


การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ
ไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย
ของผู้โดยสารของสำนักงานขนส่ง จังหวัดพะเยา



อำพร ปัญญาสืบ

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
หลักสูตรปริญญาตรี ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานโยบายสาธารณะ
พฤษภาคม 2558
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ
ไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย
ของผู้โดยสารของสำนักงานขนส่ง จังหวัดพะเยา



อำพร ปัญญาสืบ

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานโยบายสาธารณะ
พฤษภาคม 2558
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

อาจารย์ที่ปรึกษา และคณบดีคณะรัฐศาสตร์และสังคมศาสตร์ ได้พิจารณาการศึกษา
ค้นคว้าด้วยตนเอง เรื่อง “การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไป
ปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัด
พะเยา” เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา รัฐประศาสนศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ ของมหาวิทยาลัยพะเยา

.....
(ดร.ฉัตรทิพย์ ชัยฉกรรจ์)

อาจารย์ที่ปรึกษา

.....
(รองศาสตราจารย์พรพรรณ นพวิทย์)

คณบดีคณะรัฐศาสตร์และสังคมศาสตร์

พฤษภาคม 2558

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองฉบับนี้สำเร็จด้วยความกรุณาอย่างยิ่งจาก ดร.ฉัตรทิพย์ ชัยฉกรรจ์ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ให้คำแนะนำปรึกษา ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขจนการศึกษา ค้นคว้าด้วยตนเองฉบับนี้สมบูรณ์

ขอขอบคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่านในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัยให้คำแนะนำปรับปรุง เนื้อหาของเครื่องมือที่ใช้ เพื่อให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณคณาจารย์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตที่ได้ประสิทธิ์ประสาท ความรู้และประสบการณ์ตลอดระยะเวลาที่ศึกษา ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่ง จังหวัดพะเยา และประชาชนที่โดยสรวลโดยสรวลสาธารณะทุกท่าน ที่กรุณาให้ข้อมูลอันเป็น ประโยชน์ต่อการศึกษาในครั้งนี้

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และครอบครัวที่เป็นกำลังใจให้ตั้งใจ ศึกษาจนสำเร็จ ผู้ซึ่งวางรากฐานการศึกษาที่ดีและเป็นพลังที่สำคัญยิ่ง

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากการศึกษาครั้งนี้ ขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณบิดา มารดา ครูอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ให้ผู้ศึกษาได้มีโอกาสศึกษาจนสำเร็จ

อำพร ปัญญาสืบ

เรื่อง: การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่ง จังหวัดพะเยา

ผู้ศึกษาค้นคว้า: อําพร ปัญญาสืบ การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง: รพ.ม. (นโยบายสาธารณะ), มหาวิทยาลัยพะเยา, 2558

อาจารย์ที่ปรึกษา: ดร.ฉัตรทิพย์ ชัยฉกรรจ์

คำสำคัญ: รถโดยสารสาธารณะ, เข็มขัดนิรภัย

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ และเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะจากการส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วย 1. ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา จำนวน 10 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยการบรรยายเชิงพรรณนา 2. ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 395 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ยทางสถิติ (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และความแปรปรวน (S^2)

ผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะโดยรวมอยู่ในระดับเหมาะสม ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ข้อมูลทั่วไป และการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลมาจากการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามีโครงสร้างหน่วยงานที่มีความพร้อม มีปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และมีปัจจัยด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และด้านสถานที่ ในการปฏิบัติภารกิจบริการประชาชนสัมพันธ์ให้กับผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะให้มีความรู้ความเข้าใจ และพฤติกรรมที่เหมาะสม

Title: THE IMPLEMENTATION OF PUBLIC TRANSPORT SAFETY PROMOTION POLICY: THE CASE STUDY OF PROMOTION OF PASSENGERS TO WEAR SEAT BELTS IN PHAYAO.

Author: Amporn Panyaseub, Independent Study: Dregree Abbreviation M.P.A. in (Public Policy),
University of Phayao, 2015

Advisor: Dr.Chatthip Chaichakan

Keywords: Public Transport, Belts

ABSTRACT

This study aimed to examine The implementation of public transport safety promotion policy: The case study of Provincial Land Transport Office of Phayao. Exclusively for the promotion of public transport of passengers to wear seat belts. And to study the behavior of a passenger bus seat belts from the promotion of Transportation Office Region. Population is divided into 2 groups include: 1. The Executive and staff of the Provincial Land Transport Office of Phayao was 10 using a purposive sampling. Data were collected by interview Data were analyzed using descriptive 2. passenger bus of 395 people on accident sampling. Questionnaire data collection Data were analyzed by percentage (%) statistical average (\bar{X}), standard deviation (SD) and the variance (S^2).

The results showed that the behavior of a passenger bus seat belts were at the right level. The hypothesis testing found that information and awareness about the passenger's seat belt use different behavior of seatbelts is no different. The result of the Provincial Land Transport Office of Phayao structural units are ready. There are factors that affect the success of its implementation. A factor of budget and personnel, equipment. Tools and places In the mission The publicity given to public transport passengers to have a better understanding. And appropriate behavior.



สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
สมมติฐานของการวิจัย.....	4
ขอบเขตของการวิจัย	5
นิยามศัพท์เฉพาะ	6
ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา	7
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ	8
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการรับรู้	17
นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ	27
ข้อมูลทั่วไปของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา.....	33
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	35
กรอบแนวคิดในการวิจัย	40
3 วิธีดำเนินการวิจัย	41
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	41
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	43
การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	44
การวิเคราะห์ข้อมูล	45

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	46
การนำนโยบายไปปฏิบัติ	46
พฤติกรรมของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ	51
ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย ของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ	58
ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	61
5 บทสรุป	63
สรุปผลการวิจัย	64
อภิปรายผลการวิจัย	68
ข้อเสนอแนะ	74
บรรณานุกรม	75
ภาคผนวก	79
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์	80
ภาคผนวก ข ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์	83
ภาคผนวก ค แบบสอบถาม	84
ประวัติผู้ศึกษาค้นคว้า	89

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำแนกรายชื่อ (N=395).....	51
2 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (N=395).....	52
3 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ (N=395)....	55
4 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทของการรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา (N=395)	57
5 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามเพศ	58
6 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามอายุการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ	59
7 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย	60

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
1 ตัวอย่างทางด้านการจัดการ	14
2 กระบวนการของการรับรู้.....	27
3 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	40



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของการคมนาคมของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่หรือรถบัส เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญสำหรับประชาชน เนื่องจากมีการบรรทุกผู้โดยสารคนละมาก ๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากที่สุด ทั้งในด้านชีวิตและทรัพย์สินเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ แม้ว่ารถโดยสารสาธารณะจะอยู่ในการควบคุมของหน่วยงานภาครัฐ ผู้บังคับใช้กฎหมายก็ตาม

ในปี พ.ศ. 2553 พบผู้ประสบอุบัติเหตุจากอุบัติเหตุขนส่ง ที่บาดเจ็บรุนแรงจากการขับขี่และโดยสารรถยนต์ รถปิกอัพ รถตู้ หรือรถโดยสารประจำทาง จำนวน 7,661 คน จากจำนวนบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งทั้งหมด 79,097 คน เป็นการบาดเจ็บรุนแรงที่ต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลจำนวน 7,411 คน และเสียชีวิต 603 คน จากผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุขนส่ง 4,531 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 โดยเป็นการเสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล ถึง 1 ใน 3 (181 คน) สามารถแยกได้เป็นผู้เสียชีวิตจากการใช้รถปิกอัพ 377 คน (ร้อยละ 62.5) รถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคน 166 คน (ร้อยละ 27.5) รถตู้ 49 คน (ร้อยละ 8.1) รถโดยสารประจำทาง 11 คน (ร้อยละ 1.8) ยังพบว่า ผู้โดยสารรถยนต์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยบาดเจ็บเพียงร้อยละ 11.2 และผู้ขับขี่รถยนต์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยบาดเจ็บ ร้อยละ 28.3 องค์การอนามัยโลกให้คำแนะนำมาตรการด้านเข็มขัดนิรภัยเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ลดการตายและการบาดเจ็บรุนแรง เมื่อมีการชนกันของยานยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถปิกอัพ รถตู้ หรือรถโดยสารประจำทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ (รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ ฉบับที่ 35. 2554)

จากการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดเหตุของรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ที่นำไปสู่การบาดเจ็บและการเพิ่มความรุนแรงในการบาดเจ็บ ตั้งแต่การบาดเจ็บและเสียชีวิตรุนแรงเกือบทุกครั้ง มีสาเหตุร่วมหลายประการ แต่พฤติกรรมของผู้โดยสารเป็นสาเหตุเสริมอย่างหนึ่งที่ทำให้เพิ่มทั้งจำนวนและความรุนแรงของการบาดเจ็บ เช่น

1. การโดยสารโดยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย พบว่า เมื่อเกิดเหตุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต กระเด็นและหลุดจากเบาะที่นั่งออกมาจากรถ

2. พนักงานบริการบนรถจัดเก็บเข็มขัดนิรภัย รั่วไว้หลังเบาะและไม่เตือนให้ผู้โดยสารใช้เข็มขัดนิรภัยและผู้โดยสารก็ไม่ได้ตระหนัก

3. การโดยสารที่เกินจำนวนในช่วงเทศกาล เช่น รถ 50 ที่นั่ง พบว่า มีผู้โดยสารจำนวน 66 คน ทำให้ต้องนั่งบริเวณทางเท้าหรือนั่งเก้าอี้พลาสติกเสริมหรือนั่งบนหลังคา ผู้โดยสารเหล่านี้ส่วนใหญ่จะได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต

ด้วยสาเหตุข้างต้นจะเห็นได้ว่าเข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญที่สามารถป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้ และเป็นเพียงอุปกรณ์ชนิดเดียวที่ผู้โดยสารสามารถกระทำได้ด้วยตนเอง โดยการยึดรั้งตัวผู้โดยสารไว้กับเบาะที่นั่ง จึงเป็นอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการป้องกันอันตรายของผู้โดยสาร ประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยไม่ได้มีเฉพาะเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนด้านหน้าหรือประสานงาเท่านั้น แต่ยังช่วยชีวิตผู้โดยสารได้มากด้วยการยึดรั้งไม่ให้ผู้โดยสารกระเด็นตกจากเบาะที่นั่งไปกระทบกระแทกกับวัตถุสิ่งของภายในรถหรือผู้โดยสารคนอื่น ๆ หรือกระเด็นออกมาออกตัวรถในกรณีที่เกิดการพลิกคว่ำ ที่ถือว่าเป็นอันตรายมากที่สุดที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ จะเห็นได้ว่านอกจากความสำคัญของมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานภาครัฐแล้ว พฤติกรรมของผู้โดยสารก็มีส่วนสำคัญที่จะไม่ทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตขึ้นได้ (ขจรศักดิ์ จันทร์วานิชย์. 2552)

แม้ว่าในปัจจุบันจะมีการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขความปลอดภัยระบบรถโดยสารสาธารณะของไทย เช่น ข้อกำหนดการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ การทดสอบมาตรฐานที่นั่งและจุดยึดที่นั่งของรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น แต่ด้วยข้อจำกัดหลายประการ เช่น จำนวนบุคลากรของรัฐที่มีจำนวนจำกัด ต้นทุนประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ขณะที่อัตราค่าโดยสารถูกควบคุมเนื่องจากการให้บริการสาธารณะ ทำให้การกำกับดูแลและการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่าง ๆ เป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตาม การขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะถือเป็นการบริการสาธารณะ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องหาแนวทางที่เหมาะสมกับลักษณะของอุตสาหกรรมรถโดยสารสาธารณะของไทย โดยศึกษาแนวทางปฏิบัติที่ดี (best practices) ของต่างประเทศ เช่นข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของ UNECE รายการการตรวจสอบ (check list) ของประเทศอังกฤษ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุรถโดยสารทั้งหมดกับการตรวจสภาพของประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็นต้น เพื่อรวบรวมกลไกการกำกับดูแลที่ประสบความสำเร็จในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ องค์ความรู้จำเป็น กลไกการกำกับดูแลเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ การสนับสนุนด้านอื่น ๆ จากภาครัฐ (ณรงค์ ป้อมหลักทอง และคณะ. 2555)

มาตรฐานความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 3 ส่วน คือสภาพรถโดยสาร ผู้ใช้รถโดยสาร (คนขับและผู้โดยสาร) และสภาพเส้นทาง โดยในส่วนของสภาพรถโดยสารที่นำมาให้บริการต้องเป็นรถที่ได้มาตรฐาน ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางด้านความปลอดภัยแบบป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ (Active Safety) และแบบช่วยลดความรุนแรงหลังจากเกิดอุบัติเหตุ (Passive Safety) ซึ่งการกำกับดูแลทางด้านมาตรฐานรถโดยสารถือว่าเป็นส่วนที่มีความจำเป็นสำหรับการลดความเสี่ยงและความสูญเสียในการเกิดอุบัติเหตุ (ณรงค์ ป้อมหลักทอง และคณะ. 2555)

