสมและด้านความเป็นประโยชน์มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน ($\bar{X} = 4.68$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า วิสัยทัศน์มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

พันธกิจ ทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. จัดการทรัพยากรเพื่อการการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา และข้อที่ 2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ($\bar{X} = 4.68$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. จัดการทรัพยากรเพื่อการการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา และข้อที่ 2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ($\bar{X} = 4.41$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. จัดการทรัพยากรเพื่อการการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา และข้อที่ 2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ($\bar{X} = 4.82$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า พันธกิจทุกข้อ มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

เป้าประสงค์ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 2. เยาวชนในสถานศึกษาจังหวัด

กำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 4.73$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 2. เยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 4.41$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. ทรัพยากรสำหรับการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนมีความพร้อมในการดำเนินงาน ($\bar{X} = 4.82$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า เป้าประสงค์ทุกข้อ มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

ประเด็นกลยุทธ์ ทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 2. การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.82$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. การพัฒนากระบวนการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และ ข้อที่ 2. การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.64$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. การพัฒนากระบวนการบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.77$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า ประเด็นกลยุทธ์ทุกข้อ มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

กลยุทธ์ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 2. พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ ($\bar{X} = 4.77$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 6. พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.73$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 6. พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.77$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า กลยุทธ์ทุกข้อ มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

ตารางที่ 34 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตัวชี้วัด									
1. ระดับความสำเร็จของการยกระดับความร่วมมือของเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนโดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จจากมาตรการที่กำหนด	4.59	0.50	มากที่สุด	4.32	0.48	มาก	4.77	0.43	มากที่สุด
2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.50	0.51	มาก	4.77	0.43	มากที่สุด
มาตรการ									
1. กำหนดเครือข่ายที่จะสร้างความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ได้แก่ ตำรวจจราจร รองผู้อำนวยการที่เกี่ยวข้องกับงานวินัยจราจร และครูผู้ดูแลงานด้านจราจร	4.73	0.46	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.73	0.46	มากที่สุด
2. ศึกษาสภาพความร่วมมือของตำรวจจราจร กำแพงเพชรกับเครือข่ายการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.59	0.50	มากที่สุด	4.73	0.46	มากที่สุด

ตารางที่ 34 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
3. กำหนดรูปแบบและกิจกรรมความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย เช่น สสำรวจผู้ที่มีความสามารถในการเป็นวิทยากรเครือข่ายจากหน่วยงานสถานศึกษา องค์กรภาครัฐ เอกชน กิจกรรมเสริมหลักสูตร กิจกรรมกับภาคเอกชน กิจกรรมในรายวิชาเรียน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.45	0.51	มาก	4.77	0.43	มากที่สุด
4. จัดกิจกรรมร่วมกับเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.77	0.43	มากที่สุด	4.50	0.51	มาก	4.86	0.35	มากที่สุด
5. ส่งเสริมการทำงานร่วมกันของตำรวจจราจรกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.49	มากที่สุด	4.55	0.51	มากที่สุด	4.68	0.48	มากที่สุด
6. กำกับติดตามประเมินผลความสำเร็จในการร่วมมือกับเครือข่ายปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนและนำผลการประเมินมาปรับปรุง	4.77	0.43	มากที่สุด	4.59	0.50	มากที่สุด	4.73	0.46	มากที่สุด

จากตารางที่ 34 แสดงว่าความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของตัวชี้วัดและมาตรการในกลยุทธ์ที่ 1 ยกกระตบความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ปรากฏดังนี้

ตัวชี้วัด ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.68$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.50$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จของการยกระดับความร่วมมือของเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.77$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า ตัวชี้วัดในกลยุทธ์ที่ 1 มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

มาตรการ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ด้านความเหมาะสม ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 4. จัดกิจกรรมร่วมกับเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 6. กำกับติดตามประเมินผลความสำเร็จในการร่วมมือกับเครือข่ายปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนและนำผลการประเมินมาปรับปรุง ($\bar{X} = 4.77$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 2. ศึกษาสภาพความร่วมมือของตำรวจภูธรกำแพงเพชรกับเครือข่ายการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 6. กำกับติดตามประเมินผลความสำเร็จในการร่วมมือกับเครือข่ายปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนและนำผลการประเมินมาปรับปรุง ($\bar{X} = 4.59$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 4. จัดกิจกรรมร่วมกับเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.86$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า มาตรการทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

ตารางที่ 35 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพ ตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตัวชี้วัด									
1. ระดับความสำเร็จในการพัฒนาศักยภาพ ตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ	4.55	0.51	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.64	0.49	มากที่สุด
2. ร้อยละของตำรวจจราจร ที่ได้รับการพัฒนาให้มีความเชี่ยวชาญในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.58	มากที่สุด	4.27	0.55	มาก	4.64	0.58	มากที่สุด
3. ระดับสมรรถนะของตำรวจจราจรในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.73	0.46	มากที่สุด	4.59	0.50	มากที่สุด	4.82	0.39	มากที่สุด
มาตรการ									
1. จัดทำมาตรฐานในการปฏิบัติงานการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร	4.82	0.39	มากที่สุด	4.64	0.49	มากที่สุด	4.82	0.39	มากที่สุด
2. สร้างหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนให้กับตำรวจจราจร	4.64	0.58	มากที่สุด	4.50	0.60	มาก	4.86	0.47	มากที่สุด
3. เผยแพร่หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนสำหรับตำรวจจราจร	4.55	0.60	มากที่สุด	4.32	0.57	มาก	4.68	0.57	มากที่สุด

ตารางที่ 35 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
4. ประเมินศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร หลังได้รับการพัฒนา	4.73	0.55	มากที่สุด	4.59	0.59	มากที่สุด	4.73	0.55	มากที่สุด
5. จัดกิจกรรมการเรียนรู้วิธีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.58	มากที่สุด	4.50	0.60	มากที่สุด	4.59	0.59	มากที่สุด

จากตารางที่ 35 แสดงว่าผลการประเมินความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของตัวชี้วัดและมาตรการของกลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ปรากฏดังนี้

ตัวชี้วัด ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 3. ระดับสมรรถนะของตำรวจจราจรในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.73$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 3. ระดับสมรรถนะของตำรวจจราจรในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.59$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 3. ระดับสมรรถนะของตำรวจจราจรในการถ่ายทอดความรู้ด้านปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.83$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า ตัวชี้วัดในกลยุทธ์ที่ 2 มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

มาตรการ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. จัดทำมาตรฐานในการปฏิบัติงานการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร ($\bar{X} = 4.82$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. จัดทำมาตรฐานในการปฏิบัติงานการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร ($\bar{X} = 4.64$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 2. สร้างหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ

เยาวชนให้กับตำรวจจราจร ($\bar{X} = 4.86$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า มาตรการทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

ตารางที่ 36 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตัวชี้วัด									
1. ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.49	มากที่สุด	4.45	0.51	มาก	4.82	0.39	มากที่สุด
2. จำนวนนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงาน	4.55	0.60	มากที่สุด	4.45	0.60	มาก	4.59	0.59	มากที่สุด
มาตรการ									
1. สสำรวจความต้องการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่มีอยู่ของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร	4.55	0.60	มากที่สุด	4.41	0.59	มาก	4.64	0.58	มากที่สุด
2. จัดหางบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.58	มากที่สุด	4.32	0.57	มาก	4.64	0.58	มากที่สุด

ตารางที่ 36 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
3. ส่งเสริมให้บุคลากรจัดทำนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.58	มากที่สุด	4.45	0.60	มาก	4.59	0.59	มากที่สุด
4. ประสานความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.59	0.59	มากที่สุด	4.36	0.66	มาก	4.64	0.58	มากที่สุด
5. กำกับ ติดตามและประเมินผลการใช้งานงบประมาณนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และนำผลการประเมินมาปรับปรุง	4.59	0.59	มากที่สุด	4.41	0.67	มาก	4.68	0.57	มากที่สุด

จากตารางที่ 36 แสดงว่าความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของตัวชี้วัดและมาตรการของกลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ปรากฏดังนี้

ตัวชี้วัด ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.64$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 2. จำนวนนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงาน ($\bar{X} = 4.45$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบด้านการบริหารจัดการงบประมาณ

นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.82$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า ตัวชี้วัดในกลยุทธ์ที่ 3 มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

มาตรการ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ใน ระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 2. จัดหางบประมาณ นวัตกรรม และเทคโนโลยีที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน และข้อที่ 3. ส่งเสริมให้บุคลากรจัดทำนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.64$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 3. ส่งเสริม ให้บุคลากรจัดทำนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.45$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 5. กำกับ ติดตามและประเมินผล การใช้งบประมาณนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน และนำผลการประเมินมาปรับปรุง ($\bar{X} = 4.68$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า มาตรการทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ด้านความเหมาะสม

ตารางที่ 37 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตัวชี้วัด									
1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.68	0.57	มากที่สุด	4.45	0.60	มาก	4.73	0.55	มากที่สุด
2. ร้อยละของการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนของเยาวชนที่มีสาเหตุจากเยาวชนขาดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	4.64	0.49	มากที่สุด	4.45	0.51	มาก	4.68	0.48	มากที่สุด
มาตรการ									
1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์เป้าหมาย และกลยุทธ์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4.73	0.46	มากที่สุด	4.50	0.51	มาก	4.73	0.46	มากที่สุด
2. กำหนดรายละเอียดของตัวบ่งชี้วัดผลการที่มุ่งเน้นผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินการ	4.59	0.50	มากที่สุด	4.36	0.49	มาก	4.55	0.51	มากที่สุด
3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผนที่กำหนด	4.64	0.58	มากที่สุด	4.55	0.51	มากที่สุด	4.73	0.46	มากที่สุด

ตารางที่ 37 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
4. กำกับ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานเป็นระยะเพื่อแสดงความก้าวหน้าและสัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานตามเป้าหมายที่ต้องการ	4.50	0.60	มาก	4.45	0.51	มาก	4.64	0.49	มากที่สุด
5. กำหนดระดับผลการปฏิบัติงานตามแผน และนำไปใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อยกย่องและมอบรางวัล	4.59	0.59	มากที่สุด	4.50	0.51	มาก	4.64	0.49	มากที่สุด

จากตารางที่ 37 แสดงว่าความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของตัวชี้วัดและมาตรการของกลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ปรากฏดังนี้

ตัวชี้วัด ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.68$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 2. ร้อยละของการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนของเยาวชนที่มีสาเหตุจากเยาวชนขาดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X} = 4.45$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.73$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมิน พบว่า ตัวชี้วัดในกลยุทธ์ที่ 4 มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

มาตรการ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับ

ผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ($\bar{X} = 4.73$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผนที่กำหนด ($\bar{X} = 4.55$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และ กลยุทธ์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และข้อที่ 3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผนที่กำหนด ($\bar{X} = 4.73$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า มาตรการทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

ตารางที่ 38 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตัวชี้วัด									
1. ระดับความพึงพอใจของเยาวชนผู้ปกครอง สถานศึกษาที่มีต่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.50	0.51	มาก	4.68	0.48	มากที่สุด
2. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้ระบบการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน	4.59	0.50	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.55	0.51	มากที่สุด
3. จำนวนของผู้เข้าถึงช่องทางประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน	4.41	0.50	มาก	4.41	0.50	มาก	4.68	0.48	มากที่สุด
มาตรการ									
1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร	4.77	0.43	มากที่สุด	4.59	0.50	มากที่สุด	4.73	0.46	มากที่สุด
2. แต่งตั้งคณะทำงานที่มีศักยภาพในการพัฒนาช่องทางประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.55	0.51	มากที่สุด	4.68	0.48	มากที่สุด
3. กำหนดกลุ่มเป้าหมายและช่องทางในการประชาสัมพันธ์ งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.41	0.50	มาก	4.64	0.49	มากที่สุด

ตารางที่ 38 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
4. จัดทำช่องทางในการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย	4.50	0.51	มาก	4.36	0.49	มาก	4.64	0.49	มากที่สุด
5. ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงให้ดีขึ้น	4.50	0.51	มาก	4.36	0.49	มาก	4.73	0.46	มากที่สุด

จากตารางที่ 38 แสดงว่าผลการประเมินความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของตัวชี้วัดและมาตรการของกลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ปรากฏดังนี้

ตัวชี้วัด ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความพึงพอใจของเยาวชน ผู้ปกครอง สถานศึกษาที่มีต่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X}=4.68$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความพึงพอใจของเยาวชน ผู้ปกครอง สถานศึกษาที่มีต่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X}=4.50$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความพึงพอใจของเยาวชน ผู้ปกครอง สถานศึกษาที่มีต่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน และข้อที่ 3. จำนวนของผู้เข้าถึงช่องทางการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ($\bar{X}=4.68$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ประเมินผลกลยุทธ์พบว่า ตัวชี้วัดในกลยุทธ์ที่ 5 มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

มาตรการ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ($\bar{X}=4.77$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ($\bar{X}=4.59$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 1. วิเคราะห์

สภาพ และปัญหาการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร และข้อที่ 5. ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงให้ดีขึ้น ($\bar{X}=4.73$)) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า มาตรการทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

ตารางที่ 39 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของของตัวชี้วัด และมาตรการของกลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ตัวชี้วัด									
1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.64	0.49	มากที่สุด	4.59	0.50	มากที่สุด	4.77	0.43	มากที่สุด
2. ร้อยละของโครงการด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายของแผน	4.64	0.49	มากที่สุด	4.59	0.50	มากที่สุด	4.73	0.46	มากที่สุด
มาตรการ									
1. กำหนดวิธีการในการเก็บรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ครอบคลุมระหว่างการดำเนินการและเสร็จสิ้นการดำเนินการ	4.68	0.48	มากที่สุด	4.50	0.51	มากที่สุด	4.77	0.43	มากที่สุด
2. กำหนดวิธีการในการติดตามผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.73	0.46	มากที่สุด	4.50	0.51	มากที่สุด	4.77	0.43	มากที่สุด

ตารางที่ 39 (ต่อ)

รายการ	ความเหมาะสม			ความเป็นไปได้			ความเป็นประโยชน์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
3. จัดทำคู่มือการกำกับติดตามและประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.68	0.48	มากที่สุด	4.64	0.49	มากที่สุด	4.86	0.35	มากที่สุด
4. มอบหมายผู้รับผิดชอบในการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	4.73	0.46	มากที่สุด	4.64	0.49	มากที่สุด	4.77	0.43	มากที่สุด
5. กำกับติดตามและประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และจัดทำรายงาน	4.59	0.50	มากที่สุด	4.64	0.49	มากที่สุด	4.68	0.48	มากที่สุด

จากตารางที่ 39 แสดงว่าผลการประเมินความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของตัวชี้วัดและมาตรการของกลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด และระดับมากเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ปรากฏดังนี้

ตัวชี้วัด ทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 2. ร้อยละของโครงการด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายของแผน ($\bar{X} = 4.64$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ ข้อที่ 1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 2. ร้อยละของโครงการด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายของแผน ($\bar{X} = 4.59$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ 1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.77$) เมื่อพิจารณาตาม

เกณฑ์ประเมิน พบว่า ตัวชี้วัดในกลยุทธ์ที่ 6 มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

มาตรการ ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดด้านความเหมาะสม ได้แก่ ข้อที่ 6. นำผลการประเมินไปปรับปรุงการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.77$) ด้านความเป็นไปได้ ได้แก่ 3. จัดทำคู่มือการกำกับติดตามและประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ข้อที่ 4. มอบหมายผู้รับผิดชอบในการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 5. กำกับติดตามและประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และจัดทำรายงาน ($\bar{X} = 4.64$) ด้านความเป็นประโยชน์ ได้แก่ ข้อที่ 3. จัดทำคู่มือการกำกับติดตามและประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และข้อที่ 6. นำผลการประเมินไปปรับปรุงการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ($\bar{X} = 4.86$) เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์การประเมิน พบว่า มาตรการทุกข้อมีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ด้านความเหมาะสม

ข้อเสนอแนะอื่นๆของผู้เชี่ยวชาญ

การประเมินกลยุทธ์โดยผู้เชี่ยวชาญ ได้รับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังนี้

1. กลยุทธ์ที่พัฒนาขึ้นจะมีประโยชน์เป็นอย่างยิ่งถ้าได้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยเฉพาะกลยุทธ์ระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และกลยุทธ์พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ
2. เป็นการพัฒนากลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามแผนยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี
3. กลยุทธ์ที่สร้างขึ้น สามารถนำไปใช้ในงานจราจรได้ ซึ่งจะทำให้งานจราจรมีคุณภาพตลอดจน นักเรียนมีวินัยในการใช้รถใช้ถนน ทำให้มีความปลอดภัยมากขึ้น
4. กลยุทธ์ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ผู้บังคับบัญชาในตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรสามารถนำไปเป็นต้นแบบให้กับตำรวจภูธรจังหวัดอื่นๆจนถึงระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 2) ศึกษาสภาพปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรและผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างไร 3) พัฒนากลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 4) ประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร การดำเนินการวิจัยมี 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 2 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยม และนักเรียนอาชีวศึกษา จำนวน 381 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางเครซีและมอร์แกน และใช้วิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจงความถี่ คำนวณค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษา สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 1) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เยาวชนที่ศึกษาอยู่ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร 2 กลุ่ม ได้แก่ นักเรียนระดับมัธยม และนักเรียนอาชีวศึกษา จำนวน 381 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางเครซีและมอร์แกน สุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน วิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจงความถี่ คำนวณค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสนทนากลุ่ม ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 6 คน บุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 9 คน ซึ่งได้มาโดยการเลือกแบบเจาะจง วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา

ขั้นตอนที่ 3 พัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ดำเนินการ 4 ขั้นตอน ขั้นตอนที่ 3.1 ศึกษาแนวปฏิบัติที่ดีของ สถานศึกษาในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยการสัมภาษณ์ผู้บริหาร และครูผู้สอนในสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จ จำนวน 8 คน จำนวน 4 แห่ง วิเคราะห์ข้อมูลโดย การวิเคราะห์เนื้อหา ขั้นตอนที่ 3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ของการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่มีประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 4 คน บุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน ในเขตจังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 4 คน นักวิเคราะห์ ที่มีความเชี่ยวชาญทางด้าน กลยุทธ์ จำนวน 5 คน ซึ่งได้มาโดยเลือกแบบเจาะจง วิเคราะห์ข้อมูลโดย การวิเคราะห์เนื้อหา ขั้นตอนที่ 3.3 การจัดทำร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่มีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 3 ปี จำนวน 3 คน บุคลากรในสถานศึกษาที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตจังหวัด กำแพงเพชร จำนวน 4 คน นักวิเคราะห์ ที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านกลยุทธ์ จำนวน 6 คน รวม จำนวน 13 คน ซึ่งได้มาโดยเลือกแบบเจาะจง วิเคราะห์ข้อมูลโดย การวิเคราะห์เนื้อหา และขั้นตอนที่ 3.4 ตรวจสอบร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยวิธีการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้บังคับบัญชาในสังกัด ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ที่มีความรู้เรื่องการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 3 คน ผู้บริหาร นักวิชาการ ของสถานศึกษา ใน สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ ที่มีความรู้เรื่องการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 3 คน นักวิชาการที่มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการ พัฒนากลยุทธ์ จำนวน 7 คน ซึ่งได้มาโดยเลือกแบบเจาะจง วิเคราะห์ข้อมูลโดย การวิเคราะห์เนื้อหา