กรมการขนส่งทางบก ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านมาตรฐานความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทางหรือรถโดยสารสาธารณะ และเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทัวถึงและปลอดภัย โดยกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2555 ซึ่งในการกำกับดูแลให้ผู้โดยสารจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ รวมทั้งให้ผู้ประกอบการและพนักงานขับรถ กำกับดูแล ให้ผู้โดยสารปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวอย่างเคร่งครัด กรมการขนส่งจึงได้เสนอกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสาร ต้องปฏิบัติในระหว่างการโดยสาร พ.ศ. 2557 กำหนดให้ผู้โดยสารรถสาธารณะจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่อยู่ระหว่างการโดยสาร โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2557

สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เป็นหน่วยงานส่วนภูมิภาค สังกัดกรมการขนส่งทางบก โดยมีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุม ดูแล และจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในจังหวัดพะเยา ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยรับผิดชอบงานด้านการประกอบการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง การสำรวจ รวบรวมจัดทำสถิติและวิเคราะห์ข้อมูลในการวางแผนการขนส่ง การตรวจตราและปราบปรามผู้กระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง ควบคุม และดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน นอกจากนี้ยังมีหน้าที่รับผิดชอบงานให้บริการประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ ใบอนุญาตผู้ประจำรถและใบอนุญาตผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จากภารกิจข้างต้นจึงมีการแบ่งโครงสร้างภายในหน่วยงานประกอบด้วย 2 สาขา และ 5 กลุ่ม/ฝ่าย/งาน ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาสาขาอำเภอภูซาง สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาสาขาอำเภอปง ฝ่ายทะเบียนรถ ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ

งานบริหารงานทั่วไป ฝ่ายตรวจสภาพรถ และกลุ่มวิชาการขนส่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแล การดำเนินงาน ควบคุมความปลอดภัยของรถโดยสารที่อยู่ภายใต้การควบคุม และดำเนินการ ตามมาตรการความปลอดภัยบนรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การติดตั้งและการ คาดเข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะตามที่กรมการขนส่งกำหนดถือเป็นเรื่องที่สำคัญอยู่ ในขณะนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และลดความสูญเสียของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ นั้น

จากข้อมูลข้างต้น ผู้ศึกษาจึงมีแนวคิดที่จะศึกษาถึงการนำนโยบายส่งเสริมความ ปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ในด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ตลอดจนศึกษาพฤติกรรมของประชาชนผู้โดยสารรถ สาธารณะ ที่มีต่อการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ของผู้โดยสาร รถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ ที่เป็นผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางที่เดินทางไปต่างจังหวัด โดยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา เพื่อนำผลการศึกษา ที่ได้รับไปหามาตรการควบคุม ดูแล ความปลอดภัยเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาในฐานะผู้นำนโยบายไปปฏิบัติต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร รถสาธารณะ
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะ จาก การส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

สมมติฐานของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบผสมผสาน (Mixed Methodology) ทั้งเชิง คุณภาพ และเชิงปริมาณ ในส่วนของการศึกษาเชิงคุณภาพไม่สามารถคาดคะเนไว้ล่วงหน้าได้ผู้ ศึกษาจึงตั้งสมมติฐานเฉพาะการศึกษาเชิงปริมาณ ดังนี้

1. ผู้โดยสารที่มีเพศแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสาร สาธารณะแตกต่างกัน
2. ผู้โดยสารที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสาร สาธารณะแตกต่างกัน

3. ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะแตกต่างกัน
4. ผู้โดยสารที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะแตกต่างกัน
5. ผู้โดยสารที่มีรายได้แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะแตกต่างกัน
6. ผู้โดยสารที่มีประสบการณ์ในการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะแตกต่างกัน
7. ผู้โดยสารที่มีการรับรู้ในการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะแตกต่างกัน

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยกำหนดขอบเขตของการศึกษาออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

ขอบเขตด้านพื้นที่

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา และสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

ขอบเขตด้านประชากร

ในการศึกษาครั้งนี้ศึกษาประชากร 2 กลุ่ม ประกอบด้วย

1. ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้างประจำ) ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา จำนวนทั้งสิ้น 32 คน
2. ผู้โดยสารรถสาธารณะ ที่โดยสารรถสายที่ 922 เส้นทาง กรุงเทพฯ – พะเยา จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสาร ของสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ประจำปี พ.ศ. 2556 จำนวนทั้งสิ้น 31,979 คน

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาศึกษาเกี่ยวกับการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยศึกษาจากผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา และผู้โดยสารรถสาธารณะ ที่โดยสารรถโดยสารสายที่ 922 เส้นทาง กรุงเทพฯ – พะเยา ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา เท่านั้น เนื่องจากรถโดยสาร

สายที่ 922 เส้นทาง กรุงเทพฯ – พะเยา ได้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่ครบถ้วนมากกว่าสายอื่น ทำให้สามารถเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารได้สะดวกขึ้น

นิยามศัพท์เฉพาะ

การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง ขั้นตอนเกี่ยวกับมาตรการของนโยบายที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการกำหนดนโยบาย และเมื่อนโยบายได้รับความเห็นชอบในการนำไปประกาศใช้ในลักษณะต่าง ๆ เมื่อนำนโยบายไปปฏิบัติแล้วจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่เกี่ยวข้องโดยการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างการทำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์กับการกระทำเพื่อให้บรรลุสิ่งที่มุ่งหมาย

นโยบายการส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ หมายถึง การกำหนดมาตรการ เพื่อส่งเสริม ควบคุม ดูแล ความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในรถโดยสารสาธารณะทั้งในด้านมาตรฐานรถโดยสาร และพฤติกรรมของผู้โดยสาร ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ศึกษาเฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร

รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถที่บรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทางรถที่ขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษาเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ สายที่ 922 เส้นทาง กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ เท่านั้น

ผู้โดยสารรถสาธารณะ หมายถึง ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ต้องชำระค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่โดยสารรถโดยสารสาธารณะ สายที่ 922 เส้นทาง กรุงเทพฯ – พะเยา

เข็มขัดนิรภัย หมายถึง ชุดอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตราย เนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ สำหรับในการศึกษาครั้งนี้หมายถึงอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตรายเนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ

รถโดยสารสายที่ 922 เส้นทาง กรุงเทพฯ – พะเยา หมายถึง รถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ที่วิ่งจากต้นทางสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ไปยังปลายทางที่กรุงเทพมหานคร และเที่ยวกลับต้นทางที่กรุงเทพมหานคร ไปยังปลายทางที่จังหวัดพะเยา

ประโยชน์ที่จะได้รับการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ
2. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ
3. ได้แนวทางปรับปรุง พัฒนา การควบคุมและกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวความคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นการรอบแนวคิดเป็น พื้นฐานและแนวทางการศึกษา ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 - 1.1 ความหมายของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ
 - 1.2 กระบวนการในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ
 - 1.3 ตัวแบบเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ
 - 1.4 ปัจจัยกำหนดความสำเร็จในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ
2. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการรับรู้
3. นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ
 - 3.1 ความรู้เรื่องรถโดยสารสาธารณะ
 - 3.2 ความรู้เรื่องเข็มขัดนิรภัย
 - 3.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ
4. ข้อมูลทั่วไปของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดในการศึกษา

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

1. ความหมายของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

Williams อ้างอิงใน สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2546, หน้า 398) ได้ให้ทัศนะว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษากับองค์การและวิธีการกระตุ้นบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

Van Horn & Van Meter อ้างอิงใน สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2546, หน้า 399) ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า ครอบคลุมกิจกรรมที่ทำโดยรัฐบาลและเอกชนทั้งต่อบุคคลและกลุ่มบุคคล ซึ่งมีผลต่อความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้

Mazmanian & Sabatier อ้างอิงใน สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2546, หน้า 398) ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า การนำการตัดสินใจนโยบายที่ได้กระทำไว้ไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ

จุมพล หนิมพานิช (2549, หน้า 181-182) การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ หมายถึง การบริหารนโยบายที่ครอบคลุมถึงการวิเคราะห์พฤติกรรมองค์การ ปฏิสัมพันธ์ของบุคคลและกลุ่มบุคคล สมรรถนะ และความร่วมมือของพนักงานภาครัฐและภาคเอกชน สภาพแวดล้อมของระบบ และปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายของนโยบาย

เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ (2550, หน้า 333-337) การนำนโยบายไปปฏิบัติมีความหมายตรงไปตรงมา ดังที่พจนานุกรมเว็บสเตอร์ (Webster) ให้ความหมาย “การนำไปปฏิบัติ” (implement) ไว้ว่า เป็นการจัดวิธีดำเนินการหรือทำให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ด้วยเหตุนี้ การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) จึงเป็นกระบวนการนำการตัดสินใจที่อยู่ในรูปแบบต่างๆ ไปปฏิบัติ อาทิ กฎหมาย คำตัดสินของศาล คำสั่งผู้บริหาร หรือการออกกฎหมายตามระบอบรัฐสภา หรือมติและคำสั่งของคณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรี

มยุรี อนุমানราชธน (2548, หน้า 208-217) การนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบาย ซึ่งอาจเป็นกฎหมายหรือคำสั่งของรัฐบาล หรือคณะรัฐมนตรีให้เป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการ กิจกรรมที่เป็นรูปธรรมประกอบด้วยการจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ การวางแผนโครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การและการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้

วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 129) ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า เป็นการศึกษาในเรื่องขององค์การที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนกลไกที่สำคัญทั้งหมด ปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่ แต่ไหน เพียงใด

จากการศึกษาความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในทรรศนะของผู้วิจัย หมายถึง การปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ได้มีการกำหนดไว้ โดยมีการวางแผนงาน/โครงการ ตลอดจนสภาพแวดล้อมอื่น ๆ เพื่อให้นโยบายประสบความสำเร็จโดยผู้ปฏิบัติ ซึ่งในระบบราชการก็คือข้าราชการ

2. กระบวนการในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 226 - 229) การนำนโยบายไปปฏิบัติแบบบนลงล่างประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนระดับมหภาค และขั้นตอนระดับจุลภาค

1. ขั้นตอนระดับมหภาค

หน่วยงานระดับชาติหรือระดับมหภาคมักจะรวมอำนาจรัฐในการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ โดยมีบทบาทเป็นผู้ควบคุมการเปลี่ยนแปลงนโยบายให้เป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการ โดยใช้องค์กรขนาดใหญ่หรือองค์กรแบบราชการซึ่งมีสายการบังคับบัญชาหลายขั้นตอน แบ่งอำนาจลดหลั่นกันลงไป แต่การควบคุมและการตัดสินใจเด็ดขาดอยู่ที่หน่วยงานระดับชาติ การเปลี่ยนนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติในระดับมหภาค ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน คือ

1.1 ขั้นการเปลี่ยนนโยบายให้เป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการ

เมื่อฝ่ายการเมืองระดับชาติ ได้แก่ รัฐสภา และคณะรัฐมนตรีได้กำหนดขอบเขตการนำนโยบายไปปฏิบัติในลักษณะของกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี กฎกระทรวงและระเบียบหรือข้อบังคับสำหรับเป็นแนวทางนำนโยบายไปปฏิบัติแล้ว จะมีการจัดสรรงบประมาณให้แก่แนวทาง/แผนงาน/โครงการนั้น ๆ พร้อมทั้งพิจารณาหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานราชการที่ได้รับมอบหมายรับผิดชอบซึ่งได้แก่ กระทรวงและกรมในส่วนกลาง จะทำหน้าที่เปลี่ยนนโยบายนั้นออกมาให้หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค และ/หรือส่วนท้องถิ่นนำไปปฏิบัติ แม้ว่านโยบายต้องอาศัยการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากบุคคลฝ่ายต่าง ๆ เช่นชนชั้นนำ สื่อมวลชน ผู้มีสิทธิ์ออกเสียงเลือกตั้ง ผู้ได้รับผลกระทบจากนโยบาย กลุ่มผลประโยชน์ เป็นต้น

ในขั้นตอนนี้จะเป็นขั้นตอนที่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของผู้กำหนดนโยบาย และสนองตอบต่อประเด็นปัญหาที่ทำให้นโยบายก่อตัวขึ้น

1.2 ขั้นการยอมรับแนวทาง/แผนงาน/โครงการ

เมื่อหน่วยงานส่วนกลางได้ทำการเปลี่ยนนโยบายออกมาเป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการแล้ว หน่วยงานส่วนกลางต้องทำให้หน่วยงานระดับรองลงมาทั้งหน่วยงานระดับภูมิภาคและท้องถิ่น ยอมรับแนวทาง/แผนงาน/โครงการแล้วนำไปปฏิบัติ โดยหน่วยงานส่วนกลางต้องเข้าใจลักษณะของหน่วยงานในระดับท้องถิ่น สภาพเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของท้องถิ่นและจัดสรรผลประโยชน์ให้แก่หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ที่กระตุ้นให้เกิดการยอมรับนโยบายเพื่อนำไปปฏิบัติ

2. ขั้นตอนระดับจุลภาค

หลังจากมีการปรับเปลี่ยนแนวทาง/แผนงาน/โครงการจากหน่วยงานส่วนกลาง และวิธีการปฏิบัติงานของหน่วยงานของตน หรืออาจจะปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติงานของหน่วยงานของตนให้สอดคล้องกับนโยบายที่ส่วนกลางกำหนดแล้ว ผลที่ตามมาคือ หน่วยงานในระดับภูมิภาคหรือท้องถิ่นยอมรับและถือเอาแนวทางของนโยบายเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจ

ประจำวันอย่างต่อเนื่อง หรืออาจจะยกเลิกแนวทางของนโยบายที่มาจากหน่วยงานส่วนกลาง ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนคือ

2.1 ขั้นการระดมพลัง เมื่อหน่วยงานยอมรับว่าแนวทาง/แผนงาน/โครงการจากส่วนกลางมีความเหมาะสม ตรงกับวัตถุประสงค์และหน้าที่หลักของหน่วยงานหรือสนองตอบความต้องการและปัญหาของท้องถิ่น ก็จะต้องหาความสนับสนุนจากสมาชิกในหน่วยงาน บุคคลสำคัญและองค์การในท้องถิ่นและผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำหนดแผนงานหรือโครงการของท้องถิ่น

2.2 ขั้นการปฏิบัติ อาจจะมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติงานของสมาชิกในหน่วยงานให้เข้ากับแผนงานหรือโครงการ หรือปรับแผนงานหรือโครงการให้เข้ากับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติงานของสมาชิกในหน่วยงาน.

2.3 ขั้นการสร้างความเป็นปึกแผ่น/ความต่อเนื่อง แนวทางของนโยบายจะถูกปรับเปลี่ยน และได้รับการยอมรับเป็นหน้าที่ประจำวันของผู้ปฏิบัติงาน โดยผู้ปฏิบัติงานเต็มใจที่จะดำเนินงานตามนโยบายในลักษณะของงานประจำ ในการสร้างความเป็นปึกแผ่นให้แก่ นโยบายหรือสร้างความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานตามนโยบาย ผู้บริหารต้องใช้แนวความคิด พัฒนาองค์การ การสร้างแรงจูงใจ การมีส่วนร่วม การจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานรู้สึกผูกพันและยอมรับโครงการ

3. ตัวแบบเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

จากการศึกษาตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติของนักทฤษฎีทั้งไทยและต่างประเทศแล้วสามารถสรุปได้ดังนี้

Meter and Horn อ้างอิงใน วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 114– 128) ตัวแบบของ แวน มีเตอร์ และแวน ฮอร์น ที่ได้พัฒนาขึ้นเมื่อปี 1975 มุ่งนำเสนอปัจจัยที่ส่งผลต่อสมรรถนะของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ คือตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยประกอบไปด้วยปัจจัยทั้งหมด 6 ด้านด้วยกัน ประกอบด้วย

1. มาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย
2. ทรัพยากรของนโยบาย
3. การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมส่งเสริมการนำนโยบายไปปฏิบัติ
4. ลักษณะขององค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ
5. เงื่อนไขด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง
6. ความร่วมมือและการตอบสนองของผู้ปฏิบัติ

Sabatier and Mazmanian อ้างอิงใน วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 146– 165) ตัวแบบของ Paul Sabatier and DanialMazmanian คือ กรอบการวิเคราะห์ ได้มองตัวแบบที่เป็นเหตุเป็นผล โดยพิจารณาจากความซับซ้อนของนโยบายและความหลากหลายของปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลว ตัวแบบของทั้ง 2 ท่านจึงเป็นตัวแบบที่อุดช่องโหว่ของกรอบทฤษฎีที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และที่สำคัญคือตัวแบบนี้สามารถชี้ชัดได้ว่าปัจจัยใดส่งผลกระทบต่อความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบาย ตลอดจนทุกขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยได้กำหนดให้ขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นตัวแปรตาม ซึ่งประกอบไปด้วยผลผลิตของนโยบาย การยอมรับปฏิบัติตามนโยบาย ผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง ผลกระทบที่สามารถรับรู้ได้ และการทบทวนประเด็นของนโยบาย

Hambleton อ้างอิงใน วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 166 – 170) ตัวแบบของ Hambleton คือ ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดรูปแบบของกระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยมีปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ 5 ปัจจัย ได้แก่

1. ปัจจัยด้านการสื่อความของนโยบาย
2. ปัจจัยด้านความหลากหลายของหน่วยงานที่เป็นผู้ปฏิบัติ
3. ปัจจัยด้านมุมมองและอุดมคติของผู้ปฏิบัติ
4. ปัจจัยด้านทรัพยากร
5. ปัจจัยด้านการเมืองที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนนโยบาย

วรเดช จันทรศร อ้างอิงใน วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 129 – 135) จากการศึกษาและวิเคราะห์แนวคิดจากผลงานของนักวิชาการต่าง ๆ และประสบการณ์ที่เกิดขึ้นของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติของวรเดช จันทรศร ได้เสนอตัวแบบทางทฤษฎีของการนำนโยบายไปปฏิบัติรวม 6 ตัวแบบ ได้แก่

1. ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล
2. ตัวแบบทางด้านการจัดการ
3. ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ
4. ตัวแบบทางด้านการกระบวนการของระบบราชการ
5. ตัวแบบทางการเมือง
6. ตัวแบบเชิงบูรณาการ

จากผลงานของนักวิชาการทั้ง 5 ท่านนั้นสรุปได้ว่า ตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติมีลักษณะคล้ายคลึงกัน โดยแต่ละตัวแบบได้พิจารณาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ

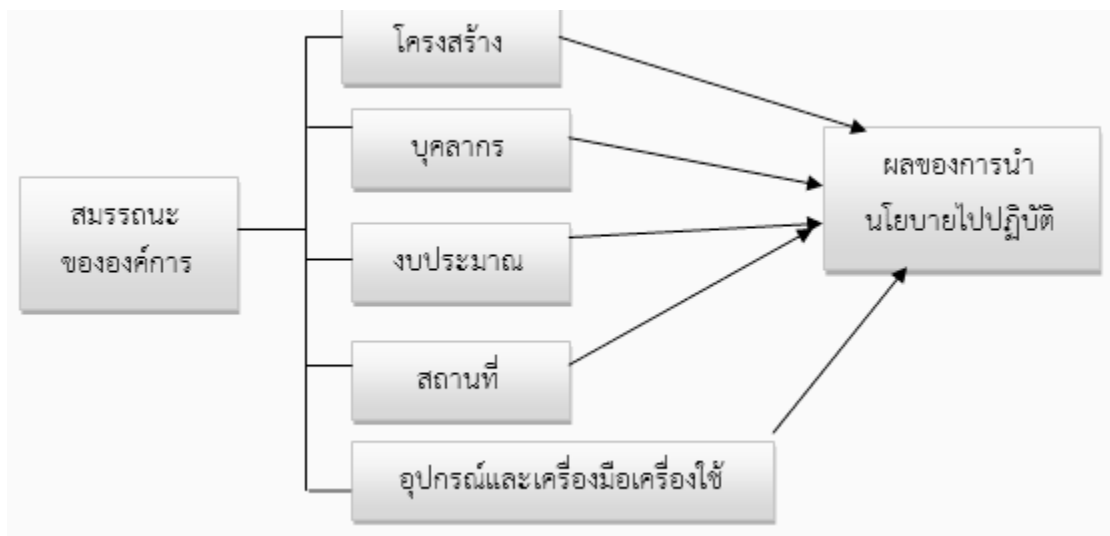
กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเหมือนกัน ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้ตัวแบบทางด้านการจัดการจากการศึกษาของ วรเดช จันทรศร มาเป็นแนวทางในการศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เนื่องจากผู้วิจัยต้องการศึกษาถึงสมรรถนะขององค์กรที่เป็นผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งมีรายละเอียดของตัวแบบดังนี้

ตัวแบบทางด้านการจัดการ

จุมพล หนีมพานิช (2549, หน้า 261) ตัวแบบทางด้านการจัดการให้ความสนใจที่สมรรถนะขององค์กร ชี้ความสามารถขององค์กรที่รับผิดชอบนำนโยบายไปปฏิบัติส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนั้นจึงต้องอาศัยหลักโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม บุคลากรที่เพียงพอ มีการวางแผน หรือมีความพร้อมเป็นอย่างดีทั้งทางด้านวัสดุอุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือเครื่องใช้และงบประมาณ

วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 133–135) ตัวแบบทางด้านการจัดการ ตั้งอยู่บนแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีองค์การ เน้นให้ความสนใจไปที่สมรรถนะขององค์กร เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใด โดยให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่

- 1.1 โครงสร้างขององค์กรที่เหมาะสมกับภาระงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย
- 1.2 ภายในองค์กรต้องประกอบด้วยบุคลากรซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ และ/ด้านเทคนิคอย่างเพียงพอ
- 1.3 งบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบายต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอ
- 1.4 องค์กรต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้
- 1.5 สถานที่ที่ใช้ดำเนินงานต้องเอื้อต่อการดำเนินงานตามนโยบาย



ภาพ 1 ตัวแบบทางด้านการจัดการ

ที่มา: วรเดช จันทรรคร, 2552: หน้า 134

4. ปัจจัยกำหนดความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

มยุรี อนุมานราชธน (2548 หน้า 208 – 217) การบรรลุวัตถุประสงค์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญบางประการ ในทางปฏิบัติปัจจัยที่ควรจะเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่

4.1 สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงานที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

อุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นสิ่งที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้บริหาร เพราะอุปสรรคนั้นมักอยู่ในสภาพแวดล้อมภายนอกตัวนโยบาย และอยู่ภายนอกหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ อุปสรรคนี้อาจเป็นอุปสรรคทางกายภาพ เช่น ภาวะภัยแล้ง การระบาดของโรคพิษ หรืออาจเป็นอุปสรรคทางการเมือง กล่าวคือ แนวทาง/มาตรการที่จำเป็นต้องใช้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่เป็นที่ยอมรับและถูกคัดค้านโดยกลุ่มที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องหรือกลุ่มที่มีอำนาจขณะนั้น (ได้แก่ พรรคการเมือง สหภาพแรงงาน ทหาร) และผู้นำนโยบายไปปฏิบัติไม่อาจดำเนินการอะไรได้ นอกจากให้ข้อมูลแก่ผู้กำหนดนโยบายได้รับทราบปัญหาเพื่อนำไปปรับปรุงเปลี่ยนแปลงนโยบายนั้น

4.2 เวลาและทรัพยากรที่เพียงพอสำหรับดำเนินการตามแนวทาง/แผนงาน/โครงการ

เงื่อนไขด้านเวลาและทรัพยากรมักจัดเป็นข้อจำกัดภายนอกตัวนโยบาย นโยบายที่มีความเป็นไปได้ด้านกายภาพและทางด้านการเมืองอาจจะไม่สัมฤทธิ์ผลตาม

วัตถุประสงค์ที่กำหนด เนื่องจากทัศนคติของผู้เกี่ยวข้องคาดหวังจากนโยบายมากเกินไปในระยะเวลาอันสั้น เหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือ ข้อจำกัดด้านงบประมาณอาจทำให้แนวทาง/แผนงาน/โครงการ ต้องเผชิญปัญหาด้านทรัพยากรไม่เพียงพอ สิ่งที่ต้องคำนึงก็คืองบประมาณไม่ใช่สิ่งเดียวกันกับทรัพยากร กระบวนการแปลงงบประมาณให้เป็นทรัพยากรอาจเกิดความล่าช้า ความกลัวที่จะต้องคืนงบประมาณที่ไม่ได้นำไปดำเนินงานในตอนสิ้นปีงบประมาณทำให้หน่วยงานภาครัฐใช้งบประมาณอย่างเร่งรีบ บางครั้งจัดสรรงบประมาณไปในแผนงาน/โครงการที่ไม่เกิดประโยชน์

4.3 การวางแผนจัดสรรทรัพยากรที่ต้องการใช้

ในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ต้องมีการผสมผสานทรัพยากร การไม่มีงบประมาณในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งก่อความเสียหายที่ร้ายแรงน้อยกว่าการไม่มีทรัพยากรที่ต้องการใช้ เพราะงบประมาณอาจไม่สามารถแปรเปลี่ยนเป็นทรัพยากรที่ต้องการ เช่นที่ดิน วัสดุอุปกรณ์ หรือแรงงาน ในขณะที่ดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการผู้บริหารโครงการและผู้ยกร่างโครงการจึงต้องใช้เทคนิคโครงข่ายในการวางแผนและควบคุมกำลังคนและสินค้าคงคลัง เทคนิคเหล่านี้ช่วยแก้ไขปัญหามีทรัพยากรมากเกินไป (bottleneck) และจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสมในขณะที่ดำเนินงานโครงการ

4.4 นโยบายที่มีพื้นฐานอยู่บนทฤษฎี/หลักสาเหตุและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้

บางทีนโยบายประสบความสำเร็จล้มเหลว เนื่องจากผู้กำหนดนโยบายไม่เข้าใจปัญหาที่นโยบายต้องการแก้ไขอย่างเพียงพอว่าอะไรเป็นสาเหตุ อะไรเป็นทางแก้ไข ปัญหา อะไรเป็นโอกาส หรืออะไรเป็นอาการของปัญหา

ปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติอาจจะแก้ไขได้ ถ้าทำการวิเคราะห์นโยบายอย่างดีตั้งแต่ในขั้นนิยามประเด็นปัญหาและวิเคราะห์ทางเลือก การคัดสรรทางเลือกไม่ใช่ขั้นตอนสุดท้าย ของกระบวนการกำหนดนโยบาย และการนิยามประเด็นปัญหาเป็นการยอมรับเงื่อนไขของผลลัพธ์ที่ต้องการสำหรับใช้กำหนดทางเลือกของนโยบาย

4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุและผลลัพธ์เป็นความสัมพันธ์ทางตรงโดยไม่มีความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อน

นโยบายอาศัยความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลตามลำดับของเหตุการณ์ที่ต่อเนื่องกัน ยิ่งหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้องกับสัมพันธ์กันในเชิงเหตุและผลมากเท่าใด ความสัมพันธ์จะยิ่งสลับซับซ้อน เป็นไปได้ที่ฝ่ายต่าง ๆ จะไม่เข้าใจนโยบายนั้นอย่างถ่องแท้ ทำให้นโยบายไปปฏิบัติได้ไม่ดีเท่าที่ควรหรือมีแนวโน้มที่จะล้มเหลว

4.6 ความสัมพันธ์แบบพึ่งพาระหว่างหน่วยงานอยู่ในระดับต่ำ

โดยทั่วไปในการนำนโยบายไปปฏิบัติจนสัมฤทธิ์ผลระดับสูงต้องอาศัยหน่วยงานเดียวเท่านั้นที่รับผิดชอบนำนโยบายไปปฏิบัติ อาจกล่าวว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จต้องไม่พึ่งพาหน่วยงานอื่น ถ้ามีหน่วยงานอื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง ความสัมพันธ์ดังกล่าวต้องเป็นความพึ่งพาในระดับต่ำและความสัมพันธ์นั้นต้องไม่ค่อยมีความสำคัญนัก การนำนโยบายไปปฏิบัติมีความยุ่งยากสลับซับซ้อน เพราะต้องทำให้ผู้เกี่ยวข้องจำนวนมากเห็นพ้องกันหรือยอมรับตัวนโยบายนั้น ปัจจัยนี้ทำให้ผลลัพธ์ที่คาดหวังเกิดขึ้นได้ยาก

4.7 ความเข้าใจและความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์

ความเข้าใจและความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์อย่างสมบูรณ์เป็นสิ่งจำเป็นตลอดระยะเวลาที่มีการนำนโยบายไปปฏิบัติ วัตถุประสงค์ของนโยบายควรจะถูกกำหนดในลักษณะเฉพาะเจาะจงและในลักษณะที่วัดได้เป็นตัวเลข/เชิงปริมาณ วัตถุประสงค์นั้นควรเป็นที่เข้าใจและเห็นพ้องกันในองค์การ รวมทั้งควรสอดคล้องกันและสนับสนุนซึ่งกันและกัน เพื่อนำวัตถุประสงค์มาเป็นแนวทางกำหนดทิศทางและควบคุมโครงการ ในความเป็นจริงเป็นเรื่องยากที่จะกำหนดวัตถุประสงค์ในลักษณะดังกล่าว วัตถุประสงค์ที่เป็นทางการอาจจะไม่สอดคล้องกันเองและอาจจะขัดแย้งกันเนื่องจากกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนำวัตถุประสงค์ที่ไม่เป็นทางการของกลุ่มเข้ามารวมไว้ในวัตถุประสงค์ของนโยบาย/แผนงาน/โครงการ จึงทำให้เกิดความสับสนในวัตถุประสงค์ของนโยบายมากขึ้น วัตถุประสงค์ที่เป็นทางการมักจะไม่เป็นที่เข้าใจกัน เพราะกระทรวง กรม สำนักงานใหญ่ หรือหน่วยงานแม่ไม่ค่อยใช้การติดต่อสื่อสารจากล่างขึ้นบนและจากภายนอกองค์การ แม้ว่าวัตถุประสงค์จะเป็นที่เข้าใจและเห็นพ้องกันตั้งแต่ขั้นการกำหนดนโยบาย ในการนำนโยบายไปปฏิบัติความเข้าใจและความเห็นพ้องกันอาจแปรเปลี่ยนไปในช่วงอายุของนโยบาย/แผนงาน/โครงการ เพราะวัตถุประสงค์ของนโยบายอาจจะเป็นวัตถุประสงค์ที่สืบเนื่องกัน เป็นวัตถุประสงค์ที่เพิ่มขึ้นจากวัตถุประสงค์เดิม เป็นวัตถุประสงค์ที่ขยายจากวัตถุประสงค์เดิม และเป็นวัตถุประสงค์ใหม่ซึ่งเข้ามาแทนที่ ลักษณะของวัตถุประสงค์ดังกล่าวอาจทำให้กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความยุ่งยากและอาจจะทำให้นโยบายนั้น ๆ ไม่ประสบความสำเร็จได้ นอกจากนี้ความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติอาจจะมาจากขั้นตอนอื่น ๆ ในกระบวนการกำหนดนโยบาย

4.8 การจัดกิจกรรมตามลำดับอย่างเหมาะสม

เพื่อให้วัตถุประสงค์ของนโยบายบรรลุสัมฤทธิ์ผล จะต้องกำหนดกิจกรรมต่าง ๆ ที่ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติต้องดำเนินงาน กำหนดรายละเอียดและลำดับของกิจกรรมทั้งหมดในการนำนโยบายไปปฏิบัติมักมีปัญหาหรืออุปสรรคต่าง ๆ แต่เทคนิคโครงข่ายอาจ

นำมาใช้เป็นกรอบในการวางแผนและควบคุมโครงการ โดยระบุกิจกรรมที่ต้องดำเนินการ ผูกความสัมพันธ์ของกิจกรรมต่าง ๆ และจัดวางลำดับของกิจกรรมอย่างเป็นเหตุเป็นผล หลังจากนั้นก็ต้องมีการจัดการเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่ากิจกรรมต่าง ๆ ได้ดำเนินการอย่างถูกต้องตามตารางเวลา และถ้าดำเนินการไม่ถูกต้องก็ต้องได้รับการแก้ไขให้เหมาะสม

4.9 การติดต่อสื่อสารและประสานงานอย่างเต็มที่

การติดต่อสื่อสารและประสานงานอย่างเต็มที่ระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหารโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการประสานงานในการกำหนดนโยบายไปปฏิบัติ โดยทั่วไปมักไม่มีการติดต่อสื่อสารที่สมบูรณ์ แม้ระบบสารสนเทศอาจจะช่วยให้ได้ข้อมูลที่ต้องการ แต่ไม่ได้ให้หลักประกันว่าข้อมูล และคำสั่งของผู้ส่งข้อมูลจะมีการนำไปปฏิบัติตามที่กำหนดหรืออย่างที่เขาใจกัน เนื่องจากการประสานงานสัมพันธ์กับการใช้อำนาจส่วนตัวของผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ การประสานงานจึงไม่ใช่เพียงการติดต่อสื่อสารกันด้วยข้อมูลหรือการจัดโครงสร้างการบริหารที่เหมาะสมเท่านั้น

4.10 ผู้มีอำนาจหน้าที่นำนโยบายไปปฏิบัติต้องได้รับการยอมรับอย่างแท้จริง

การนำนโยบายไปปฏิบัติต้องไม่มีการต่อต้านคำสั่งใด ๆ หากเกิดการต่อต้านจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ระบบข้อมูลที่มีอยู่ทั้งหมดจะต้องช่วยให้ทราบล่วงหน้าถึงปฏิกิริยาที่ต่อต้านเพื่อสามารถเข้ามาจัดการควบคุมการต่อต้านนั้นได้ทันที เงื่อนไขที่ทำให้การนำอำนาจบารมีในการทำให้บุคคลอื่นทั้งภายในและภายนอกองค์กรยอมรับตนเอง เพื่อผู้มีอำนาจหน้าที่นั้นจะได้รับความเห็นชอบและสามารถประสานงานนโยบาย/แผนงาน/โครงการ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นต่อความสำเร็จของนโยบาย/แผนงาน/โครงการ

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการรับรู้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

1.1 ความหมายของพฤติกรรม

แลนดอเออร์ (Landore) อ้างอิงใน กัญยา สุวรรณแสง (2532, หน้า 92) ให้ความหมายของพฤติกรรม หมายถึง การกระทำของสิ่งมีชีวิต เช่น ร้องกรี๊ดเมื่อตกใจ

กัญยา สุวรรณแสง (2532, หน้า 92) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรม หมายถึง กริยา อาการ บทบาท ลีลา ท่าที การประพฤติ ปฏิบัติ การกระทำที่แสดงออกให้ปรากฏ สัมผัสได้ด้วยประสาทสัมผัสทางใดทางหนึ่งใน 5 ทวาร คือ โสตสัมผัส จักขุสัมผัส ชิวหาสัมผัส ฆานสัมผัส และทางผิวหนัง หรือมิฉะนั้นก็สามารถวัดได้ด้วยเครื่องมือ

พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้ หรือไม่ได้เช่น การทำงานของหัวใจ การทำงานของกล้ามเนื้อ การเดิน การพูด การคิด ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ เป็นต้น

ประภาเพ็ญ สุวรรณ อ้างอิงใน ฌ็อง-ฌัก กัวซาร์ วังศ์ธรรมมา (2551, หน้า 7) นักจิตวิทยาเชื่อว่าพฤติกรรมเป็นผลที่เกิดจากการทำปฏิกริยาของมนุษย์หรืออินทรีย์ (organize) กับสิ่งแวดล้อม (environment)

1.2 ส่วนประกอบของพฤติกรรมประกอบด้วย 2 ส่วน

1.2.1 พฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญา (cognitive domain)

พฤติกรรมด้านนี้เกี่ยวข้องกับความรู้ ความจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะทางสติปัญญา การใช้วิจารณญาณเพื่อประกอบการตัดสินใจ พฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา ประกอบด้วยความสามารถในระดับต่าง ๆ ดังนี้

1.) ความรู้ (knowledge) ในที่นี้เป็นพฤติกรรมขั้นต้น ซึ่งผู้เรียนเพียงแต่จำได้อาจจะโดยนึกได้หรือโดยการมองเห็น ได้ยินก็จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับ คำจำกัดความ ความหมายข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง วิธีแก้ปัญหา เป็นต้น

2.) ความเข้าใจ (comprehension) เมื่อบุคคลได้มีประสบการณ์กับ ข่าวสารหนึ่ง ๆ อาจจะโดยการฟัง ได้อ่าน หรือได้เขียน เป็นที่คาดว่าบุคคลนั้นจะทำความเข้าใจกับข่าวสารนั้น ๆ ความเข้าใจนี้อาจจะแสดงออกในรูปของทักษะ หรือความสามารถต่อไปนี้

2.1) การแปล (translation) หมายถึง ความสามารถในการเขียนบรรยายเกี่ยวกับข่าวสารนั้น ๆ โดยใช้คำพูดของตนเองซึ่งอาจจะออกมาในรูปแบบที่แตกต่างจากเดิม หรือออกมาในภาษาอื่น แต่ความหมายยังเหมือนเดิม

2.2) การให้ความหมาย (interpretation) หมายถึง การให้ความหมายต่อสิ่งต่าง ๆ หรือข่าวสารต่าง ๆ ซึ่งอาจออกมาในรูปความคิดเห็นหรือข้อสรุปตามที่บุคคลนั้นเข้าใจ

2.3) การคาดคะเน (extrapolation) หมายถึง ความสามารถในการตั้งความคาดหมาย หรือคาดหวังว่าจะอะไรจะเกิดขึ้น ซึ่งความสามารถนี้จะเกิดจากความเข้าใจสภาพการณ์และแนวโน้มที่อธิบายไว้ในข่าวสารนั้น ๆ

3.) การประยุกต์หรือการนำความรู้ไปใช้ (application)

หมายถึง ในการนำความรู้ไปใช้เป็นพฤติกรรมขั้นหนึ่งในหมวดพุทธิปัญญาซึ่งจะต้องอาศัยความสามารถหรือทักษะด้านความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้นี้ก็อีกนัยหนึ่งก็คือ การแก้ปัญหานั่นเอง

4.) การวิเคราะห์ (analysis)

ความสามารถในการวิเคราะห์เป็นขั้นหนึ่งของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญาซึ่งอาจแบ่งเป็นความสามารถขั้นย่อย ๆ ได้ 3 ขั้นตอนด้วยกันคือ

ความสามารถในขั้นที่ 1 ผู้เรียนสามารถแยกแยะองค์ประกอบของปัญหาหรือสภาพการณ์ออกเป็นส่วน ๆ เพื่อทำความเข้าใจกับสัดส่วนต่าง ๆ ให้ละเอียด

ความสามารถในขั้นที่ 2 ผู้เรียนสามารถมองเห็นความสัมพันธ์อย่างแน่ชัดระหว่างส่วนประกอบเหล่านั้น

ความสามารถในขั้นที่ 3 ผู้เรียนสามารถมองหลักการผสมผสานระหว่างส่วนประกอบที่รวมกันเป็นปัญหาหรือสภาพการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง

5.) การสังเคราะห์ (synthesis)

หมายถึงความสามารถในการนำเอาส่วนประกอบย่อยๆ หลาย ๆ ส่วนมารวมกันเข้าเป็นส่วนรวมที่มีโครงสร้างที่แน่ชัดโดยทั่วไปแล้วความสามารถนี้จะเกี่ยวข้องกับการนำเอาประสบการณ์เก่ามารวมกับประสบการณ์ใหม่แล้วสร้างเป็นแบบแผนหรือหลักสำหรับปฏิบัติขบวนการในการรวมกันของส่วนต่าง ๆ นั้นเป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผนความสามารถในการสังเคราะห์นี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมทางพุทธิปัญญาที่ก่อให้เกิดความคิดสร้างสรรค์หรือความคิดริเริ่มในตัวผู้เรียนความสามารถในการสังเคราะห์นี้จะต้องอาศัยความสามารถขั้นต่าง ๆ หลายขั้นดังกล่าวมาแล้วคือความเข้าใจการนำความรู้ไปใช้และความสามารถในการวิเคราะห์

6.) การประเมินผล (evaluation)

ความสามารถในการประเมินผลนี้เกี่ยวข้องกับการให้ค่าต่อความรู้หรือข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่จะต้องใช้เกณฑ์หรือมาตรฐานอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นส่วนประกอบในการประเมินผลมาตรฐานนี้อาจจะออกมาในรูปคุณภาพและปริมาณและมาตรฐานที่ใช้นี้อาจจะมาจากการที่บุคคลนั้นตั้งขึ้นเองหรือมาจากมาตรฐานที่มีอยู่แล้วความสามารถในการประเมินผลนอกจากจะเป็นความสามารถขั้นสุดท้ายของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญาแล้วยังเป็นตัวเชื่อมที่สำคัญของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญากับพฤติกรรมทางด้านความรู้สึก (affective domain) ซึ่งจะกล่าวให้ละเอียดต่อไปความสามารถในการประเมินผลนี้ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นในขั้นสุดท้ายเสมอไปแต่อาจจะอยู่ในขั้นของความสามารถหรือทักษะต่าง ๆ

จะเห็นว่าพฤติกรรมทางพุทธิปัญญา (cognitive domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงถึงความสามารถหรือทักษะที่ต้องใช้สติปัญญา ซึ่งสลับซับซ้อนมากกว่าพฤติกรรมขั้นแรก คือ ความรู้ (knowledge) และพฤติกรรมขั้นแรกนี้จะเป็นส่วนประกอบในการสร้างหรือก่อให้เกิดความสามารถหรือทักษะในขั้นต่อ ๆ ไป (เชิดชัย โชติสุทธิ, 2543, หน้า 9 – 14)

1.2.2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกความชอบ (affective domain)

พฤติกรรมด้านนี้หมายถึงความถึง ความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ ไม่ชอบ การให้คุณค่า การปรับเปลี่ยนหรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถืออยู่ พฤติกรรมด้านนี้ยากต่อการอธิบาย เพราะเกิดภายในจิตใจของบุคคล ซึ่งต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้ เพราะความรู้สึกภายในของคนนั้นยากต่อการที่จะวัดจากพฤติกรรมที่แสดงออกมาภายนอก

การเกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติ แบ่งออกเป็นขั้นตอน ดังนี้

1. การรับรู้ (receiving)
2. การตอบสนอง (responding)
3. การให้ค่า (valuing)
4. การจัดกลุ่ม (organization)
5. การแสดงคุณลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (characterization by value or value complex)

value or value complex)

เพื่อให้เข้าใจส่วนประกอบของขั้นตอนของการเกิดพฤติกรรมทางด้านทัศนคติความรู้สึกให้ชัดเจนยิ่งขึ้น จะขยายความของขั้นตอนต่าง ๆ ให้ชัดเจน ดังต่อไปนี้

1. การรับรู้หรือการใส่ใจ (receiving or attending)

ขั้นตอนของการรับหรือการใส่ใจนี้เป็นขั้นที่แสดงว่าบุคคลนั้นได้ถูกหรือมีภาวะจิตใจที่พร้อมที่จะรับสิ่งเร้านั้นหรือให้ความสนใจต่อสิ่งเร้านั้น การรับหรือการใส่ใจนี้เป็นขั้นของสภาพจิตใจขั้นแรกที่จะนำไปสู่สภาพจิตใจในขั้นต่อไป แต่เนื่องจากคนเรามีประสบการณ์เดิมซึ่งอาจจะได้จากการเรียนรู้ (ชนิดเป็นทางการหรือไม่เป็นทางการก็ได้) จากประสบการณ์เดิมนี้อาจจะมีสภาพจิตใจขั้นของการรับหรือการใส่ใจพร้อมแล้วโดยไม่ต้องถูกกระตุ้นให้เกิดขึ้นก็ได้

ในขั้นของการรับรู้นี้มีส่วนประกอบย่อย 3 ส่วน ซึ่งถือว่าเป็นส่วนประกอบที่จะเกิดต่อเนื่องกัน ส่วนประกอบย่อยมีดังนี้

- 1.1 ความตระหนัก (awareness)

ความตระหนักนี้เกือบจะคล้ายพฤติกรรมขั้นแรกของพฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา (cognitive domain) คือความรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริง (knowledge) ได้อธิบายมาแล้วแต่มีความแตกต่างตรงที่ว่าความตระหนักนี้ไม่ได้เกี่ยวข้องกับกำกับการจำหรือความสามารถที่จะระลึกได้แต่ความตระหนักหมายถึงการที่บุคคลได้จดคิด หรือการเกิดขึ้นในความรู้สึกว่ามีสิ่งหนึ่ง มีเหตุการณ์หนึ่งซึ่งการรู้สึกว่ามี หรือการได้จดคิดถึงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง นี่เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นในสภาวะของจิตใจ แต่ไม่ได้แสดงว่าบุคคลนั้นสามารถจำได้หรือระลึกได้ถึงลักษณะเฉพาะบางอย่างของสิ่งนั้น

1.2 ความยินดีหรือความเต็มใจที่จะรับ (willingness to receive)

ในขณะที่ผู้เรียนเกิดความพึงพอใจที่จะรับสิ่งที่มากระตุ้นความรู้สึกเอาไว้เช่นการให้ความสนใจอย่างดีในขณะที่ผู้อื่นกำลังพูดเป็นต้น

1.3 การเลือกรับหรือการใส่ใจ (controlled or selected attention)

สภาวะจิตใจในขั้นนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเกิดขึ้นที่ 1.1 และ 1.2 ดังกล่าวมาแล้วเมื่อมีสิ่งเร้ามาเร้าหรือมีสถานการณ์บางอย่างเกิดขึ้นบุคคลนั้นจะเลือกรับหรือเลือกใส่ใจเฉพาะสิ่งที่เขาชอบหรือสถานการณ์ที่เขาไม่ชอบพฤติกรรมพฤติกรรมในขั้นนี้อาจแสดงให้เห็นโดย “จากการฟังดนตรีบุคคลนั้นสามารถบอกถึงความแตกต่างของอารมณ์บอกความหมายของเครื่องดนตรีชนิดต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการขึ้นเป็นเสียงดนตรีนั้น”

2. การตอบสนอง (responding)

พฤติกรรมในขั้นนี้เกิดต่อเนื่องจากพฤติกรรมในขั้นที่ 1 คือ การรับหรือการให้ความสนใจต่อสถานการณ์หรือต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ ในขั้นนี้บุคคลจะถูกจูงใจให้เกิดความใส่ใจอย่างเต็มที่ซึ่งหมายความว่า บุคคลนั้นได้เกิดความรู้สึกผูกมัดตัวเองต่อสิ่งเร้าหรือสถานการณ์มากระตุ้น ความรู้สึกผูกมัดนี้ยังเป็นเพียงความรู้สึกขั้นต้น จึงยืนยันไม่ได้แน่นอนว่าบุคคลนั้นมี “ทัศนคติ” หรือ “ค่านิยม” ในทางใดทางหนึ่งต่อสถานการณ์หรือสิ่งเร้านั้น ๆ ในขั้นนี้อาจกล่าวได้ว่า บุคคลเกิด “ความสนใจ” อย่างแท้จริง ซึ่งถ้าความสนใจเกิดขึ้นก็หมายความว่าผู้เรียนได้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีความรู้สึกผูกมัดกับวัตถุสิ่งของสถานการณ์หรือปรากฏการณ์ใดปรากฏการณ์หนึ่ง ซึ่งจะทำให้บุคคลนั้นพยายามทำปฏิกิริยาตอบสนองบางอย่างหรือได้รับความพึงพอใจจากการมีส่วนร่วมหรือจากการทำกิจกรรม นั้น

พฤติกรรมขั้นการตอบสนองนี้มีส่วนประกอบย่อย 3 ส่วนประกอบ คือ

2.1 การยินยอมในการตอบสนอง (acquiescence in responding)

ในขั้นนี้อาจให้คำว่า “เชื่อฟัง” แทนพฤติกรรมที่แสดงว่ามีกรยินยอมในการตอบสนองแต่การทำปฏิกิริยาตอบสนองของบุคคลในขั้นนี้ไม่ได้แสดงว่าเขา

ยอมรับถึงความจำเป็นหรือประโยชน์จากการทำปฏิกริยานั้น ๆ ตัวอย่าง ของพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การยินดีที่จะปฏิบัติตามกฎหมายทางด้านสุขภาพอนามัย เชื้อฟังกฎเกณฑ์การเล่นต่าง ๆ

2.2 ความเต็มใจที่จะตอบสนอง (willingness to respond)

ในขั้นนี้บุคคลเกิดความรู้สึกผูกมัดที่จะทำปฏิกริยาบางอย่างซึ่ง ไม่ใช่เพียงเพื่อจะหลีกเลี่ยงจากสิ่งที่ไม่พึงพอใจหรือหลีกเลี่ยงการลงโทษ แต่จะเนื่องมาจาก ความเต็มใจของบุคคลนั้นจริง ๆ อาจกล่าวได้ว่า บุคคลนั้นเกิดความสมัครใจที่จะกระทำซึ่ง เป็นผลมาจากการเลือกของบุคคลนั่นเอง ตัวอย่างของพฤติกรรมในขั้นนี้ได้แก่ การยอมรับ ความผิดชอบในอันที่จะปรับปรุงสุขภาพของตนเองและความรับผิดชอบต่อสุขภาพอนามัยของ บุคคลอื่น

2.3 ความพอใจในการตอบสนอง (satisfaction in response)

พฤติกรรมขั้นนี้สืบเนื่องมาจากการเต็มใจที่จะตอบสนองเมื่อ บุคคลทำปฏิกริยาบางอย่างไปแล้ว บุคคลนั้นเกิดความรู้สึกพอใจ ซึ่งเป็นสภาวะทางอารมณ์ ของบุคคล อาจจะถูกออกมาในรูปความพอใจ ความสนุกสนาน เป็นต้น ตัวอย่างพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การเกิดความรู้สึกยินดีในการอ่านหนังสือ เกิดความรู้สึกพอใจในการได้สนทนากับบุคคล อื่น เป็นต้น

3. การให้ค่าหรือการเกิดค่านิยม (valuing)

คำว่า “นิยม” นี้มักจะถูกใช้บ่อย ๆ ในการเขียนวัตถุประสงค์ ทางการศึกษาซึ่งการที่เราให้ค่านิยมต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด ภาวการณ์ใดภาวการณ์หนึ่ง นั้น หมายถึง สิ่งนั้นหรือภาวการณ์นั้นมีคุณค่าต่อตัวเรา การให้ค่านี้เกิดจากประสบการณ์และการประเมิน ค่าของบุคคลนั่นเองและขณะเดียวกันก็เป็นผลจากสังคมด้วยส่วนหนึ่ง

พฤติกรรมขั้นนี้อาจจะอธิบายให้ชัดเจนโดยใช้คำว่า “ความเชื่อ” หรือ “ทัศนคติ” ในขั้นนี้บุคคลกระทำปฏิกริยาหรือพฤติกรรมซึ่งแสดงว่าเขายอมรับหรือรับรู้ว่ สิ่งนั้นเป็นสิ่งที่มีความสำคัญสำหรับตัวเขา หรือแสดงว่าเขามีค่านิยมอย่างใดอย่างหนึ่งในขั้นนี้เราจะ ไม่พิจารณาถึงความสัมพันธ์ของค่านิยมต่าง ๆ แต่จะพิจารณาเฉพาะถึงขบวนการยอมรับในตัว บุคคลเกี่ยวกับสิ่งที่เขาเกิดความตระหนักให้อยู่ในภาวะที่เขาสามารถบังคับได้ หรือเป็นสิ่งที่ เป็นของเขาอย่างแท้จริง พฤติกรรมขั้นนี้ส่วนมากมักจะใช้คำว่า “ทัศนคติ” และ “ค่านิยม”

4. การจัดกลุ่ม (organization)

เมื่อบุคคลเกิดค่านิยมต่าง ๆ ขึ้นแล้ว ซึ่งหมายความว่าค่านิยมที่เขา มีนั้นจะมีหลายชนิด จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดระบบของค่านิยมต่าง ๆ ให้เข้ากลุ่มโดย พิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่านิยมเหล่านั้น การจัดกลุ่มค่านิยมนี้ แบ่งเป็นส่วนประกอบดังนี้

4.1 การจัดกลุ่มค่านิยม พฤติกรรมในขั้นนี้จะเป็นส่วนที่เกิดเพิ่มเติมของขั้นที่ 3 (การให้ค่า) บุคคลจะสามารถมองเห็นว่าสิ่งที่เขาให้ค่าใหม่นี้มีส่วนสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับค่านิยมที่เขาเคยมีอยู่เดิม หรือที่กำลังจะมีต่อไปอย่างไรบ้าง การเกิดความคิดนี้อาจจะออกมาในลักษณะเป็นนามธรรมหรือออกมาในรูปสัญลักษณ์ก็ได้