ขั้นตอนที่ 4 ประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในด้านความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ ของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด กำแพงเพชร ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีประสบการณ์ในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ไม่น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 9 คน กลุ่มบุคลากรในสถานศึกษาที่ทำ หน้าที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน จังหวัดกำแพงเพชร จำนวน 7 คน

กลุ่มนักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการประเมินกลยุทธ์ จำนวน 6 คน รวม จำนวน 22 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา

สรุปผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

ของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร

พฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ซึ่งข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถบนทาง ในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับซึ่งระยะใกล้ๆ สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ขับขี่รถหลังจากดื่มของมึนเมา

สาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ซึ่งข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ คิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจรรยาบรรณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น รองลงมาคือ คิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่รื้อถอนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน และไม่มีความจำเป็นออก สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ขับขี่รถในขณะที่ร่างกายผิดปกติ เช่น พักทางสายตา

2. ผลการศึกษา สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัย

ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.1 สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร ในแต่ละด้าน มีดังนี้

1. ด้านบุคลากร ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน รองลงมา สามารถทำให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจร สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ มีการฉายภาพเคลื่อนไหวประกอบคำบรรยาย

2. ด้านรูปแบบการบริหาร ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีการชักจูงให้หน่วยงาน องค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย รองลงมา มีการวางแผน ดำเนินการ ประมวลผลและปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ มีการนำผลการประเมินไปปรับปรุง

3. ด้านโครงสร้าง ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน รองลงมา มีการ

กำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติตามภาระหน้าที่

4. ด้านกลยุทธ์ ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน รองลงมา มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ โครงการ เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

5. ด้านระบบงาน ข้อที่มีการปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน รองลงมา มีการใช้เทคโนโลยี ในการ ดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน สำหรับข้อที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

2.2 ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในจังหวัด กำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ทุกข้ออยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งปัญหาแต่ละด้าน เป็นดังนี้

1. ด้านบุคลากร พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ตำรวจจราจรที่เป็น วิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน รองลงมา ได้แก่ ตำรวจ จราจรที่เป็นวิทยากร มีบุคลิกภาพที่ไม่ น่าเชื่อถือและไม่เป็นมิตรกับเยาวชน สำหรับปัญหาข้อที่มี ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ตำรวจจราจรไม่มีความยุติธรรม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอ ภาค

2. ด้านรูปแบบการบริหาร พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ไม่มีการ เชิญชวนแกนนำในชุมชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยจราจร รองลงมา ได้แก่ ตำรวจที่มา ถ่ายทอดความรู้ไม่มีเทคนิค วิธีการในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย สำหรับปัญหา ข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

3. ด้านโครงสร้าง พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ ไม่มีการกำหนด บทบาทหน้าที่ตามโครงสร้าง รองลงมา ได้แก่ ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และโครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้อง กับสภาพการจราจร ในพื้นที่

4. ด้านกลยุทธ์ พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย รองลงมา ได้แก่ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุ ของการกระทำผิดวินัย จราจร สำหรับปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีกลยุทธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรที่ชัดเจน

5. ด้านระบบงาน พบว่า ปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เทคโนโลยีที่นำมา มีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ รองลงมา ได้แก่ ไม่มีการสนับสนุนงบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับปัญหาข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ไม่มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในที่เดียว ONE STOP SERVICE เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร

2.3 ปัจจัยภายในของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าทุกข้ออยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งปัจจัยภายในแต่ละด้าน เป็นดังนี้

1. ด้านบุคลากร ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านวินัยจราจร รองลงมา ได้แก่ บุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ผู้ปกครองทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

2. ด้านงบประมาณ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ มีการใช้จ่ายด้านงบประมาณงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า (รองลงมา ได้แก่ งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

3. ด้านวัสดุอุปกรณ์ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ จัดทำเครื่องหมายจราจรป้ายห้าม ป้ายเตือนภายในสถานศึกษา รองลงมา ได้แก่ จัดทำเครื่องหมายจราจรตามถนน ทางร่วมทางแยก ป้ายห้าม ป้ายเตือน สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ที่ใช้เป็นสื่อในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

4. ด้านการบริหารจัดการ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน รองลงมา ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ รณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ประกาศยกย่อง ชมเชย นักเรียนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นแบบอย่างที่ดี

2.3 ปัจจัยภายนอกของการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าทุกข้ออยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งปัจจัยภายนอกในแต่ละด้าน เป็นดังนี้

1. ด้านสังคมและวัฒนธรรม ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน รองลงมา ได้แก่ สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ขาดการปฏิบัติตนตามค่านิยม ในการสวมหมวกนิรภัยขณะที่อยู่ในสถานศึกษา

2. ด้านการเมืองและกฎหมาย ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ เยาวชนทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง รองลงมา ได้แก่ ผู้ปกครองทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ เยาวชนได้รับสิทธิ์ทางกฎหมายที่เท่าเทียมกัน

3. ด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน รองลงมา ได้แก่ การเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดได้แก่ ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

4. ด้านเทคโนโลยี ปัจจัยข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดได้แก่ หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน รองลงมา ได้แก่ หน่วยงานภายนอก มีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นระบบดิจิทัลหรืออัตโนมัติ

3. ผลการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร ได้ร่างกลยุทธ์ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์
กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ดังนี้

วิสัยทัศน์

ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพเพื่อให้เยาวชนมีความปลอดภัยทางถนน

พันธกิจ

1. จัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน
สถานศึกษา

เป้าประสงค์

1. ทรัพยากรสำหรับการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง
ถนนสำหรับเยาวชนมีความพร้อมในการดำเนินงาน

2. เยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นกลยุทธ์

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน มี 2 ตัวชี้วัด 6 มาตรการ

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ มี 3 ตัวชี้วัด 5 มาตรการ

กลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน มี 2 ตัวชี้วัด 5 มาตรการ

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน มี 2 ตัวชี้วัด 5 มาตรการ

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ มี 3 ตัวชี้วัด 5 มาตรการ

กลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน มี 2 ตัวชี้วัด 6 มาตรการ

4. ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ผลการประเมินความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ในทุกองค์ประกอบ ได้แก่ ทัศนคติ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์ประเมินพบว่า ทุกองค์ประกอบของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่นำเสนอข้างต้น ผู้วิจัยอภิปรายผลใน 4 ประเด็นหลักตามวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. ผลการศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลดังนี้

พฤติกรรมของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านแล้ว รายข้อส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ด้านที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ขับรถบนทางในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้เพราะสภาพครอบครัวทำให้เยาวชนต้องขับขี่รถมาโรงเรียนในขณะที่ยังไม่มีใบขับขี่ หรือไม่พกใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากลืมบางส่วนยังไม่ได้ทำ และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึด สอดคล้องกับงานวิจัยของ แสงเดือน วังสุวรรณรักษ์ และคนอื่นๆ (2551) ที่ได้ดำเนินการวิจัย เรื่อง การพัฒนารูปแบบการสร้างวินัยจราจรของนักเรียน นักศึกษาวิทยาลัยอาชีวศึกษาแพร่ ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการทำผิดวินัยจราจรของนักเรียน นักศึกษา ที่พบมากที่สุดคือ ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากลืม บางส่วนยังไม่ได้ทำ และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึด รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับ วิจิตร บุญยะโหดระ และคนอื่นๆ (2547) ที่ได้ศึกษาเชิงวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพฯ โดยศึกษาจากผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของวิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2547) ได้ศึกษาถึงปัจจัยการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย พบว่า ปัญหาการสวมหมวกนิรภัย คือ ความร้อน ความไม่ชัดเจน ในการมองเห็น ความรำคาญหนักศีรษะ ไม่ได้ยินเสียงข้างนอก ราคาแพง เพิ่มรายจ่าย และการไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะใกล้

สาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านและรายข้อ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านสิ่งแหวดล้อม สำหรับข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ คิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น ทำให้เยาวชนทำผิดกฎจราจรและเกิดอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับ สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ และคนอื่นๆ (2555) ที่ได้ดำเนินการวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต พบว่า สิ่งแหวดล้อมเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการมองเห็นและการถูกมองเห็น

เป็นเงื่อนไขหลักสำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน ทศวรรษที่ยี่สิบที่ไม่เพียงพอเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร การศึกษาอุบัติเหตุในอังกฤษ ระหว่างปี 1990 ถึง 2002 พบว่า อุบัติเหตุ การชนวัดกลางถนน เช่น แนวกันทาง เสาไฟ เสาป้ายเตือนฯ คิดเป็นร้อยละ 1.2 ของอุบัติเหตุทั้งหมด การมองเห็นและการถูกมองเห็นจึงเป็นเงื่อนไขหลักสำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน

2. ผลการศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัย

ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

2.1 ผลการศึกษาสภาพการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลดังนี้

2.1.1 ด้านบุคลากร มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีการบรรยายให้เห็นถึงผลของการกระทำผิดกฎจราจร และบุคลากรสามารถถ่ายทอดความรู้ให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความเข้าใจได้ โดยสามารถทำให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจรสามารถ ซึ่งสอดคล้องกับงานจราจรกับการป้องกันปราบปรามและความมั่นคง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ม.ป.ป.) ที่ได้สรุปองค์ความรู้เรื่อง งานจราจรกับการป้องกันปราบปรามและความมั่นคง ซึ่งสรุปหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยทั่วไปไว้ กล่าวคือ นอกเหนือจากมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกวดขันความปลอดภัยระเบียบวินัยจราจร อำนวยความสะดวกการจราจร อำนวยความสะดวกช่วยเหลือแก้ไขปัญหาจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน บังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน หรือกระทำผิดกฎหมายจราจรแล้วต้องดำเนินการจัดโครงการอบรม ประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ให้บริการรถรับจ้าง และผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับในการขับขี่และการให้บริการที่ควรทราบ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของทางราชการเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจร และต้องอบรม บรรยาย ให้ความรู้ตามสถานศึกษาต่างๆในพื้นที่รับผิดชอบเพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับ กฎระเบียบ ข้อบังคับ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรต่างๆแก่นักเรียนในสถานศึกษานั้นๆ

2.1.2 ด้านรูปแบบการบริหาร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีการชี้แจงให้หน่วยงานองค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมที่มากให้ความรู้ ส่วนใหญ่ร่วมดำเนิน โครงการกิจกรรม มีการวางแผน มีการดำเนินการตามแผน แสดงให้เห็นได้ว่าตำรวจจราจรจังหวัดกำแพงเพชรให้ความสำคัญในกระบวนการมีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา สอดคล้องกับงานวิจัยของ รัชสกลิต 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) ที่ได้ดำเนินการ

วิจัย สร้างความปลอดภัยจราจรแบบมีส่วนร่วม ในพื้นที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยมีขั้นตอน

- 1) จัดประชุมพื้นที่ระดับชุมชน 2) ประสานหน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม 3) เวทีประสานและเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายคน ข้อมูล ความรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชุมชน
- 4) การพัฒนาโจทย์วิจัยเพื่อท้องถิ่นในประเด็นความปลอดภัยทางถนน และ 5) ชักชวนแกนนำชุมชนเข้าหน้าที่เข้าร่วมเพื่อสร้างการเรียนรู้กระบวนการทำงาน 6) ประสานหน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาข้อมูล และกลุ่มคนที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 7) จัดเวทีประสานและเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายคน ข้อมูล ความรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนน 8) สร้างการเรียนรู้โดยลงพื้นที่ชุมชนเพื่อสร้างการเรียนรู้ให้กับแกนนำ Change Agent ในด้านการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน 9) จัดเวทีพัฒนาศักยภาพแกนนำระดับชุมชน 10) พัฒนาโจทย์วิจัยเพื่อท้องถิ่นเพื่อพัฒนาโจทย์วิจัยประเด็นอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน 11) ติดตามสนับสนุนโครงการวิจัย 12) การพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นแบบมีส่วนร่วม

2.1.3 ด้านโครงสร้าง มีการกำหนดผู้รับผิดชอบงานต่างๆในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน และมีการกำหนดภาระหน้าที่จำแนกตามกลุ่มงาน แสดงให้เห็นได้ว่าตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรให้ความสำคัญกับการจัดโครงสร้างองค์กรว่าเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา สอดคล้องกับแนวคิดของบุญเลิศ เย็นคงคาและคนอื่นๆ (2549, หน้า 55-56) ที่กล่าวว่า โครงสร้างองค์กร คือ ปัจจัยภายในองค์กรหรือสภาพแวดล้อมภายในองค์กร ที่เป็นการจัดระเบียบบทบาทความสัมพันธ์ของพนักงานอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงการติดต่อสื่อสาร อำนาจหน้าที่การไหลเวียนของงาน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ พุทธกาล รัชช และคนอื่นๆ (2551) ที่ได้ศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยกล่าวว่า การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรมีความ จำเป็นที่จะต้องศึกษาสภาพปัญหาโครงสร้างด้านการจัดการทั้งระบบ และหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงให้สำเร็จ เพื่อให้กลไกการบังคับใช้กฎหมายสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล

2.1.4 ด้านกลยุทธ์ มีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนของนักเรียน นักศึกษา ประชาชน ซึ่งกิจกรรมที่จัดสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture) แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย กิจกรรมการรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (กรมการขนส่งทางบก, 2559)

2.1.5 ด้านระบบงาน มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่หลากหลาย โดยมีการนำคอมพิวเตอร์มาประกอบในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับ พัชรา สิ้นลอยมา (2559) ที่ได้วิจัยในหัวข้อการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการ กำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งให้ข้อมูลว่าปัจจุบันกำลังพลในด้านจราจรมีเพียง 2,960 นาย และมีอายุ 50 ปีขึ้นไปกว่า 1,100 นาย ดังนั้นจึงต้องหาวิธีแก้ไขปัญหากำลังพลน้อย แต่ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพได้ คือ การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ โดยใช้ริโมทอัจฉริยะ ควบคุมการจราจร ควบคุมสัญญาณไฟและเปิดช่องทางพิเศษ ปิดจุดกัลักรถ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยต้องพัฒนาเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้มีทักษะ ในการจัดการและเชี่ยวชาญเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อมาช่วยในด้านการทำงาน อย่างไรก็ตามผลการศึกษา ยังพบปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ด้านระบบงาน คือ เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กัลังตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ

2.2 ผลการศึกษาปัญหาการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลดังนี้

2.2.1 ด้านบุคลากร ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน จำนวนตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรมีน้อยกว่าจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากรของจังหวัดกำแพงเพชรมีจำนวน 3 คน เมื่อเทียบกับจำนวนสถานศึกษาในจังหวัดกำแพงเพชร 492 แห่ง (สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดกำแพงเพชร, 2561)

2.2.2 ด้านรูปแบบการบริหาร ยังไม่มีการจัดทำแผน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ชัดเจน ไม่มีการนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2.3 ด้านโครงสร้าง ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนและโครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจรในพื้นที่

2.2.4 ด้านกลยุทธ์ โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนไม่หลากหลาย และโครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุของการกระทำผิดวินัยจราจร

2.2.5 ด้านระบบงาน เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ

2.3 ผลการศึกษาปัจจัยการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชร อภิปรายผลการศึกษาได้ดังนี้

2.3.1 ปัจจัยภายใน ด้านบุคลากร ส่วนใหญ่อยู่ที่ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านวินัยจราจร ด้านงบประมาณ คือ การมีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอ และการมีงบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ด้านวัสดุอุปกรณ์ คือ การจัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือนภายในสถานศึกษา การมีสื่อและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังวินัยจราจร ด้านการบริหารจัดการ ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน การประชาสัมพันธ์ รมรงค์จากสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มเห็นว่า การปัจจัยภายใน 4 ด้าน คือ คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ และการจัดการที่เพียงพอและเหมาะสมเป็นปัจจัยที่สำคัญในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับงานวิจัยของ ทะเล ทิริโอตัมปะ และคนอื่นๆ (2559) ที่ได้พัฒนารูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสม ของศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทาง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยคณะผู้วิจัยเห็นว่าควรศึกษา แนวทางการพัฒนาชุมชนจีนโบราณบ้านชากแง้ว โดยใช้ทฤษฎีด้านการบริหารจัดการ 4M ซึ่งประกอบไปด้วย 1. Man (บุคลากร) 2. Money (งบประมาณ) 3. Material (วัสดุอุปกรณ์) และ 4. Management (การจัดการ) เนื่องจากเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการบริหารจัดการองค์กร หากองค์กรได้มีการบริหารจัดการที่ดี และเหมาะสมกับบริบทขององค์กร ซึ่งองค์กรนั้นย่อมประสบความสำเร็จได้โดยง่าย

2.3.2 ปัจจัยภายนอก ด้านสังคมและวัฒนธรรม ส่วนใหญ่เป็นปัจจัยด้านครอบครัว สถานศึกษา คือ ผู้ปกครอง และบุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สถานศึกษาสนับสนุนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการเมืองและกฎหมาย เป็นปัจจัยด้านการมีกฎหมายจราจรบังคับใช้ ด้านเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยด้านรายได้ของครอบครัว และการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐและเอกชน ส่วนด้านเทคโนโลยี ปัจจัยคือการสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานภายนอกและมีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าปัจจัยด้านครอบครัว สถานศึกษา การสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ และเทคโนโลยี มีผลต่อการปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา สอดคล้องกับ สิริกร สีนสม (2558) ที่ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความมีวินัยในตนเองของนักเรียน

ระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดนนทบุรี พบว่า สถานภาพทางครอบครัว การอบรมเลี้ยงดู สภาพแวดล้อมสถานศึกษา เทคโนโลยีมีผลทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อพฤติกรรมความ มีวินัยในตนเองของนักเรียน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ วิภาชน์ เทศน์ธรรม, ปรีชญ์ตรี พรหมศรี และสฤติย์ ชนะชัย (2560) ที่ดำเนินการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเสริมสร้างคุณธรรมและ จริยธรรมของนักศึกษา วิทยาลัยศาสนศาสตร์โยธธา มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ที่พบว่า ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรมของนักศึกษา 1) ด้านสภาพครอบครัว นักศึกษาอยู่ในครอบครัวที่มีการทำกิจกรรมร่วมกันเสมอ และอยู่ในครอบครัวที่ผู้ปกครองว่ากล่าว ตักเตือนเมื่อทำผิดหรือกระทำความผิดที่ไม่เหมาะสม อยู่ในระดับมาก 2) ด้านสภาพแวดล้อมด้าน สถานศึกษา พบว่า นักศึกษารู้สึกไม่ดีถ้าอาจารย์ผู้สอน ไม่มีการลงโทษหรือตำหนิเมื่อนักศึกษากระทำ ผิดหรือไม่เชื่อฟัง อยู่ในระดับมาก 3) ด้านสภาพแวดล้อมทางสังคม พบว่า การใช้สื่อ internet มีผล ทำให้คุณธรรม และจริยธรรมของนักศึกษาเสื่อม อยู่ในระดับมาก

3. กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายดังนี้

3.1 กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีวิสัยทัศน์ : ดำรงจรรยาบรรณจังหวัดกำแพงเพชร บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพเพื่อให้เยาวชนมีความ ปลอดภัยทางถนน พันธกิจ 1. จัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา 2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา เป้าประสงค์ 1. ทรัพยากรสำหรับการบริหารจัดการงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนมีความพร้อมในการดำเนินงาน 2. เยาวชนใน สถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของศูนย์อำนวยการความ ปลอดภัยทางถนน (2562) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทาง ถนนอย่างยั่งยืน เป้าหมายและตัวชี้วัด เป้าหมายที่ 1 สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนใน กลุ่มเยาวชน มีเป้าหมายเพื่อการสร้างจิตสำนึก และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องตั้งแต่ปฐมวัย จากการเรียนรู้ทั้งจากการเรียนในหลักสูตรและสภาพแวดล้อมทางสังคม ตัวชี้วัดที่ 1 อัตราการเกิด อุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเยาวชนลดลงอย่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5 ต่อปี ตัวชี้วัดที่ 2 จำนวน ชั่วโมงการเรียนรู้ตามหลักสูตรของกระทรวงศึกษาธิการเพิ่มขึ้น ตัวชี้วัดที่ 3 หลักสูตรด้านความ ปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมสำหรับแต่ละช่วงวัย ถูกบรรจุเข้าในหลักสูตร ของกระทรวงศึกษาธิการ ตัวชี้วัดที่ 4 กิจกรรมเรียนรู้เพิ่มเติมด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาเพื่อเสริมสร้างการรับรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนเพิ่มขึ้น ตัวชี้วัดที่ 5 พื้นที่ปลอดภัยทางถนนบริเวณ

สถานศึกษาและชุมชนที่เอื้อต่อการสร้างการรับรู้การใช้ถนน และทางเดินเท้าเพิ่มขึ้น ตัวชี้วัดที่ 6 การรับรู้ถึงสิทธิและหน้าที่ของการใช้ถนนและทางเดินเท้าที่ปลอดภัยของเยาวชน และกำหนดกลยุทธ์ 3 ส่งเสริมการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน โดย 1. ปรับปรุงหลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความหลากหลายให้มีเพียงหลักสูตรเดียวและผลักดันให้บรรจุในหลักสูตรของกระทรวงศึกษาธิการ โดยการวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมของหลักสูตรในด้านเนื้อหาที่เหมาะสมกับกลุ่มอายุ ระยะเวลาในการเรียนรู้ที่สอดคล้องกับการเรียนรู้ในกลุ่มสาระ การเรียนรู้อื่นๆ สื่อการเรียนรู้ และระบบการประเมินผลการเรียนรู้ 2. สร้างระบบกลไกและเครือข่ายที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการจัดกิจกรรมเรียนรู้เพิ่มเติม เพื่อเสริมสร้าง การรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา 3. พัฒนาระบบบริหารจัดการการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา โดยการส่งเสริมบทบาทของ ชมรมผู้ปกครองและครู โรงเรียน และนักเรียนในการดูแลความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับนักเรียน 4. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเรียนรู้ของนักเรียน และเกิดความปลอดภัยในการเดินทาง โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อมทางถนนในสถานศึกษาและบริเวณรอบสถานศึกษาให้มีความปลอดภัย

3.2 กลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ได้ประเด็นกลยุทธ์ 2 ประเด็น คือ ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน อภิปรายผลได้ดังนี้

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 2 ประเด็น ยุทธศาสตร์ที่ 2.3 การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน กลยุทธ์บริหารจัดการและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้ทันสมัย มุ่งสู่ความเป็นเลิศ โดยมีเป้าหมาย 1. การจัดองค์กรมีความเหมาะสม มีความพร้อม ทางด้านทรัพยากรทางการบริหาร และนำระบบเทคโนโลยี สารสนเทศมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผลการวิจัยสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) ที่กำหนดกลยุทธ์ที่ 3.4 การปฏิรูปด้านงบประมาณ เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไกจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในการบริหารความปลอดภัย ทางถนนเชิง บูรณาการ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดแผนงานโครงการ การจัดสรรงบประมาณ การบริหาร และการตรวจสอบกระบวนการ งบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน การแสวงหาแหล่งทุนในการ ทำงานที่หลากหลาย ต่อเนื่อง และยั่งยืน โดยการพัฒนากองทุนด้านความปลอดภัยทางถนนจากแหล่ง

รายได้ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน และสร้างระบบกลไกและเครือข่ายที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงความร่วมมือของภาคธุรกิจ ในการระดมทุนจากภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในรูปแบบของทุนร่วมจ่าย (Matching Fund) สำหรับการพัฒนาทางด้านความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบธุรกิจเพื่อสังคม

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.4 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการโดยยึดหลักการบริหารกิจการ บ้านเมืองที่ดี (Good Governance) นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 ในยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management) (กรมการขนส่งทางบก, 2559)

3.3 ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน มี 3 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ และกลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน อภิปรายผลได้ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ผลการวิจัยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 3 การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายคือ มีการบูรณาการและร่วมมือกันของภาคีเครือข่ายซึ่งประกอบด้วย ประชาชน ชุมชน ท้องถิ่น ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของชุมชนและสังคม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.1 การพัฒนารูปแบบและวิธีการทำงานที่เน้นการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3.2 การพัฒนากลไกหรือเครื่องมือในการสนับสนุนการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย นอกจากนี้กลยุทธ์ที่กำหนดขึ้นยังสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชากรเพื่อถนนปลอดภัย กลยุทธ์ที่ 3.1 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในภาคเอกชน โดยการสนับสนุนให้ภาคเอกชนจัดตั้ง เครือข่ายภาคเอกชนเพื่อถนนปลอดภัย และจัดทำมาตรการองค์กรเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การสื่อสาร เพื่อส่งเสริมและให้ความรู้ในการดำเนินการมาตรการองค์กรในภาคเอกชน รวมถึงผลักดันให้ภาครัฐจัดการ

ประกวดมอบรางวัล สถานประกอบการดีเด่นด้านการดูแลความปลอดภัยทางถนนภายในองค์กร ทั้งในขณะทำงาน และนอกเวลา งาน กลยุทธ์ที่ 3.6 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในสถานศึกษา โดยการสนับสนุนให้สถานศึกษาจัดทำ มาตรการองค์กร และกำหนดตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยของนักศึกษาในสถาบันการศึกษา รวมทั้งส่งเสริมและให้ความรู้ ในการดำเนินการมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยในสถานศึกษา พร้อมทั้งจัดประกวดโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในสถานศึกษา

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ ผลการวิจัยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้ทันสมัย มุ่งสู่ความเป็นเลิศ โดยกำหนดเป้าหมาย 2. ระบบการบริหารงานบุคคลมีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ เป้าหมาย คือ ข้าราชการตำรวจมีความเป็นมืออาชีพ มีความรู้ ทักษะเชี่ยวชาญในการนำเทคโนโลยีมาใช้ ในการปฏิบัติงาน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.3 การพัฒนาบุคลากรให้มีขีดสมรรถนะสูงในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ และมีมาตรฐานระดับสากล และกลยุทธ์ที่กำหนดขึ้นยังสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management) แผนงานเชิงกลยุทธ์ คือ บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) ที่ได้กำหนดเป้าหมายที่ 5 พัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย มีเป้าหมายเพื่อพัฒนา สมรรถนะของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐสถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการเป็นกลไกสำคัญในการตรวจสอบภายนอกด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเป็นกลไกทางวิชาการในการปรับปรุงและพัฒนา ระบบการจัดการการให้บริการขนส่งทางถนนที่ประสิทธิภาพ โดยกำหนดกลยุทธ์ 3.5 พัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย เพื่อพัฒนาสมรรถนะของบุคลากร ด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐ สถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการเป็นกลไกสำคัญในการตรวจสอบภายนอก ด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเป็นกลไกทางวิชาการในการปรับปรุงและพัฒนา ระบบการจัดการการให้บริการขนส่งทางถนน ที่ประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ผลการวิจัยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.5. การยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานให้มีความทันสมัย รองรับนโยบาย ประเทศไทย 4.0 กลยุทธ์ 4.5.4 พัฒนาและปรับวิธีการปฏิบัติงานระบบการจัดการด้านข้อมูล ข่าวสาร

และการบริการประชาชนให้ทันสมัย โดยนำนวัตกรรม เทคโนโลยีและระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลมาใช้ในการบริหาร และการตัดสินใจ และสอดคล้องแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 เป้าหมายที่ 4 ยกระดับการจัดการการให้บริการการขนส่งทางบกที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรม มีเป้าหมาย เพื่อประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม กลยุทธ์ที่ 3.4.8 ส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีมาเป็นเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดแอลกอฮอล์ ประจำรถ และให้พนักงานขับรถต้องมีการทดสอบให้ผู้โดยสารดูก่อนออกรถทุกครั้ง หรือ อุปกรณ์ตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ ก่อนขึ้นสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

3.4 ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน มี 3 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ กลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน อภิปรายผลได้ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ผลการวิจัยสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management) แผนงานเชิงกลยุทธ์ การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation and Technology) และสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) โดยกำหนดยุทธศาสตร์การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน กลยุทธ์ปรับปรุงระบบการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในลักษณะการบูรณาการให้เกิดประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ ทั้งในด้านการดำเนินการระหว่างหน่วยงาน กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้ทันสมัย มุ่งสู่ความเป็นเลิศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.6 สร้างการรับรู้และความเข้าใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจอย่าง ทันต่อสถานการณ์ และทั่วถึง กลยุทธ์ 4.6.1 วิเคราะห์ข้อมูลและวางแผนการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจแก่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ กลยุทธ์ 4.6.2 พัฒนาเทคนิคการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์สร้าง การรับรู้และเข้าใจในรูปแบบต่างๆ ให้ทันต่อสถานการณ์ กลยุทธ์ 4.6.3 เพิ่มช่องทางการสื่อสาร

และการประชาสัมพันธ์ให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย กลยุทธ์ 4.6.4 ประเมินผลการประชาสัมพันธ์สร้าง การรับรู้และเข้าใจ เพื่อปรับปรุงและ พัฒนาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแผนแม่บทความ ปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) ที่ได้ กำหนดกลยุทธ์ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนผ่านการสื่อสารสาธารณะที่เหมาะสมตาม กลุ่มเป้าหมายให้มี การปรับพฤติกรรมที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น รวมทั้งมีการ บริหารจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ทางถนนอย่างเป็นระบบ

กลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ผลการวิจัยสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) แผนงานหลักที่ 1 การพัฒนาระบบข้อมูลการติดตามประเมินผล ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความ ปลอดภัยทางถนน กลยุทธ์ 3.1.2 สร้างกลไกการติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ และกำหนดกล ยุทธ์พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับเยาวชน

4. ผลการประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนใน สถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลดังนี้

ผลการประเมินความสอดคล้องของการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร พบว่า กลยุทธ์มีความสอดคล้อง ตามรายการประเมินทุกข้อ และผลการประเมินความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็น ประโยชน์ของ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ของการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ มากที่สุด เนื่องจากมีกระบวนการสร้างและการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ที่เหมาะสมทำให้ได้กลยุทธ์ที่มีคุณภาพ ซึ่งกระบวนการนั้นได้แก่ การศึกษาพฤติกรรมและสาเหตุของการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ของเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร การศึกษา สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา การสร้างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งจำแนกเป็น 4 ขั้นตอนย่อย คือ 1) ศึกษาสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา 2) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) 3) การจัดทำร่าง กลยุทธ์และ 4) การตรวจสอบร่างกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร โดยวิธีการสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญ และกระบวนการสุดท้ายคือ การประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด

กำแพงเพชร ซึ่งกระบวนการดังกล่าวเป็นไปตามหลักการสร้างยุทธศาสตร์ที่ดีซึ่งจะต้องอยู่ในกรอบการคิดและวิเคราะห์ที่ดีและถูกต้องมีการพัฒนาไปตามสถานการณ์ (ธงชัย สันติวงษ์, 2550) ที่ต้องมีการพิจารณาจากสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมจากภายนอกเพื่อให้ได้กลยุทธ์ที่มีความสอดคล้อง (Consistency) ความเหมาะสม (Propriety) ความเป็นไปได้ (Feasibility) และความเป็นประโยชน์ (Utility)

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. ข้อเสนอแนะในระดับนโยบาย

1.1 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรควรศึกษาและนำกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ไปปฏิบัติโดยปรับให้สอดคล้องกับบริบทเพื่อแก้ปัญหาให้เกิดความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชน นอกจากนี้ควรเน้นการสร้างเครือข่าย ระหว่างตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรกับเครือข่ายภาครัฐและภาคเอกชน ประสานความร่วมมือสนับสนุนในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน และควรเตรียมองค์กรให้พร้อมสำหรับการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ ได้แก่วิเคราะห์กลยุทธ์ วิเคราะห์และปรับโครงสร้างองค์กร วิเคราะห์และปรับปรุงระบบงาน ปรับการจัดอัตรากำลังคน และพัฒนาทรัพยากรบุคคลในองค์กร

1.2 ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ควรดำเนินการสร้างความเข้าใจและสร้างความร่วมมือกับเยาวชน ผู้ปกครอง เพื่อเป็นการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

1.3 ในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร ควรเร่งหาความร่วมมือกับกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและร่วมกันวางแผนเพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน ให้มีประสิทธิภาพ

2. ข้อเสนอแนะในระดับบริหาร

2.1 ผู้บริหารหน่วยงานระดับหัวหน้าสถานีตำรวจ ผู้บริหารสถานศึกษา สามารถนำกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาที่ได้จากการวิจัยมาเป็นแนวทางในการพัฒนาด้านการวิจัยให้กับบุคลากร เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.2 ผู้บริหารหน่วยงานที่มีบริบทใกล้เคียงกับผู้บริหารสถานีดำรงจ สามารถนำองค์ประกอบของกลยุทธ์ มาเป็นแนวทางในการกำหนดด้านการวิจัยบุคลากรเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาต่อไป

2.3 ผู้บริหารระดับหัวหน้าสถานีดำรงจ ผู้บริหารสถานศึกษา ควรมีการจัดทำกลยุทธ์ด้านการวิจัยระดับหน่วยงานที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ขององค์กร และกำหนดเป้าประสงค์ตัวชี้วัดระดับหน่วยงานและระดับบุคคล เพื่อให้สามารถนำกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติได้

3. ข้อเสนอแนะในระดับปฏิบัติการ

3.1 ดำรงจจรรยาบรรณสามารถนำข้อค้นพบการวิจัยเกี่ยวกับการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ไปเป็นแนวทางในการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา ให้แก่ตนเองด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อให้ตนเองปฏิบัติงานด้านการปลูกฝังวินัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.2 บุคลากรทางการศึกษา ในระดับปฏิบัติการ สามารถนำการวิจัย ไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติเพื่อปลูกฝังวินัยให้กับเยาวชนให้มีความรู้ในด้านการจราจรและมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำวิจัยเรื่องการพัฒนารูปแบบการเรียนรู้เพื่อให้เยาวชนตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนนด้วยตนเอง
2. ควรทำวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งผลกับการทำผิดกฎจราจรซึ่งนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน
3. ควรทำวิจัยศึกษาสาเหตุที่เยาวชนจะฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อกำหนดเป็นปัจจัยในนโยบายและโครงการในการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
4. ควรทำวิจัยประเมินผลโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา

บรรณานุกรม

- กาญจนกรรณ สุอังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. นครราชสีมา: สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- การขนส่งทางบก, กรม. (2559). แผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- กำกับการณ์ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร, กอง. (2563). ส่งสถานภาพอัตราตัวตนของข้าราชการตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร. กำแพงเพชร: ฝ่ายอำนวยการ 4 กองกำกับการณ์ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร.
- กิตติศักดิ์ ไกรจันทร์. (2549). การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากนโยบายยกระดับความปลอดภัยทางถนนของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชนในจังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. (2545). การคิดเชิงสร้างสรรค์. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: ชัคเชสมิเดีย _____ . (2553). การคิดเชิงวิเคราะห์. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: ชัคเชสมิเดีย
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2553). การป้องกันอุบัติเหตุจากภัยจราจร. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี.
- คนซี ไรวินัย-ฝ่าฝืนกฎจราจร ตัวการรถติด หนูนเพิ่มโทษค่าปรับให้สูง. (2559, กันยายน 17). ใน **ไทยรัฐ**. [Online]. Available: <https://www.thairath.co.th/content/725675>. [2561, ตุลาคม 20].
- คมนาคม, กระทรวง. (2562). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. [Online]. Available: <https://www.isranews.org/article/isranews/93883-investigative742.html>. [2560, มกราคม 20].
- คุ้มครองผู้บริโภคจากจรด, บริษัทกลาง. (2562). ข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี พ.ศ. 2562 ระดับอำเภอและตำบล. [Online]. Available: <http://www.thairsc.com /p77/index.htm?provid=62>. [2562, สิงหาคม 1].

เครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.), สำนักงาน. (2561). **ข้อมูลประกอบการดำเนินงานเฝ้าระวังป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปี ใหม่ 2561**. กรุงเทพฯ: สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.).

จรรยา กุลสุทธิชัย. (2547). **การดำเนินงานเสริมสร้างควมมีวินัยในตนเองของนักเรียนโรงเรียน บ้านสำโรง (ภัญโญอนุสรณ์) อำเภอกะสัง จังหวัดสุรินทร์**. วิทยานิพนธ์การศึกษา มหาวิทยาลัย สาขาวิชาการบริหารการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสารคาม.

ฉันทนา ภาคบงกช และคนอื่นๆ. (2539). **การสำรวจคุณลักษณะทางวินัยที่พึงประสงค์ใน สังคมไทย**. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร:

ชลลดา อิศรางกูร ณ อยุธยา. (2552). **ยุทธวิธีการแข่งขัน**. [Online]. Available: <http://www.oknation.net/blog/aeit/2009/11/13/entry-2>. [2561, มกราคม 6].

เชาว์ ผอมนะ. (2548). **ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการกระทำความผิดกฎจราจร : ศึกษา กรณีจังหวัดหนึ่งในภาคใต้**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขายุทธศาสตร์การ พัฒนา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต.

ณัฐพันธ์ เขจรนันท์. (2552). **การจัดการเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดยูเคชั่น.

ตำรวจแห่งชาติ, สำนักงาน. (2562). **ยุทธศาสตร์พัฒนางานด้านการจราจร**. [Online]. Available: <https://gnews.apps.go.th/news?news=49907>. [2560, กันยายน 26].

_____. (ม.ป.ป.). **สำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการตามยุทธศาสตร์พัฒนางานด้านการจราจร**. [Online]. Available: http://plapaknakhonphanom.police.go.th//ong_3/pongkanprabpram.doc. [2560, ตุลาคม 20].

ทิฆัมพร วาสีทธิ. (2561). **การจัดการเชิงกลยุทธ์**. เชียงใหม่: วิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงใหม่.

ไทยโรดส์, มูลนิธิ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. (2560).

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี 2557-2558. กรุงเทพฯ:

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).

ธงชัย สันติวงษ์ (2550). **การบริหารเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.

นภดล กรประเสริฐ. (2560, กรกฎาคม-ธันวาคม). **การจำลองสถานการณ์จราจรเพื่อลดผลกระทบ การจราจร ในช่วงเวลาพิเศษของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่**. **วารสารวิชาการ การออกแบบ สภาพแวดล้อม**, 4(2), 103-104.

- นโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร, สำนักงาน. (2560). **แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561**. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร กระทรวงคมนาคม.
- นิวัติ โชติวงษ์. (2544). **เครื่องมือและแนวคิดทางการบริหาร/จัดการเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพฯ: รอยัลเพรส แอนด์ แพค.
- บังคับการตำรวจจราจร, กอง. (ม.ป.ป.). **จราจร 5 S สุภาพบุรุษจราจรในดวงใจ อุ้มใจปลอดภัยบนท้องถนน**. [Online]. Available: http://www.k-rc.net/imageupload/27848/2_5S.pdf. [2560, เมษายน 29].
- บุญเกียรติ ชีวะตระกูลกิจ. (2548). **การจัดการเชิงกลยุทธ์สำหรับ CEO**. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: สุขุมและบุตร.
- บุญเลิศ เย็นคงคา และคนอื่น ๆ. (2549). **การจัดการเชิงกลยุทธ์**. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: วี.เจ.พรีนติ้ง.
- ประภาพรรณ กุลพานิช. (2540). **ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาที่เน้นการศึกษาด้วยตัวเองต่อการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของคนงานจังหวัดราชบุรี**. วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- ประภาพรรณ อุ๋นอบ. (2550). **การประเมินโครงการ (Program Evaluation)**. [Online]. Available: <http://dpc5.ddc.moph.go.th/KM/TC/ka2.pdf>. [2562, กันยายน 5].
- ประวีณ ณ นคร. (2557). **วินัย: หลักและวิธีการรักษาวินัย**. กรุงเทพฯ: มาตรฐานวินัย สำนักงาน ก.พ..
- ประหยัด ยางกลาง. (2546). **การปฏิบัติตามระเบียบวินัยและการส่งเสริมระเบียบวินัยของนักเรียน ประถมศึกษา ตามทัศนะของผู้บริหารโรงเรียนและครูผู้สอน ในสังกัดสำนักงานการประถมศึกษาจังหวัดนครราชสีมา**. งานนิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ปัญญา แก้วกียูร. (ม.ป.ป.). **แผนกลยุทธ์ในการบริหารงาน**. [Online]. Available: <http://ipad.edupolice.org/knowledge/starPlan.ppt>. [2561, มกราคม 25].
- ปัญญา จันทรสุโข. (2556). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ปาจริย์ ผลประเสริฐ. (2553). **การจัดการทรัพยากรมนุษย์**. กำแพงเพชร: มหาวิทยาลัยราชภัฏ กำแพงเพชร.

- ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2534). **กลยุทธ์การบริหาร**. กรุงเทพฯ: แพร์พิทยา.
- พจน์ พงศ์สุวรรณ. (2536). **หลักยุทธศาสตร์**. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โอ. เอส. พริ้นติ้ง เฮ้าส์.
- พนัส หันนาคินทร์. (2542). ประสบการณ์ในการบริหารบุคลากร. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พฤทธิ์ ศิริบรรณพิทักษ์. (2542). **การวางแผนกลยุทธ์เป็นทีม: การวางแผนกลยุทธ์**. กรุงเทพฯ:
โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พีชรา สีนลอยมา. (2559). **การพัฒนาระบบการบริหารจัดการกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
จราจร**. นครปฐม: กองบังคับการวิชาการ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ.
- พัชรินทร์ ชมเดช และคนอื่น ๆ. (2545). **การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้ รถจักรยาน
ยนต์ พ.ศ. 2545**. กรุงเทพฯ: สถาบันการแพทย์ กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.
- พุทธกาล รัชชร์ และคนอื่น ๆ. (2551). **ศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร
เพื่อป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร**. [Online]. Available: http://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181124104355.pdf. [2562, มีนาคม 2].
- ภรต โทนแก้ว. (2545). **การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร(รถจักรยานยนต์) ในเขต
เทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิทยาระบาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ภัสยกร เลาสวัสดิกุล. (2557). **กลยุทธ์การบริหารสถาบันอุดมศึกษาเพื่อสร้างความเป็นพลเมือง
ของนิสิตนักศึกษา**. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศึกษา
คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- รัชสถิต สุจริต. (2558). **แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร**. [Online].
Available: <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/AJPU/article/view/54738>.
[2562, มกราคม 9].
- เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษา, สำนัก. (2553). **แผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
พ.ศ. 2554-2563”**. กรุงเทพฯ: สำนักเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษา.
- เลขาธิการสภาการศึกษา, สำนักงาน. (2561). **รูปแบบกลไกการเสริมสร้างวินัยในสถานศึกษาระดับ
การศึกษาขั้นพื้นฐาน ด้านความรับผิดชอบและการตรงต่อเวลา**. กรุงเทพฯ: สำนักงาน
เลขาธิการสภาการศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ.
- วิจิตร บุญยะโหดระ และคนอื่น ๆ. (2547) **คู่มือการปฐมพยาบาลและช่วยผู้ประสบอุบัติเหตุ**.
กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานเลขาธิการ
นายกรัฐมนตรี.

- วิชาการ, กรม. (2542). **แนวคิดและนโยบายกระทรวงศึกษาธิการ**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.
- วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน} ศูนย์. (ม.ป.ป.). **ลดเวลาเรียน เพิ่มเวลารู้: โอกาสของเด็กไทยกับการเรียนรู้ทักษะการเอาชีวิตรอด**. [Online]. Available: https://www.roadsafetythai.org/content/doc_20181212151726.pdf. [2562, กุมภาพันธ์ 5].
- วิชาการและมาตรฐานการศึกษา, สำนัก. (2551). **หลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน พุทธศักราช 2551**. กรุงเทพฯ: สำนักวิชาการและมาตรฐานการศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ.
- วิเชียร มุริจันท์. (2541). **พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิภาชน์ เทศน์ธรรม, ปรียฉัตร พรหมศรี และสถิตย์ ชนะชัย. (2560, กันยายน-ธันวาคม). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรมของนักศึกษาวิทยาลัยศาสนศาสตร์โยธธรมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย. **วารสารบัณฑิตศึกษาปริทรรศน์**, 13(3), 156-166.
- วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ. (2547). **การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วิสุทธิ อริยภิญโญ. (2539). **ตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพฤติกรรมศาสตร์ สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ศึกษาธิการจังหวัดกำแพงเพชร, สำนักงาน. (2562). **ข้อมูลสารสนเทศด้านการศึกษาปีการศึกษา 2562**. [Online]. Available: <http://www.kptpeo.moe.go.th/web/attachments/article/41/pan.pdf>. [2562, กรกฎาคม 9].
- สงคราม เสี่ยมพัทธ์. (2549). **ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย : ศึกษากฎการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์**. การประชุมวิชาการสุราระดับชาติ ครั้งที่ “สุราไม่ใช่สินค้าธรรมดา” วันที่ 21-22 พฤศจิกายน 2549 โรงแรมริชมอนด์ แคราย จ.นนทบุรี, หน้า 94.
- สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), กองทุน. (2559). **คู่มือพี่เลี้ยง สอจร**. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- สมคิด บางโม. (2557). **องค์การและการจัดการ**. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: วิทญพัฒน์.
- สมคิด พรหมจ้อย. (2552). **เทคนิคการประเมินโครงการ**. (พิมพ์ครั้งที่ 6). นนทบุรี: จตุพรดีไซน์.

สมชัย วงษ์นายะ และทวนทอง เขาวงกิตพิงศ์. (2555, กันยายน-ธันวาคม). การพัฒนากลยุทธ์การส่งเสริมการทำวิทยานิพนธ์ในระดับบัณฑิตศึกษา. **วารสารวิชาการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์**, 7(20), 1-11.

สมชาย ภคภาสน์วิวัฒน์. (2553). **การบริหารเชิงกลยุทธ์**. (พิมพ์ครั้งที่ 20). กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง เฮ้าส์.

สมพงษ์ หลีเคราะห์. (2555). **สร้างความปลอดภัยแบบมีส่วนร่วมในพื้นที่อำเภอละงูจังหวัดสตูล**. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.

สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. (2539). **การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สิริกร สีนสม. (2558). **ปัจจัยที่มีผลต่อความมีวินัยในตนเองของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นโรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดนนทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 3**. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการศึกษา วิทยาลัยครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

สุบิน ไชยยะ. (2557). **กลยุทธ์การบริหารห้องสมุดมหาวิทยาลัยเพื่อเสริมสร้างทักษะการเรียนรู้ตลอดชีวิตของนิสิตนักศึกษา**. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาบริหารการศึกษา คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุพานี สฤกษ์วานิช. (2544). **การบริหารเชิงกลยุทธ์ : แนวคิดและทฤษฎี**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุรัชชัย เจียมกุล. (2546). **ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการระบาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

สุรัสวดี ราชกุลชัย. (2547). **การวางแผนและการควบคุมทางการบริหาร**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคนอื่นๆ. (2555). **การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต**. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.

สุวัฒน์ ศิรินิรันดร์. (2550). **บทสรุปการวางแผนกลยุทธ์**. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: ซี แอนด์ เอ็น.

แสงเดือน วังสุวรรณรักษ์ และคนอื่นๆ. (2551) **การพัฒนารูปแบบการสร้างวินัยจราจรของนักเรียนนักศึกษา วิทยาลัยอาชีวศึกษาแพร่**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อนิวัช แก้วจำนง. (2551). **หลักการจัดการ**. (พิมพ์ครั้งที่ 2). สงขลา: นำศิลป์โฆษณา.

- อวยพร เรื่องตระกูล. (ม.ป.ป.). **การประเมินสมัชชา**. [Online]. Available: http://ednet.kku.ac.th/~edad/research_article/evaluation.doc. [2559, มกราคม 25].
- อาทิตย์ อุวิเชียร. (2558). **ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย**. [Online]. Available: http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc_pr/ndc_2560-2561/PDF/m8599/ [2562, พฤษภาคม 6].
- อภาพรรณ คงสงค์. (2543). **ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาเขตเทศบาลนครขอนแก่นจังหวัดขอนแก่น**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสังคมวิทยาการพัฒนาศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อำนาจ บุญรัตน์ไมตรี และคนอื่นๆ. (2560, มกราคม-เมษายน). **กระบวนการทัศนัยการจัดการความปลอดภัยทางถนน**. *วารสารดุสิตบัณฑิตทางสังคมศาสตร์*, 7(1), 13
- อำนาจการความปลอดภัยทางถนน, ศูนย์. (2554). **แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563**. กรุงเทพฯ: ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- _____. (2562). **แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564**. [Online]. Available: http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file_attach/196/5e8f159b2f84c.pdf. [2560, มกราคม 20].
- อุทิศ ชาวเอียร. (2549). **การวางแผนกลยุทธ์**. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: ด่านสุทธาการพิมพ์.
- เอกชัย บุญยาพิชฐาน. (2553). **คู่มือวิเคราะห์ SWOT อย่างมืออาชีพ**. กรุงเทพฯ: ปัญญาชน.
- Certo, S. C. & Peter, P. J. (1988). **Strategic Management: Concepts and Applications**. New York: Random House Business Division.
- _____. (1991). **Strategic Management: Concepts and Application**. (2 nd ed.). Singapore: McGraw-Hill.
- Chandler, A. D. (1969). **Strategy and Structure: Chapters in the History of the Industrial Enterprise**. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press.
- Baguley, C. J. (2001). **A Road Safety Good Practice Guide**. (11 th ed.). London: Department for Transport, Local Government and the Regions.
- Dellinger, A. M. & Kreanow, M. J. (2004). **How do Older Drivers Compare to other on the Road**. [Online]. Available: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov>. [2020, September 25].

- Dennis, R. A., et al. (1997) **Group Support Systems for Strategic Planning**. [Online]. Available: <http://www.jslor.org/discover/10.2307/40398256?uid=3739136&uid=2129&uid=>. [2020, January 18].
- Elizabeth, B. H. (1984). **Developmental Psychology**. New York: McGraw Hill.
- Gomez, M. T. & Alvarez, F. J. (2005). **Road Traffic Accident among Alcohol Dependent Patients the Effect of Treatment**. [Online]. Available: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov>. [2016, December 24].
- Horberry, T., et al. (2005). **The Effect of Concurrent in Vehicle Tasks Road Environment Complexity and Age on Driving Performance**. [Online]. Available: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov>. [2016, December 20].
- Kezar, A. (2003). Achieving Student Success: Strategies for Creating Partnerships between Academic and Student Affairs. **NASPA Journal**, 41(1), 1-22.
- Kotler, P., & Murphy, P. E. (1981). Strategic Planning for Higher Education. **Journal of Higher Education**, 52(5), 470–489
- Larsen, L. (2004). **Methods of Multidisciplinary in Depth Analyses of Road Traffic Accidents**. [Online]. Available: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov>. [2017, January 14].
- Lahey, B. (2001). **Psychology an Introduction**. New York: McGraw-Hill.
- Margie, P., et al. (2004). **World Report on Road Traffic Injury Prevention**. Switzerland: World Health Organization Geneva.
- Mintzberg, H. & Quinn, J. B. (1996). **The Strategy Process: Concepts, Contexts, Cases**. (3 rd ed.). NJ: Prentice Hall.
- Montgomery, R. E. (1985). **Drivers' Perception of Right-of-way at Uncontrolled Intersections**. [Online]. Available: <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>. [2016, December 12].
- Pearce, J. A. & Robinson, R. B. (2009). **Strategic Management**. NJ: McGraw-Hill.
- Pitts, R., & Lei, D. (2000). **Strategic Management: Building and Sustaining Competitive Advantage**. (2 nd ed.). Australia: South Western.
- Potvin, L., Champagne, F. & Laberge-Nadeau, C. (1988, September). Mandatory driaining and road safety: The Quebec Experience. **American Journal of Public Health**, 78(9), 1206-1208

Troglauer, T. & Hels T. (2005). **Extent and Variation in Mobile Phone use among Drivers of Heavy Vehicles in Denmark**. [Online]. Available: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov>. [2016, December 10].

Wade, C. & Tavris, C. (1999). **Psychology**. New York: McGraw-Hall.

Zimbardo, P. & Gerrig, R. (1999). **Psychology and Life**. (5 th ed). New York: Harper-Collins.

Wheelen, T. L. & Hunger, J. D. (2008). **Strategic Management and Business Policy**. (10 th ed). New Jersey: Pearson Prentice-Hall.

Wright, P. M., & McMahan, G. C. (1992). Theoretical perspectives for strategic human resource management. **Journal of Management**, 18(2), 295–320.

Crane, P., & O'Regan, M. (2010). **On PAR Using Participatory Action Research to Improve Early Intervention**. Department of Families, Housing, Community Services and Indigenous Affairs, Australian Government.

ภาคผนวก ก
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.D.M.P.W.S

แบบสอบถาม

เรื่อง พฤติกรรม และสาเหตุ การทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผน การปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
 2. แบบสอบถามฉบับนี้มี 3 ตอน ประกอบด้วย
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
ตอนที่ 2 พฤติกรรมการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ตอนที่ 3 สาเหตุการทำผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
 3. ผู้วิจัยขอขอบพระคุณในความร่วมมือของท่านเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ ข้อมูลและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้จากท่าน ผู้วิจัยจะถือเป็นความลับ และนำไปวิเคราะห์ในภาพรวมของจังหวัดกำแพงเพชร
- ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถาม

ร้อยตำรวจตรีจิตติ ชมนารัตติก

นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง ให้นักเรียน/นักศึกษาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หรือเขียนข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ตามความเป็นจริง

1. นักเรียน/นักศึกษาอายุ.....ปี (นับอายุเต็ม)
2. นักเรียน/นักศึกษา ปัจจุบันศึกษาอยู่ในระดับชั้น
 - () 1. มัธยมศึกษาตอนต้น
 - () 2. มัธยมศึกษาตอนปลาย
 - () 3. อาชีวศึกษา
3. นักเรียน/นักศึกษา ขับขี่รถจักรยานยนต์มานานประมาณ (นับตั้งแต่เริ่มขี่เป็น).....ปี
4. ระยะทางจากบ้าน/ที่พักอาศัยขณะเรียน มาถึงโรงเรียน/วิทยาลัย โดยประมาณมีระยะทาง.....กิโลเมตร
5. นักเรียน/นักศึกษามีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
 - () 1. มี
 - () 2. ไม่มี
6. ในปีที่ผ่านมา นักเรียนถูกปรับ/จับ เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์กี่ครั้ง
 - () 1. ไม่เคย
 - () 2. 1 ครั้ง
 - () 3. 2 ครั้ง
 - () 4. 3 ครั้ง
 - () 5. มากกว่า 3 ครั้ง

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

คำชี้แจง ให้นักเรียน/นักศึกษาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่คิดว่าตรงกับพฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ของท่านมากที่สุด

ข้อที่	พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	ระดับการปฏิบัติ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	พฤติกรรมที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ					
1	ท่านไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะเป็นสิ่งที่น่ารำคาญ					
2	ท่านไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ระยะใกล้ๆ					
3	ท่านไม่ใส่หมวกนิรภัยเพราะเร่งรีบ ใส่มันทัน					
4	ท่านคิดว่าไม่ได้ออกถนนใหญ่เลยไม่ใส่หมวกนิรภัยก็ได้					
5	ท่านไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน					
6	ท่านไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะทำให้การได้ยินเสียงของท่านลดลง					
7	ท่านขับขี่รถในขณะที่ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยเสมอ					
8	ท่านขับรถบนทาง ในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่					
9	ขณะที่ท่านขับรถมาติดไฟแดง ท่านใช้โทรศัพท์อยู่เสมอ					
	พฤติกรรมที่เป็นการก่ออันตราย					
10	ท่านขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะไปให้เร็วขึ้น					
11	ท่านฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เมื่อเห็นถนนว่าง					
12	ท่านไม่ค่อยเปิดไฟเลี้ยว เมื่อจะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทาง					
13	ท่านขับขี่รถหลังจากดื่มของมึนเมา					
14	ท่านขับขี่รถบนทางเท้าเป็นประจำ					
15	ท่านขับขี่รถย้อนศรเป็นประจำ					
16	เมื่อได้รับสัญญาณไฟเหลือง ท่านมักจะเร่งเครื่องเพื่อให้ผ่านไปได้เสมอ					
17	ท่านมักจะจอดรถซ้อนคันเสมอ เมื่อต้องการจอดรถเพื่อทำภารกิจเร่งด่วน					

ข้อที่	พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	ระดับการปฏิบัติ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	พฤติกรรมที่เป็นการกระทำโดยประมาท					
18	ถ้าถนนโล่งๆ ท่านจะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด					
19	ท่านขับซึ่รถด้วยมือข้างเดียว ส่วนมืออีกข้างหนึ่งของท่านถือของอย่างอื่น หรือพูดคุยโทรศัพท์มือถือ					
20	ขณะขับซึ่ ท่านเร่งความเร็วเป็นความน่าตื่นเต้น่มาก					
21	ท่านขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างส่วืดส่ววด เพื่ออวดสาวๆ					
22	ในขณะที่ท่านแข่ง ท่านจะแข่งโดยไม่คำนึงถึงกฎจราจร					
23	ในขณะที่การจราจรติดขัด ท่านขับซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความคล่องตัว เพราะสามารถเบียดแทรกได้					
24	เมื่อมีรถตัดหน้าหรือกีดขวาง ท่านจะเร่งความเร็วแข่งให้อยู่หน้าและเบรครถกะทันหัน					
25	เมื่อเจอรถที่ขับช้าๆ ท่านจะขับรถแข่ง แม้จะเป็นเส้นทึบหรือสะพาน					
26	เมื่อท่านขับรถด้วยความเร็ว ท่านจะขับจี้รถคันหน้า เพื่อให้รถคันหน้าหลบทางไป					
27	ท่านขับรถปาดหน้ารถคันอื่นเป็นประจำ					