4.2 การจัดระบบของค่านิยม ในขั้นนี้บุคคลจะนำค่านิยมต่าง ๆ ที่เขามีอยู่มาจัดระบบ อาจจะเป็นการเรียงลำดับ โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของค่านิยมเหล่านั้น ซึ่งจะเป็นที่มาของการกำหนดปรัชญาของชีวิตของบุคคลนั้นหรืออาจจะออกมาในรูปแบบสังเคราะห์ ค่านิยมต่าง ๆ และจากการสังเคราะห์นี้บุคคลนั้นก็จะได้ค่านิยมใหม่สำหรับตัวเองขึ้นมา ตัวอย่างพฤติกรรมในขั้นนี้ ได้แก่ การวางแผนเกี่ยวกับการพักผ่อนของตนเอง เพื่อเป็นเกณฑ์ในการปฏิบัติและให้เกิดความสมดุลกับกิจกรรมอื่น ๆ ที่มี

5. การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (characterization by a value or value complex)

พฤติกรรมนี้ถือว่าเป็นส่วนประกอบหนึ่งของกระบวนการซึมซับ ในขั้นนี้ “ค่านิยม” ต่าง ๆ จะอยู่ในส่วนประกอบของค่านิยมต่าง ๆ ของบุคคลเพราะถือว่าบุคคลมีค่านิยมหลายชนิด และบุคคลก็จัดอันดับค่านิยมเหล่านั้น อาจเรียงลำดับจากที่ดีที่สุดถึงดีน้อยสุดที่เราเรียกว่า “ลำดับค่านิยม” ค่านิยมเหล่านี้จะเป็นตัวควบคุมพฤติกรรมของบุคคล เชื่อกันว่าบุคคลจะแสดงปฏิกิริยาหรือพฤติกรรมต่าง ๆ โดยมีผลจากค่านิยมที่เขาได้รับเอาไว้ พฤติกรรมในขั้นนี้มีส่วนประกอบ 3 ส่วนคือ

5.1 การวางหลักทั่วไป (generalized set) พฤติกรรมในขั้นนี้แสดงให้เห็นถึงความพร้อมที่จะปฏิบัติสิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือในแนวทางใดแนวทางหนึ่ง อาจเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่รู้ตัวแต่เป็นสิ่งที่จะเป็นแนวทางของการปฏิบัติบางอย่าง หลักทั่วไปที่จะเกิดขึ้นนี้จะปรากฏฐานของบุคคลในการที่จะแก้ไข หรือควบคุมปัญหาต่าง ๆ ในสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับตัวบุคคลนั้น และเป็นรากฐานให้เกิดการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างของพฤติกรรมในขั้นนี้ได้แก่ความพร้อมที่จะปรับปรุงแก้ไขกฎเกณฑ์ต่าง ๆ และเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติบางอย่างตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น

5.2 การแสดงลักษณะ (characterization) พฤติกรรมในขั้นนี้เป็นพฤติกรรมขั้นสูงสุดของกระบวนการซึมซับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหรือสังเกตได้โดยบุคคลอื่น การแสดงลักษณะนี้จะเป็นสิ่งที่ค่อนข้างถาวร ซึ่งสืบเนื่องมาจากค่านิยมที่บุคคลนั้นยึดมั่นอยู่ พฤติกรรมในขั้นนี้อาจจะแสดงให้เห็น โดยผู้เรียนผ่านกระบวนการเรียนรู้ ตัวอย่างพฤติกรรมใน

ขั้นนี้ ได้แก่ การสร้างปรัชญาชีวิตสำหรับตัวเอง การคิดกฎต่าง ๆ ในการปฏิบัติตนโดยพิจารณาถึงเหตุผลทางด้านศีลธรรมจรรยาและด้านหลักประชาธิปไตย

5.3 พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (psychomotor domain)

พฤติกรรมด้านนี้เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติ หรือพฤติกรรมที่แสดงออกและสังเกตได้ในสถานการณ์หนึ่ง ๆ หรืออาจจะเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้า คือ บุคคลไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ แต่คาดคะเนว่าอาจจะปฏิบัติในโอกาสต่อไป พฤติกรรมการแสดงออกนี้เป็นพฤติกรรมขั้นสุดท้ายที่เป็นเป้าหมายของการศึกษาที่จะต้องอาศัยพฤติกรรมระดับต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วเป็นส่วนประกอบ พฤติกรรมด้านนี้เมื่อแสดงออกมาจะสามารถประเมินได้ง่าย แต่กระบวนการจะก่อให้เกิดพฤติกรรมนี้ต้องอาศัยระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน (เชิดชัย โชติสุทธิ, 2543, หน้า 9 - 22 อ้างอิงใน ญัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา, 2551, หน้า 7 - 14)

2. แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้

2.1 ความหมายของการรับรู้

กรรณิการ์ ภูประเสริฐ (2540 อ้างอิงใน บัณฑิต เผ่าวัฒนา, 2548, หน้า 7) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง ผลของความรู้เดิมบวกเข้ากับการรับสัมผัส ผู้รับสัมผัสจะต้องแปลความหมายของการรับสัมผัสออกมาโดยอาศัยประสบการณ์เดิมหรือความรู้เดิมเป็นพื้นฐาน ซึ่งความรู้เดิมหรือประสบการณ์เดิมขึ้นอยู่กับบุคคลแต่ละคน นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับความต้องการ ค่านิยม ทักษะ และบุคลิกภาพของแต่ละคน ซึ่งแตกต่างกันไป

กมล เกาพิจิตร (2496 อ้างอิงใน กัญญา สุวรรณแสง, 2532, หน้า 128) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง อากาโรที่จิตใจมีความเข้าใจ เมื่อมีการสัมผัส

กัญญา สุวรรณแสง (2532, หน้า 127) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง การใช้ประสบการณ์เดิมแปลความหมาย สิ่งเร้า ที่ผ่านประสาทสัมผัสแล้วเกิดความรู้สึกรู้ความหมาย

สัมผัส คือ อากาโรที่ตัวของประสาท เมื่อมีสิ่งใดมาเร้า เป็นการติดต่อลำดับแรกของกระบวนการซึ่งยังไม่มี การตีความหมาย

สิ่งเร้า คือ ตัวที่มากระตุ้นให้บุคคลเกิดพฤติกรรม แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

สิ่งเร้าภายใน (Internal Stimulus) เป็นเรื่องของการทำงานของอวัยวะต่าง ๆ ภายในร่างกายของมนุษย์เอง

สิ่งเร้าภายนอก (External Stimulus) เป็นสิ่งเร้าอันเกิดจากสิ่งแวดล้อมนอกกาย ร่างการทั้งนามธรรม รูปธรรม อยู่ในลักษณะวัตถุ สิ่งของ มนุษย์ สัตว์ สภาพการณ์ ตลอดจนนามธรรมต่าง ๆ เช่น วัฒนธรรม ประเพณี ความเชื่อ ศาสนา ค่านิยม ฯลฯ

นพ ศรีบุญนาท (2546, หน้า 162) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ (perception) หมายถึง กระบวนการที่บุคคล รับ จัดระเบียบ และแปลข้อมูล จากสภาพแวดล้อมที่ดำรงอยู่

บัณฑิต เผ่าวัฒนา (2548, หน้า 7) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ (Perception) หมายถึง สิ่งสำคัญในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ ทำให้มนุษย์พัฒนาทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม ซึ่งเป็นทิศทางพฤติกรรมของมนุษย์ที่แสดงออกมาโดยเปิดเผย

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2537 หน้า 41) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการจิตวิทยาพื้นฐานของบุคคล เพื่อให้เกิดความจำ ความคิด หรือ การเรียนรู้ ซึ่งการรับรู้เกี่ยวกับเหตุการณ์ต่าง ๆ บุคคลจะรับพลังงานจากสิ่งเร้าซึ่งจะเร้าประสาทสัมผัส ประสาทสัมผัสจะเข้ารหัสพลังงานนั้นผ่านมาทางเส้นประสาท และเส้นประสาทจะส่งข้อมูลต่อไปยังสมอง และสุดท้ายจะเป็นการรับรู้เกี่ยวกับสิ่งเร้านั้น ๆ ในขั้นนี้ความสนใจ (attention) ของบุคคลจะแสดงถึงความรู้ที่พุ่งไปที่สิ่งของที่เป็นสิ่งเร้าประสาทสัมผัส และการรับรู้จะแสดงถึงลักษณะของสิ่งของในด้านรูปร่าง เสียง ความรู้สึก รสและกลิ่น

ประติพันธ์ อปรมัย (2523 อ้างอิงใน กัญญา สุวรรณแสง, 2532, หน้า 127) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่บุคคลรับสัมผัสสิ่งเร้าแล้วใช้ประสบการณ์หรือความรู้เดิมแปลความหมายของสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้น

ปราณี รามสูต (2528 อ้างอิงใน กัญญา สุวรรณแสง, 2532 หน้า 128) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่ร่างกายรับสัมผัสสิ่งแวดล้อมแล้วแปลความหมายการสัมผัสที่ได้รับ โดยใช้ความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม เป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมายสิ่งนั้น ๆ ออกมาเป็นความรู้ความเข้าใจ

กล่าวได้ว่า การรับรู้ หมายถึง พื้นฐานของพฤติกรรมมนุษย์ ที่แปลหรือให้ความหมายกับสิ่งที่บุคคลได้รับรู้ผ่านประสาทสัมผัส และสิ่งรอบ ๆ ตัว โดยมีประสบการณ์เดิมของแต่ละบุคคลกลั่นกรองออกมาจากตัวบุคคล

2.2 ความสำคัญของการรับรู้

กัญญา สุวรรณแสง (2532 หน้า 150) ได้ให้ความสำคัญของการรับรู้ ดังนี้

2.2.1 มีความสำคัญต่อการเรียนรู้

การรับรู้ทำให้เกิดการเรียนรู้ ถ้าไม่มีการรับรู้การเรียนรู้ก็เกิดขึ้นไม่ได้
สังเกตได้จากขบวนการดังนี้

สิ่งเร้า – ประสาทสัมผัสกับสิ่งเร้า – ตีความและรู้ความหมาย – รับรู้ –
เกิดเป็นการเรียนรู้

2.2.2 มีความสำคัญต่อ เจตคติ อารมณ์ และแนวโน้มของพฤติกรรม

เมื่อรับรู้แล้วย่อมเกิดความรู้สึกและมีอารมณ์ พัฒนามาเป็นเจตคติ
แล้วพฤติกรรมก็ตามมา

2.3 กระบวนการรับรู้

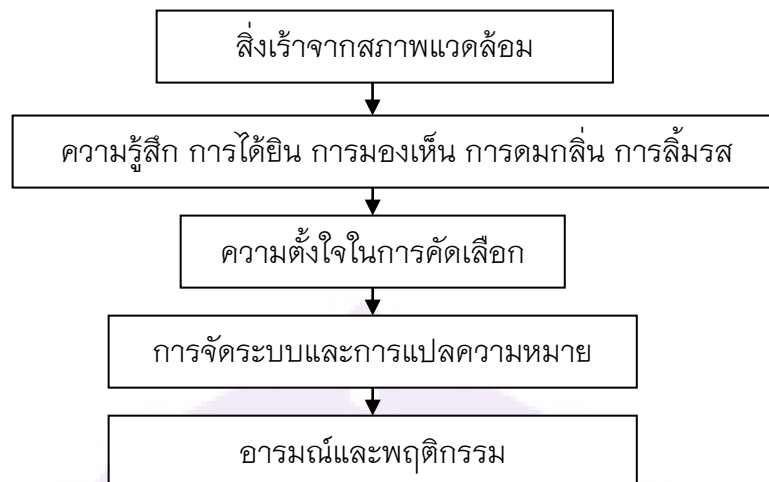
สมัย จิตหมวด (2521 อ้างอิงใน บัณฑิต เผ่าวัฒนา, 2548, หน้า 8-9)
กล่าวว่ากระบวนการรับรู้ ประกอบด้วย

1. อากาสัมผัส คือ อากาสที่อวัยวะสัมผัสกับสิ่งที่เร้าหรือสิ่งเร้าที่ผ่านมาก
และกระทบกับอวัยวะ เพื่อให้บุคคลได้รับรู้ภาวะแวดล้อมรอบตัว แล้วเกิดปฏิกิริยาตอบสนองขึ้น

2. การแปลความหมายจากอาการสัมผัส สิ่งที่ช่วยแปลความหมายได้ดีและ
ถูกต้องนั้น คือ สถิติปัญญา การสังเกต การพิจารณา ความสนใจ ความตั้งใจ และคุณภาพของ
จิตในขณะนั้น

3. ความรู้ประสบการณ์เดิม ได้แก่ ความคิด ความรู้ ความเข้าใจ และการ
กระทำของผู้รับรู้ในอดีตที่จะต้องประกอบด้วยความถูกต้อง ความแน่นอน ความชัดเจน รวมทั้ง
มีปริมาณข้อมูลมากพอหรือรอบรู้หลาย ๆ อย่าง

นพ ศรีบุญนาท (2546, หน้า 162) กล่าวว่า กระบวนการของการรับรู้
เริ่มต้นจากสิ่งเร้าในสภาพแวดล้อม กระตุ้นให้บุคคลสนใจและตั้งใจในสิ่งนั้น โดยประสาทสัมผัส
ต่าง ๆ ทั้งทางหู ตา จมูก ปากและทางกาย หลังจากนั้นบุคคลก็จะตีความหรือแปลความข้อมูล
หรือสิ่งที่ได้รับมาและมีการตอบสนองต่าง ๆ ในขั้นสุดท้าย



ภาพ 2 กระบวนการของการรับรู้

ที่มา: นพ ศรีบุญภาค, 2546, หน้า 162

2.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

กันยา สุวรรณแสง (2542 อ้างอิงใน บัณฑิต เผ่าวัฒนา, 2548, หน้า 10)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ มีอยู่ 2 ประการ คือ