ตอนที่ 3 สาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

คำชี้แจง ให้นักเรียน/นักศึกษาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่คิดว่าตรงกับสาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับท่าน ที่สุด

ข้อที่	สาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	ระดับสาเหตุ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	ด้านครอบครัว					
1	ท่านขาดทุนทรัพย์ในการซื้ออุปกรณ์ป้องกันอันตราย เช่น หมวกนิรภัย กระຈกส่องหลัง					
2	ผู้ปกครองทำตัวเป็นตัวอย่างไม่ดีให้ท่านเห็น เช่น ผู้ใหญ่ พาชั่งรถจักรยานยนต์ขี่ย้อนศร					
3	ผู้ปกครองขาดการปลูกจิตสำนึกหรือให้ความรู้แก่ท่าน ให้ป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุทางถนน					
4	ผู้ปกครองให้การสนับสนุนหรือให้ท้ายท่าน เมื่อท่าน กระทำผิดกฎจราจร					
5	ครอบครัวแตกแยก ทำให้ท่านขาดคนคอยอบรมสั่งสอน					
	ด้านสังคม					
6	ท่านขาดจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัย					
7	ท่านมีผู้ช่วยดูแล เมื่อกระทำผิดกฎจราจร					
8	ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนน เป็นเรื่องที่เสียเวลา					
9	ท่านคิดว่า การขับรถด้วยความเร็วสูงแสดงให้เห็นถึงความชำนาญในการขับ					
10	ท่านขาดการวางแผนเพื่อการขับซื้ออย่างปลอดภัย ก่อนการใช้รถ					
	ด้านร่างกาย					
11	ท่านขับซึ่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการมองเห็น หรือมองเห็นไม่ชัดเจน					
12	ท่านขับซึ่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการได้ยิน หรือได้ยินไม่ชัดเจน					

ข้อที่	สาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	ระดับสาเหตุ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
13	ท่านมีโรคประจำตัว เช่น โรคลมชัก หน้ามืด วูบ ที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถ					
14	ท่านขับขี่รถในขณะที่ร่างกายผิดปกติ เช่น พิกัดทางสายตา					
15	ท่านขับขี่รถในขณะที่ควบคุมตนเองไม่ได้ เช่น เมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น					
	ด้านจิตใจ					
16	ท่านถูกทำร้ายจากกลุ่มเพื่อนๆให้ทำผิดกฎจราจร					
17	ท่านขับขี่รถด้วยความคึกคะนอง					
18	ถ้าแม้แต่ทำตามกฎจราจรทุกครั้ง จะทำให้ท่านเสียเวลาในการเดินทาง					
19	ท่านคิดว่าการสวมหมวกนิรภัยแล้วไม่เท่าไร					
20	ท่านมีความบกพร่องทางด้านจิตใจ เช่น มีความกลัว กลุ้มใจ วิดกกังวล อารมณ์หงุดหงิด					
	ด้านสิ่งแวดล้อม					
21	ท่านคิดว่าป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงภาพหรือลักษณะของถนนไม่ชัดเจน					
22	ท่านคิดว่าป้ายข้อความไม่ชัดเจน ควรมีทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ เพื่อสื่อความหมายให้ตรงกัน					
23	ท่านคิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่รู้เรื่องถนนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน และไม่มีควมจำเป็นออก					
24	ท่านคิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น					
25	ท่านคิดว่าการตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางไม่ชัดเจน					

แบบสอบถาม

เรื่อง สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผน การปลูกฝังวินัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
 2. แบบสอบถามฉบับนี้มี 4 ตอน ประกอบด้วย
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
ตอนที่ 2 สภาพ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ตอนที่ 3 ปัญหา การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ตอนที่ 4 ปัจจัย การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
 3. ผู้วิจัยขอขอบพระคุณในความร่วมมือของท่านเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ ข้อมูลและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้จากท่าน ผู้วิจัยจะถือเป็นความลับ และนำไปวิเคราะห์ในภาพรวมของจังหวัดกำแพงเพชร
- ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถาม

ร้อยตำรวจตรีจิตติ ชมนารัตติก

นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง ให้ท่านทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หรือเขียนข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ตามความเป็นจริง

1. เพศ

- () ชาย
() หญิง

2. อายุ

- () ต่ำกว่า 31 ปี
() 31-40 ปี
() 41- 50 ปี
() มากกว่า 50 ปี

3. สถานะของท่าน

- () ข้าราชการพลเรือนสามัญ
 ทั่วไป วิชาการ อำนวยการ บริหาร
 () ลูกจ้างประจำ
 () พนักงานราชการ

4. วุฒิการศึกษา

- () ต่ำกว่าปริญญาตรี
() ปริญญาตรี
() ปริญญาโทหรือสูงกว่า

5. ท่านทำงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยจราจร เป็นเวลา

- () ต่ำกว่า 1 ปี
() 1-5 ปี
() 6-10 ปี
() 11-15 ปี
() 16 - 20 ปี
() มากกว่า 20 ปี
() ไม่เกี่ยวข้อง

ตอนที่ 2 สภาพ ปัญหาและปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

คำชี้แจง ให้ท่านทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง [] ที่คิดว่าตรงกับ สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในหน่วยงานของท่าน

1. ด้านบุคลากร

1.1 มีบุคลากรมาให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาของท่านหรือไม่ อย่างไร

[] ไม่มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

[] มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() มีจำนวนเพียงพอต่อจำนวนเยาวชน

() มีการบรรยายให้เห็นถึงผลของการกระทำผิดกฎจราจร

() มีการบรรยายให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนพร้อมภาพประกอบ

() มีการฉายภาพเคลื่อนไหวประกอบคำบรรยาย

() อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.2 บุคลากรที่มาถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน มีความรู้ความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ให้ผู้รับการอบรมมีความเข้าใจหรือไม่ อย่างไร

[] บุคลากรไม่สามารถถ่ายทอดความรู้ให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความเข้าใจได้

[] บุคลากรสามารถถ่ายทอดความรู้ให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความเข้าใจได้ โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() สามารถทำให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจร

() สามารถทำให้เยาวชนเกิดความตระหนักเกี่ยวกับการมีวินัยจราจร

() สามารถสรุปผลการให้ความรู้ได้

() อื่น (โปรดระบุ).....

2. ด้านรูปแบบการบริหาร

2.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีการชักจูงให้หน่วยงาน องค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนหรือไม่ อย่างไร

[] ไม่มีการชักจูงให้หน่วยงาน องค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

[] มีการชักจูงให้หน่วยงาน องค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() ร่วมจัดทำแผน โครงการ กิจกรรม การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

() ร่วมดำเนินโครงการ กิจกรรม การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

() ร่วมสนับสนุนทรัพยากร งบประมาณ ในการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

() ร่วมติดตามผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

() อื่นๆ (โปรดระบุ).....

2.2 สถานีตำรวจมีการบริหารจัดการ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีการวางแผน ดำเนินการ ประมวลผลและปรับปรุงหรือไม่ อย่างไร

[] ไม่มีการวางแผนดำเนินการ ประมวลผลและปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

[] มีการวางแผนดำเนินการ ประมวลผลและปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() มีการวางแผนในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

() มีการดำเนินการตามแผนในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

() มีการติดตามประเมินผล

() มีการนำผลการประเมิน ไปปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

() อื่นๆ (โปรดระบุ).....

3. ด้านโครงสร้าง

3.1 สถานีตำรวจ มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนหรือไม่ อย่างไร

[] ไม่มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

[] มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() มีการกำหนดผู้รับผิดชอบงานต่างๆในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (อย่างชัดเจน)

() มีการจัดทำผังโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

() อื่นๆ (โปรดระบุ).....

3.2 สถานีตำรวจ มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนหรือไม่ อย่างไร

ไม่มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() กำหนดภาระหน้าที่จำแนกตามกลุ่มงาน

() มีกำหนดภาระงานให้บุคลากรทราบ

() มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติตามภาระหน้าที่ของบุคลากร

() อื่นๆ (โปรดระบุ).....

4. ด้านกลยุทธ์

4.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนหรือไม่ อย่างไร

ไม่มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน

มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() มีการจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง

() มีการจัดทำกลยุทธ์อื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง แต่สามารถช่วยให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

() มีการจัดทำกลยุทธ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีการกำหนดโครงการ กิจกรรม ชัดเจน

() อื่นๆ (โปรดระบุ).....

4.2 มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน หรือไม่ อย่างไร

ไม่มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)

() โครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนของนักเรียน นักศึกษา ประชาชน

() โครงการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจร

- () โครงการ ครู 5 นาที หน้าเสาธง
- () โครงการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
- () อื่นๆ (โปรดระบุ).....

5. ด้านระบบงาน

5.1 หน่วยงาน มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน หรือไม่ อย่างไร

- [] ไม่มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน
- [] มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)
- () มีการกำหนดรูปแบบ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่หลากหลาย
- () มีการกำหนดวิธีการและขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนที่ชัดเจน
- () รูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ที่กำหนด สามารถนำไปปฏิบัติได้

5.2 หน่วยงานมีการใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนหรือไม่ อย่างไร

- [] ไม่มีการใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน
- [] มีการใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)
- () มีการนำคอมพิวเตอร์มาใช้ประกอบในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
- () มีการใช้กล้องเพื่อตรวจจับความเร็วในขณะขับขี้อ
- () มีการใช้เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด
- () อื่นๆ (โปรดระบุ).....

ตอนที่ 3 ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในหน่วยงานของท่าน
คำชี้แจง ให้ท่านเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่คิดว่าตรงกับ ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย
 ทางถนนสำหรับเยาวชน ในหน่วยงานของท่าน

ข้อที่	ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	ระดับปัญหา				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	1. ด้านบุคลากร					
1.1	ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน					
1.2	ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีบุคลิกภาพที่ไม่ น่าเชื่อถือและไม่เป็นมิตรกับเยาวชน					
1.3	ตำรวจจราจร ไม่มีความรู้และความสามารถ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
1.4	ตำรวจที่มาถ่ายทอดความรู้ไม่มีเทคนิค วิธีการในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย					
1.5	ตำรวจจราจรไม่มีความยุติธรรม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาค					
	2. ด้านรูปแบบการบริหาร					
2.1	ไม่มีการเชิญชวนแกนนำในชุมชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยจราจร					
2.2	ไม่มีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่น					
2.3	ไม่มีการติดต่อประสานงาน กับหน่วยงานอื่นๆในเรื่องอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ป้ายจราจรต่างๆ					
2.4	ไม่มีการจัดทำแผน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน					
2.5	ไม่มีการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดไว้					

ข้อที่	ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	ระดับปัญหา				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
2.6	ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง					
2.7	ไม่มีการนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
	3. ด้านโครงสร้าง					
3.1	ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน					
3.2	ไม่มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ตามโครงสร้าง					
3.3	โครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้อง กับ สภาพการจราจรในพื้นที่					
	4. ด้านกลยุทธ์					
4.1	ไม่มีกลยุทธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรที่ชัดเจน					
4.2	โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุ ของการกระทำผิดวินัยจราจร					
4.3	โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย					
	5. ด้านระบบงาน					
5.1	ไม่มีรูปแบบ ขั้นตอน วิธีการ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ชัดเจน					
5.2	ไม่มีการสนับสนุนงบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
5.3	ไม่มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในที่เดียว ONE STOP SERVICE เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร					
5.4	เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ					

ตอนที่ 4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ในหน่วยงานของท่าน

คำชี้แจง ให้ท่านทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่คิดว่าตรงกับ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ในหน่วยงานของท่าน

ข้อที่	ปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	ระดับ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	ปัจจัยภายนอก					
	1. ด้านสังคมและวัฒนธรรม					
1.1	สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
1.2	วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
1.3	เยาวชนมีความรู้สึกรู้ว่าเป็นคนเก่ง เมื่อปฏิบัติตามกฎจราจร					
1.4	ขาดการปฏิบัติตามค่านิยม ในการสวมหมวกนิรภัย ขณะที่อยู่ในสถานศึกษา					
1.5	ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร					
	2. ด้านการเมืองและกฎหมาย					
2.1	เยาวชนได้รับสิทธิ์ทางกฎหมายที่เท่าเทียมกัน					
2.2	เยาวชนทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง					
2.3	ผู้ปกครองทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง					
	3. ด้านเศรษฐกิจ					
3.1	รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน					
3.2	ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน					

ข้อที่	ปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน	ระดับ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3.3	การเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
	4. ด้านเทคโนโลยี					
4.1	หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
4.2	หน่วยงานภายนอก มีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน					
4.3	ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นระบบดิจิทัลหรืออัตโนมัติ					
	ปัจจัยภายใน					
	1. คน (MAN)					
1.1	ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านวินัยจราจร					
1.2	ความร่วมมือของผู้ปกครอง ที่เยาวชนขอสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน					
1.3	บุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
1.4	ผู้ปกครองทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
	2. เงิน (MONEY)					
2.1	งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน					
2.2	งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น					
2.3	มีการใช้จ่ายเงินงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า					

ข้อที่	ปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ เยาวชน	ระดับ				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
	3. วัสดุติบ (MATERIALS)					
3.1	จัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือนภายใน สถานศึกษา					
3.2	จัดทำเครื่องหมายจราจรตามถนน ทางร่วมทางแยก ป้ายห้าม ป้ายเตือน					
3.3	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ที่ใช้เป็นสื่อในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนน					
	4. การจัดการ (MANAGEMENT)					
4.1	ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน					
4.2	ประกาศยกย่อง ชมเชย นักเรียนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นแบบอย่างที่ดี					
4.3	การประชาสัมพันธ์ รณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่นโทรทัศน์ สถานีวิทยุ					

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับสภาพ ปัญหา และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถาม

ภาคผนวก ข

ผลการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.D.M.W.D.P.E.S

ตอนที่ 1 พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

พฤติกรรมการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความหมาย
	1	2	3	4	5			
พฤติกรรมที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ								
ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะเป็นสิ่งที่น่ารำคาญ	0	1	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ท่านไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่ระยะใกล้ๆ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่ใส่หมวกนิรภัยเพราะเร่งรีบ ใส่มันทัน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
คิดว่าไม่ได้ออกถนนใหญ่เลยไม่ต้องใส่หมวกนิรภัยก็ได้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะทำให้การได้ยินเสียงของท่านลดลง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านขับขี่รถในขณะที่ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยเสมอ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านขับรถบนทาง ในขณะที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ขณะที่ท่านขับรถมาติดไฟแดง ท่านใช้โทรศัพท์อยู่เสมอ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
พฤติกรรมที่เป็นการก่ออันตราย								
ท่านขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อที่จะไปให้เร็วขึ้น	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เมื่อเห็นถนนว่าง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ปกติท่านไม่ค่อยเปิดไฟเลี้ยว เมื่อจะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทาง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านขับขี่รถหลังจากดื่มของมึนเมา	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านขับขี่รถบนทางเท้าเป็นประจำ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านขับขี่รถย้อนศรเป็นประจำ เมื่อเห็นว่าถนนโล่ง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

พฤติกรรมการณ์ผิดวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็น ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความ หมาย
	1	2	3	4	5			
เมื่อท่านได้รับสัญญาณไฟเหลือง ท่านมักจะเร่ง เครื่องเพื่อให้ผ่านไปได้เสมอ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านมักจะจอดรถซ้อนคันเสมอ เมื่อต้องการจอดรถ เพื่อทำภารกิจเร่งด่วน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
พฤติกรรมที่เป็นการกระทำโดยประมาท ถ้าถนนโล่งๆ ท่านจะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่ กฎหมายกำหนดได้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านขับซึ่รถด้วยมือข้างเดียว ส่วนมืออีกข้างหนึ่ง ของท่านถือของอย่างอื่น หรือพูดคุยโทรศัพท์มือถือ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ขณะขับซึ่ การเร่งความเร็วเป็นความน่าตื่นเต้นมาก	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
รถจักรยานยนต์ต้องขับซึ่อย่างสวิตส์ววด เพื่ออวด สาว ๆ	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ในขณะที่ท่านแข่ง ท่านจะแข่งโดยไม่คำนึงถึงกฎ จราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
การขับซึ่รถจักรยานยนต์ในขณะรถติด มีความ คล่องตัว เพราะสามารถเบียดแทรกได้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
เมื่อมีรถตัดหน้าหรือกีดขวาง ท่านจะเร่งความเร็ว แข่งให้อยู่หน้าและเบรครถกะทันหัน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
เมื่อเจอรถที่ขับซึ่ๆ ท่านจะขับรถแข่ง แม้จะเป็น เส้นทึบหรือสะพาน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
เมื่อท่านขับรถด้วยความเร็ว ท่านจะขับซึ่รถคันหน้า เพื่อให้รถคันหน้าหลบทางไป	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ท่านขับรถปาดหน้ารถคันอื่นเป็นประจำ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ตอนที่ 2 สาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

สาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็น ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความ หมาย
	1	2	3	4	5			
ด้านครอบครัว								
ขาดทุนทรัพย์ในการซื้ออุปกรณ์ป้องกันอันตราย เช่น หมวกนิรภัย กระজกส่องหลัง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ผู้ปกครองทำตัวเป็นตัวอย่างไม่ดีให้เด็กเห็น เช่น ผู้ใหญ่พาขึ้นรถจักรยานยนต์ซี่ย้อนศร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ผู้ปกครองขาดการปลูกจิตสำนึกหรือให้ความรู้เด็ก ให้รู้จักป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ผู้ปกครองให้การสนับสนุนหรือให้ท้ายเด็กใน ปกครอง เมื่อเด็กกระทำความผิดกฎจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ครอบครัวแตกแยก ทำให้เด็กขาดคนคอยอบรม สั่งสอน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านสังคม								
ขาดจิตสำนึกในการขับรถอย่างปลอดภัย	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
เพราะคิดว่า ตนเองมีพรรคพวกคอยดูแล เมื่อเวลา ทำผิดกฎจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
การหยุดรถให้คนข้ามถนน เป็นเรื่องที่น่าเบื่อ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
เพราะคิดว่า การขับรถด้วยความเร็วสูงแสดงให้เห็น ถึงความชำนาญในการขับ	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ขาดการวางแผนเพื่อการขับซื้ออย่างปลอดภัย ก่อนการใช้รถ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านร่างกาย								
ขับซึ่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการมองเห็น หรือมองเห็นไม่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ขับซึ่รถในขณะที่มีความบกพร่องในการได้ยิน หรือ ได้ยินไม่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

สาเหตุการผิดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็น ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความ หมาย
	1	2	3	4	5			
มีโรคประจำตัว เช่น โรคลมชัก หน้ามืดวูบ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ขับซึร์ลในขณะที่ร่างกายพิการทางแขน หรือขา	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ขับซึร์ลในขณะที่ควบคุมตนเองไม่ได้ เช่น เมาสุรา หรือของมีนเมาอย่างอื่น	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านจิตใจ								
ถูกทำทหายจากกลุ่มเพื่อนๆให้ทำผิดกฎจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ขับซึร์ลด้วยความคึกคะนอง แข่งซ้าย แข่งขวา	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ถ้ามีวแต่ทำตามกฎจราจรทุกครั้ง จะทำให้เสียเวลา ในการเดินทาง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยแล้วไม่เท่า	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
มีความบกพร่องทางด้านจิตใจ เช่น มีความกลัด กลุ้มใจ วิดกกังวล อารมณ์หงุดหงิด	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านสิ่งแวดล้อม								
ป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงภาพหรือลักษณะของ ถนนไม่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ป้ายข้อความไม่ชัดเจน ควรมีทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ เพื่อสื่อความหมายให้ตรงกัน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่รื้อถอนป้ายเก่าที่ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับและไม่มีความจำเป็นออก	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้าย โฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทาง และจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
การตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและ เครื่องหมายนำทางไม่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ตอนที่ 3 สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความหมาย
	1	2	3	4	5			
ด้านบุคลากร มีบุคลากรมาให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาของท่านหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
บุคลากรที่มาถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน มีความรู้ความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ให้ผู้รับการอบรมมีความเข้าใจหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านรูปแบบการบริหาร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีการชักจูงให้หน่วยงานองค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
สถานีตำรวจมีการบริหารจัดการ การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีการ วางแผน ดำเนินการ ประมวลผลและปรับปรุงหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านโครงสร้าง สถานีตำรวจ มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
สถานีตำรวจ มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็น ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความ หมาย
	1	2	3	4	5			
ด้านกลยุทธ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้าน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับ เยาวชนหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนน หรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านระบบงาน หน่วยงาน มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน หรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
หน่วยงานมีการใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงาน ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับ เยาวชนหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ตอนที่ 4 ปัญหาและปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความหมาย
	1	2	3	4	5			
ด้านโครงสร้าง								
ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีบุคลิกภาพที่ไม่น่าเชื่อถือและไม่เป็นมิตรกับเยาวชน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ตำรวจจราจร ไม่มีความรู้และความสามารถในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
บุคลากรที่มาถ่ายทอดความรู้ไม่มีเทคนิค วิธีการในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ตำรวจจราจรไม่มีความยุติธรรม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาค	1	0	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านรูปแบบการบริหาร								
ไม่มีการเชิญชวนแกนนำในชุมชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่น	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการติดต่อประสานงาน กับหน่วยงานอื่นๆในเรื่องอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ป้ายจราจรต่างๆ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการจัดทำแผน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดไว้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็น ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความ หมาย
	1	2	3	4	5			
ไม่มีการนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการ ปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านโครงสร้าง ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ตามโครงสร้าง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
โครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้องกับ สภาพการจราจรในพื้นที่	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านกลยุทธ์ ไม่มีกลยุทธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรที่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหา สาเหตุ ของการกระทำผิดวินัยจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านระบบงาน ไม่มีรูปแบบ ขั้นตอน วิธีการ ในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ชัดเจน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการสนับสนุนงบประมาณในการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ไม่มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในที่เดียว ONE STOP SERVICE เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้อง ตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดปริมาณ แอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ตอนที่ 5 ปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

ปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความหมาย
	1	2	3	4	5			
ปัจจัยภายนอก								
ด้านสังคมและวัฒนธรรม								
สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหาทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน มีผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นคนเก่ง เมื่อปฏิบัติตามกฎจราจร	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ขาดการปฏิบัติตามค่านิยม ในการสวมหมวกนิรภัยขณะที่อยู่ในสถานศึกษา	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านการเมืองและกฎหมาย								
เยาวชนได้รับสิทธิ์ทางกฎหมายที่เท่าเทียมกัน	1	0	1	1	1	4	0.8	ใช้ได้
เยาวชนทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ผู้ปกครองทราบกฎหมายจราจรอย่างครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ด้านเศรษฐกิจ								
รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็น ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความ หมาย
	1	2	3	4	5			
ด้านเทคโนโลยี								
หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
หน่วยงานภายนอก มีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ปัจจัยภายใน								
บุคลากร								
ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอด ความรู้ด้านวินัยจราจร	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ความร่วมมือของผู้ปกครอง ที่เยาวชนขอสนับสนุน อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
บุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการ ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ผู้ปกครองทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
งบประมาณ								
งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุน จากหน่วยงานอื่น	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
วัสดุอุปกรณ์								
จัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือน ภายในสถานศึกษา	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ปัจจัยการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัย ทางถนนสำหรับเยาวชน	คะแนนความคิดเห็น ของผู้ทรงคุณวุฒิคนที่					รวม	ค่า IOC	ความ หมาย
	1	2	3	4	5			
จัดทำเครื่องหมายจราจรตามถนน ทางร่วมทาง แยก ป้ายห้าม ป้ายเตือน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ที่ใช้เป็นสื่อในการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
การบริหารจัดการ								
ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ประกาศยกย่อง ชมเชย นักเรียนที่ปฏิบัติตามกฎ จราจร เป็นแบบอย่างที่ดี	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
การประชาสัมพันธ์ รณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

ภาคผนวก ค
แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.D.M.W.D.P.E.S.S

แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย
เรื่อง การพัฒนากิจกรรมปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

.....

คำชี้แจง

1. แบบสัมภาษณ์นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากิจกรรมปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
 2. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้มี 2 ตอน
 ตอนที่ 1 ข้อมูลสถานภาพของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์
 ตอนที่ 2 กิจกรรมการบริหารสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
 3. ขอความกรุณาท่านตอบแบบสอบถามจากความคิดเห็นของท่าน ข้อมูลที่ได้จะนำไปจัดทำกิจกรรมปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ผลการวิจัยครั้งนี้จะนำเสนอในภาพรวม ซึ่งไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ประการใด แก่ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งสิ้น
- ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับการอนุเคราะห์ในการตอบแบบสัมภาษณ์ จึงขอขอบพระคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

ร้อยตำรวจตรีจิตติ ชมนารัตติก

นักศึกษาหลักสูตรดุขภูิบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

ผู้วิจัย

ตอนที่ 1 ข้อมูลสถานภาพของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านข้อความ
ในแบบสัมภาษณ์

1. สถานภาพผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

- ผู้บริหารสถานศึกษา
 ครูผู้สอน
 คณะกรรมการสถานศึกษา

2. เพศ

- ชาย
 หญิง

3. วุฒิการศึกษา

- ต่ำกว่าปริญญาตรี
 ปริญญาตรี
 ปริญญาโท
 ปริญญาเอก

ตอนที่ 2 กลยุทธ์การบริหารสถานศึกษาที่ประสบความสำเร็จในการปลูกฝังวินัยด้าน

ความปลอดภัยทางถนน

กรอกรับข้อมูลสัมภาษณ์ปัจจัยที่เกี่ยวกับความสำเร็จในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

ชื่อผู้รับการสัมภาษณ์

.....

สถานศึกษา

.....

ผลงานที่ภาคภูมิใจเกี่ยวกับการบริหารสถานศึกษาในด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง
ถนน.....

.....

.....

6. ท่านคิดว่ามี**ปัจจัย**อะไรบ้าง ที่ทำให้สถานศึกษาของท่าน ประสบความสำเร็จในการ
ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

6.1 ปัจจัยภายในสถานศึกษามีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6.2 ปัจจัยภายนอกสถานศึกษามีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

แสดงผลการสัมภาษณ์ ผู้บริหารโรงเรียนที่ประสบความสำเร็จด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน

ผู้ให้สัมภาษณ์ ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้บริหารโรงเรียน ชุมชนบ้านเขาแก้ว	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านดงข่อม	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านชายเคือง	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านส่องตาแล
ด้านบุคลากร	<p>- มีทีมงานที่เข้มแข็ง เริ่มจากผู้บริหาร มีคำสั่งมอบหมายงาน โดยแต่งตั้งเป็นคณะทำงานด้านวินัยนักเรียน โดยทำงานแบบบูรณาการร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากร ครู นักเรียนในสถานศึกษาให้เป็นผู้มีความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>- การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมี สภานักเรียนเป็นผู้นำในการปลูกฝังวินัยร่วมกับครู ครูส่งเสริมสนับสนุนให้สภานักเรียน มีส่วนร่วมในทุกกิจกรรมของโรงเรียนที่เป็นประโยชน์ต่อนักเรียน</p> <p>- มีครูผู้รับผิดชอบโครงการ</p> <p>- ครูประจำชั้น/ครูที่ปรึกษาเป็นฝ่ายสนับสนุน ในโครงการ</p> <p>- สภานักเรียน เป็นฝ่ายขับเคลื่อนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>- มีคณะครูและบุคลากรทางการศึกษา นักเรียน ผู้ปกครองคณะกรรมการสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน ผู้นำชุมชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย ร่วมกันปลูกฝังนักเรียนให้เคารพกฎจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>- ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง เพื่อให้ นักเรียนสามารถนำไปปฏิบัติขณะใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย</p> <p>- ปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับนักเรียน</p> <p>- จัดกิจกรรมการเรียนรู้ การจัดการเรียนการสอน ให้ นักเรียนได้ปฏิบัติจริง เพื่อให้ นักเรียนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>

<div style="text-align: right;">ผู้ให้สัมภาษณ์</div> <div style="text-align: left;">ประเด็นการสัมภาษณ์</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน ชุมชนบ้านเขาแก้ว</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน บ้านดงข่อม</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน บ้านชายเคือง</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน บ้านส่องตาแล</div>
<div style="text-align: center;">ด้านรูปแบบการบริหาร</div>	<ul style="list-style-type: none"> - จัดอบรมนักเรียน เป็นช่วงๆ อย่างสม่ำเสมอทุกปี - ประสานบริษัทเอกชน มาให้ความรู้ด้านการจราจรและการขับขี่ปลอดภัย - ประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อมาให้ความรู้ด้านการจราจรให้กับนักเรียน - ทำเครื่องหมาย ป้าย สัญลักษณ์ ตีเส้น ที่เกี่ยวกับการจราจรภายในโรงเรียน เพื่อให้นักเรียนได้ปฏิบัติตามสัญลักษณ์และเครื่องหมายจราจรต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - ให้ความสำคัญต่อนักเรียน และครู อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ครูสามารถให้คำแนะนำ ปรีกษาสร้างความใกล้ชิด ความอบอุ่น สร้างความมั่นใจ ให้ความรู้ความเข้าใจ เพื่อให้นักเรียนแต่ละคนรู้จักตนเองเป็นอย่างดี มีนโยบายการเยี่ยมบ้านนักเรียน เพื่อรับรู้ความเป็นอยู่ของนักเรียน สอบถามปัญหาให้ ความรู้ความเข้าใจกับ ผู้ปกครองและมีการ ประสานงานกับผู้นำชุมชน ให้ช่วยสอดส่อง 	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้รูปแบบการบริหารแบบ PDCA - PLAN (วางแผน) เขียนโครงการขออนุมัติ แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน ประชุมปรึกษาหารือ เสนอโครงการ - DO (ปฏิบัติ) ออกคำสั่ง แต่งตั้งคณะกรรมการ ดำเนินการตามโครงการ มอบหมายงานด้านต่างๆ จัดทำ จัดหาอุปกรณ์ ปฏิบัติตามโครงการ - CHECK (ตรวจสอบ) นิเทศติดตาม ประเมินผล 	<ul style="list-style-type: none"> - แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน - ประชุมชี้แจงแนวทางการปฏิบัติกิจกรรม - ดำเนินงานตามกิจกรรม - สรุปผลการดำเนินกิจกรรม

ผู้ให้สัมภาษณ์ ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้บริหารโรงเรียน ชุมชนบ้านเขาแก้ว	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านดงข่อม	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านชายเคือง	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านส่องตาแล
ด้านรูปแบบการบริหาร (ต่อ)	- จัดนักเรียนมาปฏิบัติงานจริง หน้าโรงเรียนร่วมกับเจ้าหน้าที่ ตำรวจที่ทำหน้าที่จราจรหน้า โรงเรียน	ดูแลนักเรียนจัดสภาพ แวดล้อมภายในโรงเรียนให้ เอื้อ ต่อการจัดกิจกรรม ส่งเสริมวินัยนักเรียน ประกาศ เกียรติคุณนักเรียนทำความดี	- ACT (การดำเนินการให้ เหมาะสม) นำผลการประเมิน ไปปรับปรุงพัฒนา	
ด้านโครงสร้าง	- เป็นการบูรณาการร่วมกัน ทุกภาคส่วน โรงเรียน สถานี ตำรวจสำนักงานขนส่ง ครอบครัวของนักเรียน เป็นการประสานงานร่วมกัน ทำงานร่วมกันขอความร่วมมือ ขอความอนุเคราะห์ขอ สนับสนุนป้ายจราจร สีทาพื้น เสื่อสะท้อนแสง เอกสารการ ประชาสัมพันธ์	- โครงสร้างการบริหารงาน จะมีสถานักเรียนเป็นตัว ขับเคลื่อน โดยมีครูที่ปรึกษา คอยให้คำแนะนำ และ ผู้บริหารคอยนิเทศติดตามผล การเสริมสร้างวินัยนักเรียน อย่างเป็นระบบ - มีการใช้กิจกรรมพัฒนา ผู้เรียน สถานักเรียนเป็นผู้ ประสานงาน สร้างเครือข่าย	- วิธีการสร้างความรู้และความ ตระหนักในเรื่องการปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนนให้เกิดขึ้นกับเด็กนักเรียน โดยการให้นักเรียนได้ลงมือ ปฏิบัติจริง - มีการจัดตั้งคณะกรรมการ นักเรียนคอยดูแลพฤติกรรม ซบเซ่ของนักเรียนระหว่าง เดินทางกลับไปโรงเรียน	- โครงสร้างที่ทำให้การปลูกฝัง วินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนน ที่ประสบความสำเร็จ ประกอบด้วย 1. รวบรวมข้อมูล 2. วิเคราะห์ข้อมูล 3. จัดลำดับปัญหา 4. การมีส่วนร่วม 5. การแก้ปัญหา 6. นำข้อมูลย้อนกลับ

<div style="text-align: center;">ผู้ให้สัมภาษณ์</div> <div style="text-align: center;">ประเด็นการสัมภาษณ์</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน ชุมชนบ้านเขาแก้ว</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน บ้านดงข่อม</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน บ้านชายเคือง</div>	<div style="text-align: center;">ผู้บริหารโรงเรียน บ้านส่องตาแล</div>
<div style="text-align: center;">ด้านโครงสร้าง (ต่อ)</div>		<div style="text-align: center;">ความร่วมมือกับ ครู ครอบครั และชุมชน เพื่อให้ทุกภาคส่วน ร่วมมือกันสร้างวินัยบนท้อง ถนนให้นักเรียน</div>	<div style="text-align: center;">- กำหนดเป้าหมายในการ ดำเนินกิจกรรมโครงการ ปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนให้ชัดเจน โดยประสานกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปธรรม มีโครงการผู้รับผิดชอบและ เกี่ยวข้อง งบประมาณ สนับสนุนจากองค์การบริหาร ส่วนท้องถิ่นและหน่วยงาน ต้นสังกัด</div>	

ผู้ให้สัมภาษณ์ ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้บริหารโรงเรียน ชุมชนบ้านเขาแก้ว	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านดงซ่อม	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านชายเคือง	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านส่องตาแล
ด้านกลยุทธ์	<p>- ย้ำคิดย้ำทำ ทำซ้ำๆ ทำบ่อยๆ ให้นักเรียนคุ้นเคยกับการปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การมาโรงเรียนโดยใช้รถจักรยานยนต์ จะต้องเป็นรถที่มีสภาพสมบูรณ์ ไม่ดัดแปลงสภาพ ต้องสวมหมวกนิรภัย ขับขี่รถอย่างระมัดระวัง การเดินในโรงเรียน จะต้องใช้ถนนในโรงเรียนเหมือนกันใช้บนถนนจริงๆ ปฏิบัติตามกฎหมายหรือเครื่องหมายที่กำหนดไว้</p>	<p>- ใช้กลยุทธ์ “สร้างนักเรียน เสริมความรู้ คู่วินัย” โดยมุ่งเน้นการสร้างความรู้ให้นักเรียน โดยเฉพาะนักเรียนกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ มีการฝึกอบรมบูรณาการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัย ปลอดภัย เสริมสร้างวินัย การจราจรให้กับนักเรียนในกลุ่มเป้าหมายจากหน่วยงานภายนอก</p>	<p>- การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน - การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน - อบรมให้ความรู้ สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>- ให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน - จัดกิจกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย - สอดแทรกความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในบทเรียน</p>

ผู้ให้สัมภาษณ์ ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้บริหารโรงเรียน ชุมชนบ้านเขาแก้ว	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านดงซ่อม	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านชายเคือง	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านส่องตาแล
ด้านระบบงาน	<p>- ให้สถานักเรียนปฏิบัติเป็นแบบอย่างของน้องๆ และเมื่อทุกคนเข้าใจในระบบการปฏิบัติแล้วการดูแลเรื่องจรรยาจรจะเป็นเรื่องง่าย ความเป็นระเบียบวินัยจรรยาจรของนักเรียนและผู้ปกครอง จะทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุ</p>	<p>ดำเนินงานโดยใช้ระบบวงจรคุณภาพ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีการนำเสนอโครงการเข้าแผนปฏิบัติการ 2. ประชุมวางแผน 3. ดำเนินการตามแผน 4. กำกับ นิเทศ ติดตาม 5. สรุปผลและนำไปพัฒนา 	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจน - ทำความเข้าใจและให้ความรู้แก่ผู้ปกครอง ชุมชน ในด้านความปลอดภัยทางถนน - ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร สำนักงานขนส่งจังหวัด องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น หน่วยงานต้นสังกัด เป็นต้น - มีการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง - มีการสรุปโครงการและกิจกรรมเพื่อพัฒนาโครงการอย่างจริงจัง 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน - นโยบาย - บุคลากรปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ - สถานที่เหมาะสม

ผู้ให้สัมภาษณ์ ประเด็นการสัมภาษณ์	ผู้บริหารโรงเรียน ชุมชนบ้านเขาแก้ว	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านดงข่อม	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านชายเคือง	ผู้บริหารโรงเรียน บ้านส่องตาแล
ปัจจัยภายใน	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้บริหาร 2. ครู 3. นักเรียน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้บริหาร 2. ครู 3. นักเรียน 4. สถานักเรียน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ครูและบุคลากรทางการศึกษา 2. นักเรียน 3. งบประมาณ 4. คณะกรรมการสถานศึกษา ขั้นพื้นฐาน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงสร้างการบริหารงาน 2. บุคลากร 3. นโยบาย 4. สถานที่
ปัจจัยภายนอก	<ol style="list-style-type: none"> 1. ชุมชน 2. สถานีตำรวจภูธรพราน กระต่าย 3. บริษัทเอกชน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. วิทยากร 2. ผู้นำชุมชน 3. ผู้ปกครอง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ปกครอง 2. ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับ ความปลอดภัยด้านการใช้ถนน 3. พระราชบัญญัติการศึกษา แห่งชาติ พ.ศ.2552 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ปกครอง 2. ชุมชน 3. สิ่งแวดล้อม 4. การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ เทคโนโลยี

ภาคผนวก ง
ประเด็นคำถามในการสนทนากลุ่ม

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.D.M.W.D.P.W.S

ประเด็นในการสนทนากลุ่ม
เพื่อศึกษาสภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

1. สภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา
จังหวัดกำแพงเพชร

1.1 ด้านบุคลากร

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร	ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
<p>1. มีบุคลากรที่ให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดย</p> <p>1.1 มีจำนวนเพียงพอต่อจำนวนเยาวชน ร้อยละ 59.84</p> <p>1.2 มีการบรรยายให้เห็นถึงผลของการกระทำผิดกฎจราจร ร้อยละ 65.87</p> <p>2. บุคลากรสามารถถ่ายทอดความรู้ให้ผู้ที่ได้รับการอบรมมีความเข้าใจได้ โดย</p> <p>2.1 สามารถทำให้เยาวชนรู้และเข้าใจกฎจราจร ร้อยละ 75.32</p> <p>2.2 สามารถทำให้เยาวชนเกิดความตระหนักเกี่ยวกับการมีวินัยจราจร ร้อยละ 58.00</p>	<p>ปัญหาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่</p> <p>1. ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีจำนวนที่ไม่สอดคล้องกับจำนวนสถานศึกษาและจำนวนเยาวชน</p> <p>2. ตำรวจจราจรที่เป็นวิทยากร มีบุคลิกภาพที่ไม่น่าเชื่อถือและไม่เป็นมิตรกับเยาวชน</p> <p>3. ตำรวจจราจร ไม่มีความรู้และความสามารถในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p> <p>4. ตำรวจที่มาถ่ายทอดความรู้ไม่มีเทคนิควิธีการในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยที่หลากหลาย</p> <p>5. ตำรวจจราจรไม่มีความยุติธรรม ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเสมอภาค</p>

ท่านเห็นด้วยกับสภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรด้านบุคลากรหรือไม่ และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

1.2 ด้านรูปแบบการบริหาร

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชร	ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชร
<p>1. มีการชักจูงให้หน่วยงาน องค์กร และภาคประชาชนในพื้นที่ เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดย</p> <p>1.1 ร่วมจัดทำแผน โครงการ กิจกรรม ร้อยละ 56.16</p> <p>1.2 ร่วมดำเนิน โครงการ กิจกรรม ร้อยละ 62.72</p> <p>2. มีการวางแผนดำเนินการ ประมวลผลและปรับปรุงการบริหารจัดการการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดย</p> <p>2.1 มีการวางแผน ร้อยละ 64.04</p> <p>2.2 มีการดำเนินการตามแผน ร้อยละ 53.01</p>	<p>ปัญหาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่</p> <p>1. ไม่มีการเชิญชวนแกนนำในชุมชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยจราจร</p> <p>2. ไม่มีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานอื่น</p> <p>3. ไม่มีการติดต่อประสานงาน กับหน่วยงานอื่นๆในเรื่องอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ป้ายจราจรต่างๆ</p> <p>4. ไม่มีการจัดทำแผน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน</p> <p>5. ไม่มีการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดไว้</p> <p>6. ไม่มีการติดตามประเมินผลการปลูกฝังวินัยจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง</p> <p>7. ไม่มีการนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการปรับปรุงการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>

ท่านเห็นด้วยกับสภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรด้านรูปแบบการบริหารหรือไม่ และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

1.3 ด้านโครงสร้าง

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร	ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
<p>1. มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย</p> <p>1.1 มีการกำหนดผู้รับผิดชอบงานต่างๆในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน (อย่างชัดเจน) ร้อยละ 65.87</p> <p>1.2 มีการจัดทำผังโครงสร้างการบริหารงานที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน ร้อยละ 53.54</p> <p>2. มีการกำหนดภาระหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย</p> <p>2.1 กำหนดภาระหน้าที่จำแนกตามกลุ่มงาน ร้อยละ 64.82</p> <p>2.2 มีกำหนดภาระงานให้บุคลากรทราบ ร้อยละ 54.59</p>	<p>ปัญหาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่</p> <p>1. ไม่มีแผนผังผู้รับผิดชอบในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน</p> <p>2. ไม่มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ตามโครงสร้าง</p> <p>3. โครงสร้างมีความไม่เหมาะสม ไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจรในพื้นที่</p>

ท่านเห็นด้วยกับสภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรด้านโครงสร้างหรือไม่ และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

1.4 ด้านกลยุทธ์

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชร	ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชร
<p>1. มีการมีจัดทำกลยุทธ์ ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย</p> <p>1.1 การจัดทำกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยตรง ร้อยละ 65.87</p> <p>1.2 มีการจัดทำกลยุทธ์อื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรง แต่สามารถช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ร้อยละ 52.49</p> <p>2 มีการจัดทำโครงการ กิจกรรม ด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดย</p> <p>2.1 โครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนของนักเรียน นักศึกษา ประชาชน ร้อยละ 67.45</p> <p>2.2 โครงการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจร ร้อยละ 65.87</p>	<p>ปัญหาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่</p> <p>1. ไม่มีกลยุทธ์ด้านการปลูกฝังวินัยจราจรที่ชัดเจน</p> <p>2. โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สอดคล้องกับปัญหาสาเหตุ ของการกระทำผิดวินัยจราจร3) โครงการ/กิจกรรม ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่หลากหลาย</p>

ท่านเห็นด้วยกับสภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรด้านกลยุทธ์หรือไม่ และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

1.5 ด้านระบบงาน

สภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชร	ปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชร
<p>1. มีรูปแบบ วิธีการ ขั้นตอน ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย</p> <p>1.1 มีการกำหนดรูปแบบ ที่หลากหลาย ร้อยละ 67.71</p> <p>1.2 มีการกำหนดวิธีการและขั้นตอนที่ชัดเจน ร้อยละ 51.44</p> <p>2. มีการใช้เทคโนโลยี ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน โดย</p> <p>2.1 มีการนำคอมพิวเตอร์มาใช้ประกอบในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ร้อยละ 68.76</p> <p>2.2 มีการใช้กล้องเพื่อตรวจจับความเร็ว ในขณะขับซิ่งรถ ร้อยละ 56.16</p>	<p>ปัญหาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่</p> <p>1. ไม่มีรูปแบบ ขั้นตอน วิธีการ ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ชัดเจน</p> <p>2. ไม่มีการสนับสนุนงบประมาณในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p> <p>3. ไม่มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในที่เดียว ONE STOP SERVICE เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายจราจร</p> <p>4. เทคโนโลยีที่นำมามีส่วนร่วมในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น คอมพิวเตอร์ กล้องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ มีไม่เพียงพอ</p>

ท่านเห็นด้วยกับสภาพและปัญหาการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรด้านกลยุทธ์หรือไม่ และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัด กำแพงเพชร

2.1 ปัจจัยจากสภาพแวดล้อมภายใน ประกอบด้วย

2.1.1 ด้านบุคลากร

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weakness : W)
1. ความเชี่ยวชาญของบุคคลที่ทำหน้าที่ถ่ายทอด ความรู้ด้านวินัยจราจร	1. ความร่วมมือของผู้ปกครอง ที่เยาวชนขอ สนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
2. บุคลากรในสถานศึกษา ทำเป็นตัวอย่างที่ดีใน การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน	2.....
3. ผู้ปกครองทำเป็นตัวอย่างที่ดีในการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนน	3.....
4.	4.....
5.	5.....

ท่านเห็นด้วยกับจุดแข็งและจุดอ่อนในด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความ
ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็นเพิ่มเติม อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2.1.2 ด้านงบประมาณ

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weakness : W)
1. งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น	1. งบประมาณในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
2. มีการใช้จ่ายเงินงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า	2.
3.....	3.....
4.....	4.....
5.....	5.....

ท่านเห็นด้วยกับจุดแข็งและจุดอ่อนในด้านงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.1.3 ด้านวัสดุอุปกรณ์

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weakness : W)
1. จัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายห้าม ป้ายเตือน ภายในสถานศึกษา	1. อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ที่ใช้เป็นสื่อในการ ปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
2. จัดทำเครื่องหมายจราจรตามถนน ทางร่วม ทางแยก ป้ายห้าม ป้ายเตือน	2.
3.....	3.
4.....	4.
5.....	5.....

ท่านเห็นด้วยกับจุดแข็งและจุดอ่อนในด้านวัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็นเพิ่มเติม
อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.1.4 ด้านการบริหารจัดการ

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weakness : W)
1. ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชน	1. ประกาศยกย่อง ชมเชย นักเรียนที่ปฏิบัติ
2. การประชาสัมพันธ์ รณรงค์จากสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ สถานีวิทยุ	ตามกฎจราจร เป็นแบบอย่างที่ดี
3.	2.....
4.	3.....
5.	4.....
	5.....

ท่านเห็นด้วยกับจุดแข็งและจุดอ่อนในด้านการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2.2 ปัจจัยจากสภาพแวดล้อมภายนอก ประกอบด้วย

2.2.1 ด้านสังคมและวัฒนธรรม

โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
1. เยาวชนมีความรู้สึกว่าเป็นคนเก่ง เมื่อปฏิบัติ ตามกฎจราจร	1. สภาพครอบครัวที่แตกแยกทำให้เกิดปัญหา ทางสังคม ส่งผลถึงการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนน
2. ขาดการปฏิบัติตนตามค่านิยม ในการสวม หมวกนิรภัยขณะที่อยู่ในสถานศึกษา	2. วัฒนธรรมการลอกเลียนแบบเพื่อน มีผล ต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทาง ถนน
3. ผู้ปกครอง เป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตาม กฎจราจร	3.....
4.....	4.....
5.....	5.....

ท่านเห็นด้วยกับโอกาสและอุปสรรคในด้านสังคมและวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝัง
วินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็น
เพิ่มเติม อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2.2.2 ด้านการเมืองและกฎหมาย

โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
1. เยาวชนได้รับสิทธิทางกฎหมายที่เท่าเทียมกัน	1. เยาวชนทราบกฎหมายจราจรอย่าง
2.	ครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง
3.	2. ผู้ปกครองทราบกฎหมายจราจรอย่าง
4.	ครบถ้วนและเข้าใจอย่างถูกต้อง
5.	3.
	4.
	5.

ท่านเห็นด้วยกับโอกาสและอุปสรรคในด้านการเมืองและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็นเพิ่มเติม อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2.2.3 ด้านเศรษฐกิจ

โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
1. ภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนงบประมาณในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	1. รายได้ของครอบครัวมีผลต่อการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน
2.....	2. การเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
3.....	3.
4.....	4.....
5.....	5.....

ท่านเห็นด้วยกับโอกาสและอุปสรรคในด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2.2.4 ด้านเทคโนโลยี

โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
1. หน่วยงานภายนอกให้การสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ในการดำเนินงานด้านการปลูกฝังวินัย ด้านความปลอดภัยทางถนน	1. ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นระบบดิจิทัลหรืออัตโนมัติ
2. หน่วยงานภายนอก มีวัสดุ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีบริการให้ใช้ ทรัพยากรร่วมกัน	2.....
3.	3.....
4.	4.....
5.	5.....

ท่านเห็นด้วยกับโอกาสและอุปสรรคในเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร หรือไม่ และความคิดเห็นเพิ่มเติม อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถามกลุ่ม

ร.ต.ต.จิตติ ชมนารถติกร

ภาคผนวก จ
แบบประเมินกลยุทธ์

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.D.M.W.D.P.E.S.S

**แบบประเมินกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร**

คำชี้แจง

1. จุดมุ่งหมายของการใช้แบบประเมินนี้เพื่อประเมินคุณภาพของกลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชรใน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านความสอดคล้อง ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และการยอมรับได้
2. แบบประเมินนี้แบ่งเป็น 3 ตอน ได้แก่
 - ตอนที่ 1 การประเมินแบบสอดคล้องของกลยุทธ์
 - ตอนที่ 2 การประเมินความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ของวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ
 - ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อการพัฒนากลยุทธ์
3. การประเมินคุณภาพของกลยุทธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
4. ผู้วิจัยใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบประเมินทุกข้อตามความเป็นจริง เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร ต่อไป และขอขอบพระคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

ร้อยตำรวจตรีจิตติ ชมนารัตติก

นักศึกษาปริญญาเอก สาขาวิทยุศาสตร์การบริการและการพัฒนา

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

E-mail: jitti9570@gmail.com โทรศัพท์มือถือ 083-9629570

ตอนที่ 1 การประเมินความสอดคล้องของกลยุทธ์

คำชี้แจง โปรดพิจารณาความสอดคล้องของกลยุทธ์ในเอกสารประกอบการประเมินกลยุทธ์ที่แนบมา

และทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความสอดคล้องตามความคิดเห็นของท่าน

ซึ่งคะแนนในช่อง มีความหมายดังนี้

5 หมายถึง มีความสอดคล้องมากที่สุด

4 หมายถึง มีความสอดคล้องมาก

3 หมายถึง มีความสอดคล้องปานกลาง

2 หมายถึง มีความสอดคล้องน้อย

1 หมายถึง มีความสอดคล้องน้อยที่สุด

ข้อ	รายการ	ระดับความสอดคล้อง				
		5	4	3	2	1
1	วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และประเด็นกลยุทธ์มีความสอดคล้องกัน					
2	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์					
3	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับพันธกิจ					
4	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับเป้าประสงค์					
5	กลยุทธ์มีความสอดคล้องกับประเด็นกลยุทธ์					
6	ตัวชี้วัดมีความสอดคล้องกับกลยุทธ์					
7	มาตรการมีความสอดคล้องกับตัวชี้วัด และกลยุทธ์					

ตอนที่ 2 การประเมินความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ ของวิสัยทัศน์
พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการ

คำชี้แจง โปรดพิจารณาความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และการยอมรับได้ของวิสัยทัศน์ พันธกิจ
เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และมาตรการในเอกสารประกอบการ
ประเมินกลยุทธ์ที่แนบมา และทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความสอดคล้องตาม
ความคิดเห็นของท่าน ซึ่งคะแนนในช่อง มีความหมายดังนี้

- 5 หมายถึง มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์มากที่สุด
4 หมายถึง มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์มาก
3 หมายถึง มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์ปานกลาง
2 หมายถึง มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์น้อย
1 หมายถึง มีความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความเป็นประโยชน์น้อยที่สุด

ตอนที่ 2.1 ประเมินวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ประเด็นกลยุทธ์ และกลยุทธ์

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
วิสัยทัศน์															
ตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร บริหารจัดการ งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนอย่างเป็นระบบและมี ประสิทธิภาพเพื่อให้เยาวชนมีความปลอดภัย ทางถนน															
พันธกิจ															
1. จัดการทรัพยากรเพื่อการการบริหารจัดการ งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา															
2. บริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา															

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	เป้าประสงค์														
1. ทรัพยากรสำหรับการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนมีความพร้อมในการดำเนินงาน															
2. เยาวชนในสถานศึกษาจังหวัดกำแพงเพชรมีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีความปลอดภัยทางถนน															
ประเด็นกลยุทธ์															
1. การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
2. การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
กลยุทธ์															
1. ยกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
2. พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนอย่างมืออาชีพ															
3. เพิ่มประสิทธิภาพระบบการดำเนินงานประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
4. พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
5. พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ															
6. พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

2.2 ประเมินตัวชี้วัดและมาตรการ

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

กลยุทธ์ที่ 1 ยกกระดับความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	ตัวชี้วัด														
1. ระดับความสำเร็จของการยกระดับความร่วมมือของเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จจากมาตรการที่กำหนด ดังนี้ ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 1-2 ข้อ ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 6 ข้อ															
2. จำนวนเครือข่ายความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	ตัวชี้วัด														
1. กำหนดเครือข่ายที่จะสร้างความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ได้แก่ ตำรวจจราจร รองผู้อำนวยการที่เกี่ยวข้องกับงานวินัยจราจร และครูผู้ดูแลงานด้านจราจร															
2. ศึกษาสภาพความร่วมมือของตำรวจจราจร กำแพงเพชรกับเครือข่ายการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
3. กำหนดรูปแบบและกิจกรรมความร่วมมือในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนร่วมกับเครือข่าย เช่น สำรวจผู้ที่มีความสามารถในการเป็นวิทยากรเครือข่ายจากหน่วยงานสถานศึกษา องค์กรภาครัฐ เอกชน กิจกรรมเสริมหลักสูตร กิจกรรมกับภาคเอกชน กิจกรรมในรายวิชาเรียน															
4. จัดกิจกรรมร่วมกับเครือข่ายในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
5. ส่งเสริมการทำงานร่วมกันของตำรวจจราจรกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
6. กำกับติดตามประเมินผลความสำเร็จในการร่วมมือกับเครือข่ายปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนและนำผลการประเมินมาปรับปรุง															

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้สามารถปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
เยาวชนอย่างมืออาชีพ

รายการ	ระดับความ เหมาะสม					ระดับความ เป็นไปได้					ระดับความ เป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
ตัวชี้วัด															
1. ระดับความสำเร็จในการพัฒนาศักยภาพ ตำรวจจราจรให้เป็นมืออาชีพ โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้ ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ															
2. ร้อยละของตำรวจจราจร ที่ได้รับการพัฒนา ให้มีความเชี่ยวชาญในการปลูกฝังวินัยด้านความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	มาตรการ														
1. จัดทำมาตรฐานในการปฏิบัติงานการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร															
2. สร้างหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนให้กับตำรวจจราจร															
3. เผยแพร่หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนสำหรับตำรวจจราจร															
4. ประเมินศักยภาพการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของตำรวจจราจร หลังได้รับการพัฒนา															
5. จัดกิจกรรมการเรียนรู้วิธีการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากระบวนการจัดการทรัพยากรเพื่อการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัย
ด้านความปลอดภัยทางถนนให้สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

กลยุทธ์ที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพระบบการจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการ
ดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

รายการ	ระดับความ เหมาะสม					ระดับความ เป็นไปได้					ระดับความ เป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
ตัวชี้วัด															
1. ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบการจัดการงบประมาณ นวัตกรรมและ เทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้ ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ															
2. จำนวนนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการ ดำเนินงาน															

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	ตัวชี้วัด														
1. สำรวจความต้องการงบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่มีอยู่ของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร															
2. จัดหางบประมาณ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
3. ส่งเสริมให้บุคลากรจัดทำนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
4. ประสานความร่วมมือกับเครือข่ายเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
5. กำกับ ติดตามและประเมินผลการใช้งานงบประมาณนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และนำผลการประเมินมาปรับปรุง															

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
ตัวชี้วัด															
1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการบริหารงานที่มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ในการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้ ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 1 ข้อ ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 2 ข้อ ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 5 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ															
2. ร้อยละของการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนของเยาวชนที่มีสาเหตุจากเยาวชนขาดวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน															

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	มาตรการ														
1. วางแผนการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนโดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย															
2. กำหนดรายละเอียดของตัวบ่งชี้วัดผลการดำเนินงานเน้นผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินการ															
3. ดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานภายนอกตามแผนที่กำหนด															
4. กำกับ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานเป็นระยะเพื่อแสดงความก้าวหน้า และสัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานตามเป้าหมายที่ต้องการ															
5. กำหนดระดับผลการปฏิบัติงานตามแผนและนำไปใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อยกย่องและมอบรางวัล															

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน ให้มีประสิทธิภาพ

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	ตัวชี้วัด														
1. ระดับความพึงพอใจของเยาวชน ผู้ปกครองสถานศึกษาที่มีต่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน															
2. ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้ระบบการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน															
3. จำนวนของผู้เข้าถึงช่องทางการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน															
มาตรการ															
1. วิเคราะห์สภาพ และปัญหาการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร															
2. แต่งตั้งคณะทำงานที่มีศักยภาพในการพัฒนาช่องทางการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
3. กำหนดกลุ่มเป้าหมายและช่องทางในการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
4. จัดทำช่องทางในการประชาสัมพันธ์งานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย															
5. ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงให้ดีขึ้น															

ประเด็นกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบกลไกการบริหารจัดการงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา

กลยุทธ์ที่ 6 พัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
	ตัวชี้วัด														
1. ระดับความสำเร็จการพัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน โดยมีเกณฑ์การพิจารณาระดับความสำเร็จ ดังนี้ ระดับคะแนน 1 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 1-2 ข้อ ระดับคะแนน 2 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 3 ข้อ ระดับคะแนน 3 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 4 ข้อ ระดับคะแนน 4 เมื่อดำเนินการตามมาตรการได้ 5 ข้อ ระดับคะแนน 5 เมื่อ ดำเนินการตามมาตรการได้ 6 ข้อ															
2. ร้อยละของโครงการด้านการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายของแผน															

รายการ	ระดับความเหมาะสม					ระดับความเป็นไปได้					ระดับความเป็นประโยชน์				
	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
มาตรการ															
1. กำหนดวิธีการในการเก็บรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนที่ครอบคลุมระหว่างการดำเนินการและเสร็จสิ้นการดำเนินการ															
2. กำหนดวิธีการในการติดตามผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
3. จัดทำคู่มือการกำกับติดตามและประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
4. มอบหมายผู้รับผิดชอบในการกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															
5. กำกับติดตามและประเมินผลการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนและจัดทำรายงาน															
6. นำผลการประเมินไปปรับปรุงการดำเนินงานปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน															

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อการพัฒนาหลักสูตร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาในการตอบแบบประเมิน
ร้อยตำรวจตรีจิตติ ชมนารถติกร

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

ภาคผนวก ฉ
รายชื่อผู้ให้ข้อมูล

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.D.M.W.D.P.E.S

รายชื่อผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม
สภาพ ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

วันที่ 16 เมษายน พ.ศ.2563 09.00 น.-15.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 ร้าน Elizabeth coffee

ชื่อ -สกุล	ตำแหน่ง/ที่ทำงาน
1. พ.ต.อ.दनัย รัตนประเสริฐ	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
2. พ.ต.อ.เชิดชัย ม่วงสิงห์	ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรปางมะค่า
3. พ.ต.ท.นิคสัน แสนเตปิน	รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
4. ด.ต.นิพนธ์ ทรงประดิษฐ์	ผู้บังคับหมู่จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
5. ด.ต.เสกสรร โสภา	ผู้บังคับหมู่จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
6. ด.ต.ชัยมงคล โพนพุดมิ	ผู้บังคับหมู่จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
7. ผศ.ดร.ขวัญดาว แจ่มแจ่ม	รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
8. นางสาวชฎาพร โชติรัตนภรณ์	นักวิเทศสัมพันธ์ งานวิเทศสัมพันธ์และกิจการอาเซียน มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
9. นายรัชศักดิ์ เดชขจร	รองผู้อำนวยการโรงเรียนกำแพงเพชรพิทยาคม
10. นายยอดเพชร แพรน้อย	รองผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร
11. นายกิจติสัณ หิรัญศรี	ครูโรงเรียนองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร
12. นายชัยรัตน์ เกษอุดมทรัพย์	ครูโรงเรียนองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร
13. นายศุภกร ศรีอาวุธ	ครูชำนาญการพิเศษ วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร
14. ว่าที่ร้อยตรีสาโรจน์ เถกิงสรคันธุ์	ครูชำนาญการ วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร
15. นายชัยลักษณ์ เส้นเศษ	ครูวิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 1

วันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ.2563 เวลา 09.00 น. – 15.00 น.

ณ ห้องประชุม ชั้น 2 โรงเรียนองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร

ชื่อ -สกุล	ตำแหน่ง/ที่ทำงาน
1. พ.ต.อ.दनัย รัตนประเสริฐ	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
2. พ.ต.อ.เชิดชัย ม่วงสิงห์	ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรปางมะค่า
3. พ.ต.ท.นิคสัน แสนเตปิน	รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
4. ด.ต.เสกสรร โสภา	ผู้บังคับหมู่จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
5. ด.ต.ชัยมงคล โพนพุดิ	ผู้บังคับหมู่จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
6. ผศ.ดร.ขวัญดาว แจ่มแจ่ม	รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
7. ดร.เอกพงศ์ เกยงค์	ทันตแพทย์ชำนาญการพิเศษ โรงพยาบาลสบปราบ อ.สบปราบ จ.ลำปาง ผู้เชี่ยวชาญด้านกลยุทธ์
8. ดร.ศุภกิจ ยาวีระ	นักวิชาการอิสระ ข้าราชการบำนาญ
9. นายศุภกร ศรีอาวุธ	ครูชำนาญการพิเศษ วิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร
10. นายรัชศักดิ์ เดชขจร	รองผู้อำนวยการโรงเรียนกำแพงเพชรพิทยาคม
11. นายยอดเพชร แพรน้อย	รองผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร
12. นางสาวชรินทร์ บัญญา	รองผู้อำนวยการสำนักประกันคุณภาพการศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 2

วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2563 เวลา 09.00 น. – 12.00 น.

ณ ห้องประชุม ป.เอก ชั้น 8 อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง/ที่ทำงาน
1. พ.ต.อ.เชิดชัย ม่วงสิงห์	ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรปางมะค่า
2. พ.ต.ท.ดร.เสมอ แสงสนธิ์	รองกำกับการสถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย
3. ร.ต.อ.อำนาจ กลิ่นชัย	รองสารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
4. รศ.ดร.สุนทรี ดวงทิพย์	อาจารย์ประจำบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
5. ผศ.ดร.ขวัญดาว แจ่มแจ่ม	รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
6. ผศ.ดร.ชาติ ตรีภูมิกุล	ผู้อำนวยการสำนักบริการวิชาการและจัดหารายได้ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
7. ดร.สุภาพร พงศ์ภิญโญโอภาส	ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
8. ดร.วิทยา ทักสนไพบูลย์	นายกเทศมนตรีตำบลคลองลานพัฒนา ผู้เชี่ยวชาญด้านกลยุทธ์
9. ดร.ศุภกิจ ยาวีระ	นักวิชาการอิสระ ข้าราชการบำนาญ
10. ดร.อำพล ทักทวี่	ผู้ประนีประนอมศาลอุทธรณ์ภาค 6 นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญด้านกลยุทธ์
11. นางยุพา กลิ่นชัย	ผู้อำนวยการโรงเรียนประชาสันติภาพ จังหวัดกำแพงเพชร
12. นายยอดเพชร แพร่น้อย	รองผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร
13. นางสาวชฎาพร โชติธราภรณ์	นักวิเทศสัมพันธ์ งานวิเทศสัมพันธ์และกิจการอาเซียน มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

รายชื่อผู้ร่วมสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญเพื่อวิพากษ์
ร่างการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร
 วันจันทร์ที่ 3 สิงหาคม พ.ศ.2563 เวลา 09.00 น.–12.00 น.
 ณ ห้องประชุม ป.เอก ชั้น 8 อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง/ที่ทำงาน
1. พ.ต.ท.ดร.เสมอ แสงสนธิ์	รองกำกับการสถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย
2. พ.ต.อ.เชิดชัย ม่วงสิงห์	ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรปางมะค่า
3. ร.ต.อ.อำนาจ กลิ่นชัย	รองสารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
4. รศ.ดร.สุนทรี ดวงทิพย์	อาจารย์ประจำบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
5. ผศ.ดร.ขวัญดาว แจ่มแจ่ม	รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
6. ผศ.ดร.ชาลี ตระกูล	ผู้อำนวยการสำนักบริการวิชาการและจัดหารายได้ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
7. ดร.สุภาพร พงศ์ภิญโญโอบาส	ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราช ภัฏกำแพงเพชร
8. ดร.วิทยา ทัดคนไพบูลย์	ผู้เชี่ยวชาญด้านกลยุทธ์
9. ดร.ศุภกิจ ยาวีระ	นักวิชาการอิสระ ข้าราชการบำนาญ
10. ดร.อำพล ทัพทวี	ผู้ประนีประนอมศาลอุทธรณ์ภาค 6 นักวิชาการด้านกลยุทธ์
11. นางยุภา กลิ่นชัย	ผู้อำนวยการโรงเรียนประชาสันติภาพ จังหวัดกำแพงเพชร
12. นายยอดเพชร แพร่น้อย	รองผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร
13. นางสาวชฎาพร โชติธรรมาภรณ์	นักวิเทศสัมพันธ์ งานวิเทศสัมพันธ์และกิจการอาเซียน มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

รายชื่อผู้ประเมินการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเยาวชน ในสถานศึกษา จังหวัดกำแพงเพชร

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง/ที่ทำงาน
1. รศ.ดร.สุนทรี ดวงทิพย์	อาจารย์ประจำบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
2. ผศ.ดร.ขวัญดาว แจ่มแจ่ม	รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
3. ผศ.ดร.ชาลี ตระกูล	ผู้อำนวยการสำนักบริการวิชาการและจัดหารายได้ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
4. ดร.สุภาพร พงศ์ภิญโญโอภาส	ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
5. ดร.อำพล ทัพทวี	ผู้ประนีประนอมศาลอุทธรณ์ภาค 6 นักวิชาการ ด้านกลยุทธ์
6. พล.ต.ต.ระวีพรราช อมรมณีพงศ์	ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
7. พ.ต.อ.สมชาย เกิดช้าง	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
8. พ.ต.อ.ชลิต วิริยะไกร	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
9. พ.ต.อ.दनัย รัตนประเสริฐ	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
10. พ.ต.อ.เอนก จันทร์ศร	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
11. พ.ต.อ.ไพโรจน์ บุญยะภาส	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกำแพงเพชร
12. พ.ต.อ.เชิดชัย ม่วงสิงห์	ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรปางมะค่า
13. ดร.เสมอ แสงสนธิ์	รองกำกับการสถานีตำรวจภูธรพรานกระต่าย
14. พ.ต.ท.นิคสัน แสนเตปิน	รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
15. ร.ต.อ.อำนาจ กลิ่นชัย	รองสารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองกำแพงเพชร
16. นายอร่าม ใจการุณ	รองผู้อำนวยการ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา มัธยมศึกษา เขต 41
17. นายธนกร พิภทอง	ผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานบุคคล สำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษา มัธยมศึกษา เขต 41
18. นายสะอึ่ง กันยะมูล	ผู้อำนวยการโรงเรียนกำแพงเพชรพิทยาคม
19. ดร.สุรสิทธิ์ ลาภอินทรีย์	ผู้อำนวยการโรงเรียนเฉลิมขวัญสตรี จังหวัดพิษณุโลก

- | | |
|-------------------------|--|
| 20. นายปัญญา บุญคง | ผู้อำนวยการโรงเรียนวังแวมวิทยาคม
จังหวัดกำแพงเพชร |
| 21. นายรัชศักดิ์ เดชขจร | รองผู้อำนวยการโรงเรียนกำแพงเพชรพิทยาคม |
| 22. นายยอดเพชร แพร่น้อย | รองผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคกำแพงเพชร |

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

ภาคผนวก ช

หนังสือราชการติดต่อประสานงาน

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.D.M.W.D.P.E.S



ที่ ศธ ๐๕๓๖ / ว ๐๙๔๑

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุมัติครุภัณฑ์ตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย	๑. โครงร่างวิทยานิพนธ์	จำนวน ๑ ฉบับ
	๒. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	จำนวน ๑ ฉบับ
	๓. เครื่องมือสำหรับผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพ	จำนวน ๑ ฉบับ

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารธติกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต โดยมีผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปาจรีย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการและผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูชั้น เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ในการจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้คณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนี้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขออนุมัติครุภัณฑ์จากท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ ดังรายละเอียดที่แนบมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทางมหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์วิสิฐ ัญญะวัน)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาฯ

โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๗๗๐

- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารธติกร

โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐

ที่ อว ๐๖๑๕ / ว ๑๗๐๔

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาเอก
เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. แบบสอบถาม จำนวน.....ฉบับ

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
ยุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำ
วิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนากุลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต โดยมีรอง
ศาสตราจารย์ ดร.ปจรรย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูชั้น
เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

คณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา
มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร จึงใคร่ขออนุญาตให้ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำวิทยานิพนธ์
จากท่านและบุคลากร ในหน่วยงานของท่านตามจำนวนแบบสอบถามที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทางมหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความ
อนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์วิสิฐ ธีญะวัน)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขา

โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๗๗๐

- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร

โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐

ที่ อว ๐๖๑๕ / ว ๐๓๒๖

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๒๘ มกราคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขออนุญาตเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เพื่อทำวิทยานิพนธ์

เรียน

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชาวิทยาศาสตร์ การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร.ปาจรีย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูชัน เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ในการจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้คณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชาวิทยาศาสตร์ การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนี้เป็นอย่างดี จึงขออนุญาตเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เพื่อทำวิทยานิพนธ์ สำหรับ วัน เวลา และสถานที่ในการสัมภาษณ์นั้น ผู้วิจัยจะขอประสานกับท่านอีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทางมหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความ อนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์วิสิฐ ธีญะวัน)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาฯ

โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๗๗๐

โทรสาร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๑๘

- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร

โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐



ที่ อว ๐๖๑๕/ว ๑๓๓๒

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๒๐ มีนาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขออนุญาตในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสนทนากลุ่มเพื่อทำวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาเอก
เรียน

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชายุทธศาสตร์
การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง
การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อเป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร.ปจรรย์ ผล
ประเสริฐ ประธานกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูชั้น เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ในการนี้ คณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา
มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขออนุญาตให้
ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสนทนากลุ่มเพื่อทำวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาเอก สำหรับ วัน เวลา
และสถานที่ ผู้วิจัยจะขอประสานท่านอีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทางมหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความ
อนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์วิสิฐ ธีญะวัน)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาฯ
โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๓๗๐
- โทรสาร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๑๘
- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร
โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐



ที่ อว ๐๖๑๕ / ว ๑๘๕๕

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอเชิญประชุมเชิงปฏิบัติการ
เรียน

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
ยุทธศาสตร์ การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำ
วิทยานิพนธ์ เรื่องการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต โดยมีรอง
ศาสตราจารย์ ดร.ปาจรีย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูชั้น
เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ในการนี้ ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร จะจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อเก็บ
ข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์ ทางคณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหาร
และการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เป็น
อย่างดี จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ สำหรับ วัน เวลา และสถานที่ในการ
สัมภาษณ์นั้น ผู้วิจัยจะขอประสาน กับท่านอีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทางมหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับ
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์วิสิฐ วิชาญวัน)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขา
โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๗๗๐
- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร
โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐

ที่ อว ๐๖๑๕ / ว ๒๔๐๘

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๓

เรื่อง ขอเชิญประชุมเชิงปฏิบัติการ
เรียน

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารัตติกกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชายุทธศาสตร์ การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร.ปจรรย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูชั้น เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ในการนี้ ดาบตำรวจจิตติ ชมนารัตติกกร จะจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อเก็บข้อมูล ใน การทำวิทยานิพนธ์ ทางคณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ สำหรับ วัน เวลา และสถานที่ในการสัมภาษณ์นั้น ผู้วิจัยจะขอประสานกับท่านอีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทางมหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ปริยานุช พรหมภักสิต)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร



- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาฯ

โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๗๗๐

- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารัตติกกร

โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐



“ราชภัฏ รวมพลัง ยับยั้งทุจริต”

ที่ อว ๐๖๑๕ / ว ๒๗๙๕

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญวิพากษ์กลยุทธ์ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชา
ยุทธศาสตร์ การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำ
วิทยานิพนธ์ เรื่องการพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน
จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต
โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.ปาจรีย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์
ดร.นพคุณ ชูทัน เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ในการนี้ ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร จะจัดให้มีการวิพากษ์กลยุทธ์ ซึ่งเป็น
ส่วนหนึ่งในการทำวิทยานิพนธ์ ทางคณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การ
บริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์
เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในการสัมมนาอิงผู้เชี่ยวชาญเพื่อวิพากษ์กลยุทธ์
ในวันจันทร์ที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องเรียนปริญญาเอก ชั้น ๘ อาคาร
เรียนรวม (ตึก ๑๒) มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ทางมหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับ
ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

อ.อรุณ

(รองศาสตราจารย์วิสิฐ ธีญะวัน)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร



- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาฯ

โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๗๗๐

- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารถติกร

โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐



“ราชภัฏ รวมพลัง ยับยั้งทุจริต”

ที่ อว ๐๖๑๕ / ว ๓๑๖๑

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ๖๒๐๐๐

๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจประเมินกลยุทธ์
เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย	๑. แบบประเมินกลยุทธ์	จำนวน	๑ ฉบับ
	๒. เอกสารประกอบการพิจารณากลยุทธ์	จำนวน	๑ ฉบับ

ด้วย ดาบตำรวจจิตติ ชมนารัตติกร นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาวิชายุทธศาสตร์ การบริหารและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร กำลังดำเนินการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนในสถานศึกษา จังหวัด กำแพงเพชร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร.ปจจริย์ ผลประเสริฐ ประธานกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพคุณ ชูทัน เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ในการนี้ ดาบตำรวจจิตติ ชมนารัตติกร กำลังดำเนินการให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจประเมิน กลยุทธ์ในการทำวิทยานิพนธ์ ทางคณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำสาขาวิชายุทธศาสตร์การบริหาร และการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ และประสบการณ์ เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจประเมินกลยุทธ์ ตามเอกสารดั่งแนบนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา มหาวิทยาลัยฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความ อนุเคราะห์และได้รับความร่วมมือจากท่านในการตรวจประเมินครั้งนี้ด้วยดี และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์วิสิฐ วัฒนวงษ์วัน)

รองอธิการบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร



- คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาฯ
โทร ๐๕ ๕๕๗๐ ๖๕๕๕ ต่อ ๑๗๗๐
- ดาบตำรวจจิตติ ชมนารัตติกร
โทร ๐๘ ๓๙๖๒ ๙๕๗๐

ภาคผนวก ซ

ภาพการดำเนินการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
S.M.1.D.M.D.1.P.1.S

ภาพการสนทนากลุ่ม

วันที่ 16 เมษายน 2563 เวลา 09.00 น.-15.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 2

ร้าน Elizabeth coffee



ภาพการสัมภาษณ์
ผู้บริหารสถานศึกษาโรงเรียนบ้านสองตาแล



ภาพการสัมภาษณ์
ผู้บริหารสถานศึกษาโรงเรียนบ้านชายเคือง



ภาพการสัมภาษณ์
ผู้บริหารสถานศึกษาโรงเรียนชุมชนบ้านเขาแก้ว



ภาพการสัมภาษณ์
ผู้บริหารสถานศึกษาโรงเรียนบ้านดงข่อม



ภาพการประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งที่ 1

ณ ห้องประชุมชั้น 2 โรงเรียนองค์การบริหารส่วนจังหวัดกำแพงเพชร

วันที่ 8 มิถุนายน 2563 เวลา 09.00 น. -15.00 น.



ภาพการประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งที่ 2

ณ ห้องประชุม ชั้น 8 อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

วันที่ 9 กรกฎาคม 2563 เวลา 09.00 น. -15.00 น.



ภาพการสัมมนาของผู้เชี่ยวชาญ

ณ ห้องประชุม ชั้น 8 อาคารเรียนรวม มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร

วันที่ 3 สิงหาคม 2563 เวลา 09.00 น. – 12.00 น.