1. ลักษณะของผู้รับรู้ แบ่งออกเป็น 2 ปัจจัย คือ

1.1 ปัจจัยด้านกายภาพ (สรีระ) หมายถึง ภาวะสัมผัส เช่น หู ตา จมูก รวมถึงภาวะสัมผัสอื่น ๆ มีความพร้อม ความปกติ ความสมบูรณ์ และมีขอบเขตในการรับรู้เพียงใด

1.2 ปัจจัยด้านจิตวิทยา ได้แก่ ความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม ความต้องการสภาพจิตใจหรือสภาวะอารมณ์ อิทธิพลของสังคม ความพร้อมที่จะรับรู้ ความยึดมั่น ความคาดหวัง และความเชื่อถือ

2. ลักษณะของสิ่งเร้า ได้แก่ สิ่งเร้าภายนอกที่ดึงดูดความสนใจ และการจัดหมวดหมู่ของวัตถุที่เป็นสิ่งเร้า

นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

1. ความรู้เรื่องรถโดยสารสาธารณะ

1.1 คำจำกัดความรถโดยสาร

รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าหรือ
โดยไม่จำกัดเส้นทาง

รถโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการค้าหรือ
ธุรกิจของตนเอง ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 12 ที่นั่งขึ้นไป และมีน้ำหนักรถเกินกว่า 1,600
กิโลกรัมขึ้นไป

รถขนาดเล็ก หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและหรือสิ่งของเพื่อ
สินค้าตามเส้นทางที่กำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม

1.2 ลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

รูปและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 7 มาตรฐาน
ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2522 ดังนี้

มาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ

มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ

มาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ

มาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้น

มาตรฐาน 5 คือ รถพ่วง

มาตรฐาน 6 คือ รถกึ่งพ่วง

มาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ

โดยแต่ละมาตรฐานมีรายละเอียดดังนี้

มาตรฐาน 1 ก คือ รถปรับอากาศพิเศษ ไม่มียื่น

ห้องผู้โดยสารแยกจากห้องขับรถ จัดวางที่นั่งผู้โดยสารขนานกับความกว้าง
ของตัวรถไม่เกินแถวละ 3 ที่นั่ง

ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มี

ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์ มี

ห้องสุขภัณฑ์และที่เก็บสัมภาระ มี

2. ความรู้เรื่องเข็มขัดนิรภัย

2.1 ความหมายของเข็มขัดนิรภัย

ตามความหมายของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์ หมายถึง ชุดอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตราย เนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์

ในความหมายของต่างประเทศ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า เข็มขัดนิรภัยดังต่อไปนี้

ประเทศออสเตรเลีย เข็มขัดนิรภัย หมายถึง อุปกรณ์ที่ติดตั้งไว้ในส่วนของที่นั่งด้านหน้าของรถส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนาดเล็ก และยังติดตั้งไว้กับที่นั่งตอนท้ายของรถ

ประเทศสิงคโปร์ เข็มขัดนิรภัย หมายถึง เข็มขัดที่ประสงค์ให้บุคคลที่อยู่ในรถยนต์ได้สวมคาดไว้ โดยมีการออกแบบ เพื่อใช้ป้องกันหรือลดการบาดเจ็บแก่ผู้ใช้เข็มขัดในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์และผู้อื่น (ธีระยุทธ ธรรมสาโรช. 2541, หน้า 43)

2.2 วิธีการคาดเข็มขัดนิรภัย

แม้ว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยจะไม่ป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุได้ร้อยเปอร์เซ็นต์ แต่ถือได้ว่าเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุจากมากให้ลดน้อยลงได้ หรือกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อย ก็จะช่วยป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บเลย ดังนั้นวิธีการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ถูกต้องจึงเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง โดยมี 3 แนวทาง (หมอชาวบ้าน. 2536) ได้แก่

2.2.1 คาดเข็มขัดนิรภัย โดยให้เข็มขัดส่วนล่างทาบบนกับกระดูกเชิงกราน เพราะกระดูกเชิงกรานนี้สามารถรับแรงกระแทกได้ถึง 1 ตัน (1000 กิโลกรัม) และควรจะต้องคาดให้ต่ำกว่าเข็มขัดธรรมดาประมาณ 5 – 10 เซนติเมตร เข็มขัดส่วนบนพาดทแยงผ่านกระดูกไหปลาร้าไปยังด้านตรงข้าม แต่ระวังอย่าให้สายเข็มขัดพาดชิดลำคอ หรือบนท่อนแขน

2.2.2 การคาดเข็มขัดนิรภัยในเด็กที่อายุต่ำกว่า 11 ปี ไม่ควรให้เด็กนั่งเบาะหน้าและในกรณีที่ผู้โดยสารเป็นทารก จะต้องรัดเบาะที่รองหรือรถเข็นให้แน่น และต้องวางเบาะหรือรถเข็นไว้บริเวณเบาะหลังเท่านั้น

2.2.3 การคาดเข็มขัดนิรภัยของหญิงมีครรภ์ ควรจะพาดให้ส่วนที่ยึดตัวพาดผ่านต้นขาทั้งสองข้าง และอยู่ต่ำกว่าครรภ์ของผู้คาด โดยให้อยู่ห่างสะโพกให้มากที่สุด ส่วนที่ยึดไหล่ให้พาดผ่านไประหว่างกึ่งกลางของลิ้นปี่ ด้วยวิธีนี้จะช่วยป้องกันอันตรายได้ทั้งแม่และลูกในครรภ์ ที่สำคัญคืออย่าให้สายเข็มขัดรัดบนช่องท้องอย่างเด็ดขาด

2.3 ประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย

จากการศึกษาพบว่า เมื่อรถเคลื่อนที่คนที่อยู่ในรถจะเคลื่อนที่ด้วยความเร็วเท่ากับรถยนต์หากเกิดการชนจะทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารถูกเหวี่ยงไปกระทบกับอุปกรณ์ติดตั้งภายในรถหากไม่รัดเข็มขัดนิรภัย หรือเมื่อรถยนต์หยุดกะทันหันผู้ที่นั่งอยู่ตอนหน้าของรถจะถูกเหวี่ยงไปข้างหน้า ถ้าเป็นการชนส่วนหัวของรถจะทำให้ผู้ขับขี่กระทบกับอุปกรณ์ส่วนหน้าภายในรถ ได้แก่ พวงมาลัย กระจกหน้ารถ และความแรงของการชนขึ้นอยู่กับความเร็วของรถในขณะที่มีการชน ร่างกายมนุษย์ไม่ได้ถูกสร้างมาเพื่อให้ทนทานต่อแรงกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากรถชนกัน แต่เราสามารถป้องกันได้โดยการหาวิธีที่เหมาะสมกับสภาพร่างกาย สิ่งที่ต้องคำนึงถึงมากที่สุดคือสมอง ซึ่งเป็นส่วนที่บอบบางและกระกระเทือนได้ง่าย (สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2538, หน้า 2)

ประโยชน์ที่สำคัญของเข็มขัดนิรภัยคือช่วยป้องกันไม่ให้เกิดคนกระเด็นหรือลอยออกไป นอกรถ ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุแต่ถ้าไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยอันตรายที่เกิดเวลาชนกันก็คือศีรษะจะพุ่งออกไปกระทบกับหน้ารถ ทำให้เกิดการบาดเจ็บตามใบหน้า สมอง หน้าอก และกระดูกสันหลังส่วนคอ ฉะนั้นการขับรถยนต์ด้วยความเร็วต่ำจะช่วยเสริมให้การใช้เข็มขัดนิรภัยได้ผลมากยิ่งขึ้น เนื่องจากอัตราความเร็วของรถต่ำช่วยให้แรงกระแทกน้อยลงด้วย ผลก็คือเพิ่มความปลอดภัยของผู้รัดเข็มขัดและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ

เข็มขัดนิรภัย ถึงแม้จะมีประโยชน์ในการลดความรุนแรงและอันตรายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ แต่ก็อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บได้เช่นกัน กล่าวคืออาจจะทำให้มีการบาดเจ็บของอวัยวะภายใน หรือมีการบาดเจ็บที่กระดูกสันหลังได้ เนื่องจากแรงดึงแยกเมื่อรถเบรกกะทันหัน พอรถหยุดคนจะก้มตัวอย่างแรงทันที ทำให้กระดูกสันหลังฉีกขาดได้ แต่ถึงกระนั้นการบาดเจ็บจากเข็มขัดนิรภัยก็สามารถรักษาได้ดีกว่าที่จะต้องเสียชีวิต (หมอบชาวบ้าน, 2536, หน้า 18-19) เพราะตัวกระเด็นออกไปนอกรถเนื่องจากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

สรุปคือ เข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์ในการลดความรุนแรง ลดการเสียชีวิตได้เนื่องจาก

1. เข็มขัดนิรภัยสามารถเหนี่ยวรั้งตัวผู้ขับขี่ในขณะที่รถหยุดอย่างกะทันหัน
2. เข็มขัดนิรภัยสามารถลดแรงกระแทกที่เกิดขึ้นกับส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายโดยเฉพาะ
3. เข็มขัดนิรภัยสามารถช่วยไม่ให้ผู้โดยสารกระทบกับส่วนต่าง ๆ ภายในตัวรถ รวมทั้งกระจกกันลมหน้าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
4. เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้กระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

2.4 อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance Data) ของโรงพยาบาลเครือข่ายระดับชาติปี พ.ศ.2554 โดยสำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ปรากฏว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุรถยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ มีสัดส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 15 ซึ่งผู้โดยสารมีสัดส่วนการคาดเข็มขัดเพียงร้อยละ 6 (มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2556 หน้า 25)

2.5 สาเหตุของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงด้วยวิธีการสอบถาม (Self-Report Survey) ของผู้ใช้รถยนต์ในปี พ.ศ.2553 ปรากฏว่า มีสาเหตุที่ใช้ในการสำรวจประกอบด้วย

- 2.5.1 เดินทางระยะใกล้
- 2.5.2 ไม่ได้ขับรถออกถนนใหญ่
- 2.5.3 เร่งรีบ หรือต้องขึ้นลงรถบ่อย
- 2.5.4 ลืม
- 2.5.5 รู้สึกอึดอัด/ ไม่สบาย
- 2.5.6 ตำรวจไม่จับ
- 2.5.7 กลัวเสียผ้ายับ
- 2.5.8 ไม่จำเป็น เพราะขับรถดี ไม่เคยเฉี่ยวชน
- 2.5.9 รถที่ใช้อยู่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย
- 2.5.10 เกรงว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุจะปลดเข็มขัดไม่ออก
- 2.5.11 อื่น ๆ

จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น สาเหตุส่วนใหญ่ 3 อันดับแรก คือ เดินทางระยะใกล้ ร้อยละ 51 ไม่ได้ขับออกถนนใหญ่ ร้อยละ 29 และเร่งรีบหรือต้องขึ้น-ลงรถบ่อย ร้อยละ 28 (มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2556 หน้า 26)

3. กฎหมายที่เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ

รายงาน Global Status Report on Road Safety 2013 โดยองค์การอนามัยโลก ปรากฏว่า เกือบทุกประเทศทั่วโลก (ร้อยละ 90) กำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้า หรือครอบคลุมไปถึงผู้โดยสารตอนหลังให้คาดเข็มขัดนิรภัย จากการสำรวจประเทศที่มีการบังคับใช้กฎหมายเข็มขัดนิรภัย กว่าร้อยละ 61 มีการบังคับใช้กฎหมายเข็มขัดนิรภัยครอบคลุมทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกตำแหน่งที่นั่ง ซึ่งเป็นประเทศในทวีปยุโรป และทวีปออสเตรเลีย ในขณะที่ ร้อย

ละ 29 ยังไม่ได้กำหนดให้มีการบังคับใช้กฎหมายการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารตอนหลัง ซึ่งเป็นประเทศในแถบทวีปอเมริกาและทวีปเอเชีย ยกเว้นญี่ปุ่น จีน และเกาหลี เช่นเดียวกับ ประเทศไทยที่ได้มีการออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยตาม พรบ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538 บังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2538

3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเข็มขัดนิรภัย

3.1.1 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัย พ.ศ.2555 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2555

3.1.2 กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการโดยสาร พ.ศ. 2557

3.2 ประเภทรถยนต์ที่กำหนดให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัย

3.2.1 รถยนต์ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

รถที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2531 เป็นต้นไป ดังนี้

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รถเก๋ง)
2. รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด
3. รถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่)

รถที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2537 เป็นต้นไป ดังนี้

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รถตู้)
2. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รถปิคอัพ)

รถยนต์ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เฉพาะรถที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2537

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 15 ที่นั่ง ซึ่งจดทะเบียนรหัสนำหน้า

1. รหัส 10 (การขนส่งประจำทาง)
2. รหัส 30 (การขนส่งไม่ประจำทาง)
3. รหัส 40 (การขนส่งส่วนบุคคล)

รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ที่มีน้ำหนักรถไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม ที่จดทะเบียนรหัสนำหน้า 70 (การขนส่งไม่ประจำทาง)

รถขนาดเล็กที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 15 ที่นั่ง ซึ่งจดทะเบียน รหัสนำหน้า 20 (รถประจำทางวิ่งในเขตเมือง)

กรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย มีผลบังคับใช้ทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม 2540 เป็นต้นไป กรณีไม่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามกำหนด กรมการขนส่งทางบก จะไม่ผ่านการตรวจสภาพรถให้

1. มีความผิดตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
2. มีความผิดตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ปรับไม่เกิน 50,000 บาท
3. ผู้ขับรถและผู้นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับรถ หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะมีความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2538 ปรับรายละไม่เกิน 500 บาท

3.3 การส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

3.3.1 การประชาสัมพันธ์โดยการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เช่น ป้ายรณรงค์ การจัดทำแผ่นพับ/เอกสารรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ

3.3.2 การจัดอบรมให้ความรู้แก่ประชาชน

3.3.3 การจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย

3.3.4 การจัดตั้งจุดตรวจเพื่อรณรงค์ และตรวจจับผู้ฝ่าฝืนเกี่ยวกับการกระทำผิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

3.3.4 การรณรงค์ตักเตือนประชาชนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร

ข้อมูลทั่วไปของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาได้จัดตั้งและเปิดดำเนินการครั้งแรกเมื่อประมาณเดือนพฤศจิกายน 2520 โดยเช่าอาคารของเอกชนต่อมาทางราชการได้จัดสรรที่ดิน ณ ที่ปัจจุบันและปลูกสร้างอาคารสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาในบริเวณเลขที่ 529 หมู่ 11 ถนนศูนย์ราชการ ตำบลบ้านต๋อม อำเภอเมืองพะเยาจังหวัดพะเยาเนื้อที่จำนวน 14 ไร่ 37.8 ตารางวา รับผิดชอบในเขตท้องที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอดอกคำใต้ อำเภอแม่ใจ อำเภอภูกามยาว มีข้าราชการ 19 คน ลูกจ้างประจำ 4 คน พนักงานราชการ 9 คน ลูกจ้างตามระบบสัญญาจ้าง 1 คน รวม 33 คน

ปัจจุบันสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีหน่วยงานในสังกัด จำนวน 3 แห่ง ดังต่อไปนี้

1. สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาอำเภอภูซางเปิดทำการเมื่อวันที่ พฤษภาคม 2553 มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ตั้งอยู่ที่ 111 หมู่ 9 ตำบลเชียงแวง อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอได้แก่ อำเภอเชียงคำ อำเภอจุน และอำเภอภูซาง มีข้าราชการ 5 คน ลูกจ้างประจำ 2 คน พนักงานราชการ 4 คน รวม 11 คน

2. สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาอำเภอปงเปิดทำการเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2532 มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ตั้งอยู่ที่ 82 ม.11 ตำบลลอย อำเภอปง จังหวัดพะเยา รับผิดชอบในเขตท้องที่ 2 อำเภอ ได้แก่อำเภอปง และอำเภอเชียงม่วน มีข้าราชการ 3 คน ลูกจ้างประจำ 2 คน พนักงานราชการ 3 คนรวม 8 คน

3. สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยาเปิดทำการเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2522 อยู่ในความดูแลของเทศบาลเมืองพะเยา มีเนื้อที่ประมาณ 4 ไร่ ตั้งอยู่ที่ถนนรอบเวียง ตำบลเวียง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา มีข้าราชการ 1 คน

หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุม ดูแล และจัดระเบียบ การขนส่งทางถนนภายในจังหวัดให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยรับผิดชอบ งานด้านการประกอบการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง การสำรวจ รวบรวมจัดทำสถิติและ วิเคราะห์ข้อมูลในการวางแผน การขนส่ง การตรวจรถและปราบปรามผู้กระทำผิดตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง ควบคุม และดูแลสถานตรวจ สภาพรถเอกชน นอกจากนี้ยังมีหน้าที่รับผิดชอบงานให้บริการประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินการ ทางทะเบียนและภาษีรถ ใบอนุญาตผู้ประจำรถและใบอนุญาตผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบกและตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

โครงสร้างภายในและหน้าที่รับผิดชอบ มีดังนี้

1. งานบริหารงานทั่วไป มีหน้าที่รับผิดชอบงานสารบรรณ งานบริหารบุคคล งานการเงินและบัญชี การจัดทำงบประมาณ การพัสดุ งานรับชำระภาษีทางไปรษณีย์ งานพิมพ์ งานธุรการทั่วไป และช่วยงานส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง และงานตรวจการขนส่งของ สำนักงาน

2. กลุ่มวิชาการขนส่ง มีหน้าที่รับผิดชอบในการสำรวจ รวบรวมสถิติและวิเคราะห์ ข้อมูลการขนส่ง เมื่อวางแผนและจัดระบบการขนส่งภายในจังหวัด กำหนด ปรับปรุง ยกเลิก เส้นทางเดินรถ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งประจำทาง รถขนาดเล็ก การ

ดำเนินการด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกประเภท การวางแผนและตรวจตราปราบปรามผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก การดำเนินงานด้านส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง การประชาสัมพันธ์ ควบคุมระบบคอมพิวเตอร์ของสำนักงาน และการให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานแก่เจ้าหน้าที่

3. ฝ่ายทะเบียนรถ มีหน้าที่ในการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ การตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ได้แก่ การจดทะเบียนรถ การต่ออายุทะเบียนรถ การโอนกรรมสิทธิ์รถ การเปลี่ยนแปลงรายการทางทะเบียนและอื่น ๆ

4. ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านใบอนุญาตผู้ขับรถ ใบอนุญาตผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ได้แก่ การออกใบอนุญาต การต่อใบอนุญาต การยกเลิกหรือการเพิกถอนใบอนุญาต และอื่น ๆ

5. สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา มีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการประกอบการขนส่งส่วนบุคคล การตรวจตราปราบปรามผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก งานด้านทะเบียนและภาษีรถ (ยกเว้นการจดทะเบียนรถและการย้ายเข้า) การดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสภาพรถ และงานด้านใบอนุญาตผู้ขับรถ ใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: สำนักงานขนส่งจังหวัด ผู้ศึกษาได้ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ธีระยุทธ ธรรมสารโรธ (2541) ศึกษาการรับรู้ของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย ในเขตพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาค้นคว้า ดังนี้

1. เพื่อศึกษาการรับรู้ของประชาชน ต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ในด้านบุคคลและด้านกฎหมาย

2. เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก

โดยมีขอบเขตด้านเนื้อหาแบ่งออกเป็นด้านส่วนบุคคลและด้านกฎหมาย โดยประชากรและกลุ่มตัวอย่างคือผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ซึ่งมีกรอบแนวคิดที่จะศึกษาจากตัวแปรด้านอายุเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ขับขี่ สภาพ

ความเร็วของรถที่แตกต่างกัน วัตถุประสงค์ในการใช้รถ ประเภทรถที่แตกต่างกัน และความถี่ในการใช้รถยนต์ มีผลต่อการรับรู้ในการใช้เข็มขัดนิรภัยหรือไม่

ผลการศึกษา พบว่า ด้านบุคคล มีระดับการรับรู้มากเป็นอันดับแรกคือเข็มขัดนิรภัย ช่วยลดความรุนแรงได้ เนื่องจากประชาชนได้รับทราบข่าวสารจากหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ รองลงมาคือช่วยไม่ให้ผู้โดยสารกระเด็นออกมานอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ อันดับสุดท้ายคือ เข็มขัดนิรภัยช่วยไม่ให้ผู้โดยสารกระแทกกับส่วนต่าง ๆ ภายในยานพาหนะรวมทั้งกระจกกันลมหน้าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ด้านกฎหมาย พบว่า ส่วนมากมีการรับรู้เพียงรู้ว่ามียกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยแล้ว และสนใจเกี่ยวกับเรื่องเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ และจากการเปรียบเทียบการรับรู้ของประชาชนต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ทางด้านเพศ อายุ ประสบการณ์ ระดับการศึกษา อาชีพ สภาพความเร็วของรถยนต์ วัตถุประสงค์ในการใช้รถยนต์ ประเภทรถยนต์ และความถี่ในการใช้รถยนต์ ทำให้การรับรู้ของแต่ละบุคคลมีความแตกต่างกัน

คะเชนทร์ ยืนยง (2543) ศึกษาการส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ใช้รถยนต์ถนนมิตรภาพเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เก็บรวบรวมข้อมูล และดำเนินการใส่กิจกรรมแทรกแซง และศึกษาเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังใส่กิจกรรมแทรกแซง โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสภาพการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ความรู้ ทักษะคติ ตลอดจนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ในเรื่องเข็มขัดนิรภัย
2. เพื่อศึกษาหาแนวทางอันเหมาะสมในการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะขับขี่

ผลการศึกษาพบว่า มาตรการส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ เพื่อที่จะเปลี่ยนแปลงพัฒนา ความรู้ ทักษะคติ ตลอดจนพฤติกรรม การใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่ ประกอบด้วยกิจกรรมแทรกแซง หรือแนวทางแก้ไขหลายวิธี ซึ่งแต่ละวิธีมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในระดับที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งการใช้มาตรการหลายวิธีประกอบกัน จึงได้ผลมากกว่า และจากการมีกิจกรรมแทรกแซงส่งผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้เข็มขัดนิรภัยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา (2551) ศึกษาความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้หน้า โดยมียุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

1. เพื่อศึกษาระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย

โดยได้อภิปรายผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยมากที่สุดและมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสวมทุกครั้ง และผลการทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย พบว่า ปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถ ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่และปัจจัยด้านการมีหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ส่วนปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ ปัจจัยด้านประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านประสบการณ์การกระทำความผิด และปัจจัยด้านการรับรู้ข่าวสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลจรเข้มน้อย

บทพิธ รัตนบุรี (2552) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบศูนย์บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ไปปฏิบัติ ศึกษากรณีสำนักงานเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร โดยใช้หลักแนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติของ วรเดช จันทรรต เป็นแนวทางหลักในการอภิปรายผล ผลการศึกษาพบว่า

1. ปัจจัยด้านเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบาย

ปัจจัยด้านนี้ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ แต่เนื่องด้วยนโยบายถูกกำหนดขึ้นจากกลุ่มการเมือง อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและความล้มเหลวของนโยบายได้

2. ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยงานปฏิบัติ

ในภาพรวมของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ และประชาชนมองว่าปัจจัยด้านนี้ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติแต่หากได้พิจารณาในรายละเอียดจะพบว่า ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จของสำนักงานเขตสายไหมมีความพร้อมมีศักยภาพและประสบความสำเร็จในด้านโครงสร้างการบริหารและการจัดทำผังสำนักงานของศูนย์บริการแต่ในด้านงบประมาณวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในศูนย์บริการรวมถึงอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ในศูนย์บริการพบว่า

ความขาดแคลนไม่เพียงพอต่อการให้บริการซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของคุณ้บริการ จุดเดียวเบ็ดเสร็จโดยตรงให้ไม่ประสบความสำเร็จได้

3. ปัจจัยด้านบุคลากรผู้ให้บริการ

ประเด็นความรู้ความสามารถความเต็มใจให้บริการการได้รับการฝึกอบรมใน ขั้นตอนการปฏิบัติงานอยู่ในระดับที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติประกอบ กับประชาชนผู้ขอรับบริการยอมรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์บริการในประเด็น บริการด้วยความสุภาพเต็มใจให้บริการจึงอาจกล่าวได้ว่าโดยภาพรวมแล้วเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ ในศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมีจิตใจมุ่งให้บริการ (Service Mind) ในระดับดีเนื่องจากเป็นการ กำหนดนโยบายจากระดับบน (ผู้บริหาร) โดยที่ระดับล่าง (ผู้ปฏิบัติ) ไม่ได้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง มากนักทำให้เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้นโยบายดังกล่าวเป็นอุปสรรคในการขับเคลื่อน

4. ปัจจัยด้านการมีส่วนร่วมของผู้รับบริการและการสนับสนุนจากฝ่ายการเมือง

ผลการศึกษาพบว่าฝ่ายการเมืองไม่ได้ให้การสนับสนุนเท่าที่ควร เนื่องจากขาดการ สร้างความเข้าใจอันดีระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ กับฝ่ายการเมืองในการสนับสนุนการนำ นโยบายไปปฏิบัติ

5. ปัจจัยด้านกระบวนการให้บริการ

ผลการศึกษาพบว่ากระบวนการให้บริการมีการพัฒนา เช่นการจัดระบบบัตรคิว แต่ก็ยังมีข้อบกพร่องในด้านการให้บริการเมื่อมีผู้รับบริการจำนวนมาก ระบบสารสนเทศขัดข้อง หรือการให้บริการ ณ จุดเดียวแต่เป็นบริการที่ต้องใช้เวลานาน

ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ (2552) การวิจัยการประเมินความตระหนักในความ ปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ ผลการศึกษาพบว่า โดยภาพรวมแล้วผู้โดยสารมีความตระหนักต่อความปลอดภัยต่อการ เดินทางอยู่ในระดับมากที่สุดโดยเฉพาะพฤติกรรมของพนักงานขับรถ การเข้มงวดตรวจสอบ ของพนักงานขับรถ แต่พบว่าผู้โดยสารมีความตระหนักในระดับน้อยในเรื่องของการใช้เข็มขัด นิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะ เหตุผลคือการใช้เข็มขัดนิรภัยทำให้รู้สึกรำคาญ ไม่สะดวก อึด อัด เพราะต้องนั่งเป็นเวลานานในการเดินทาง

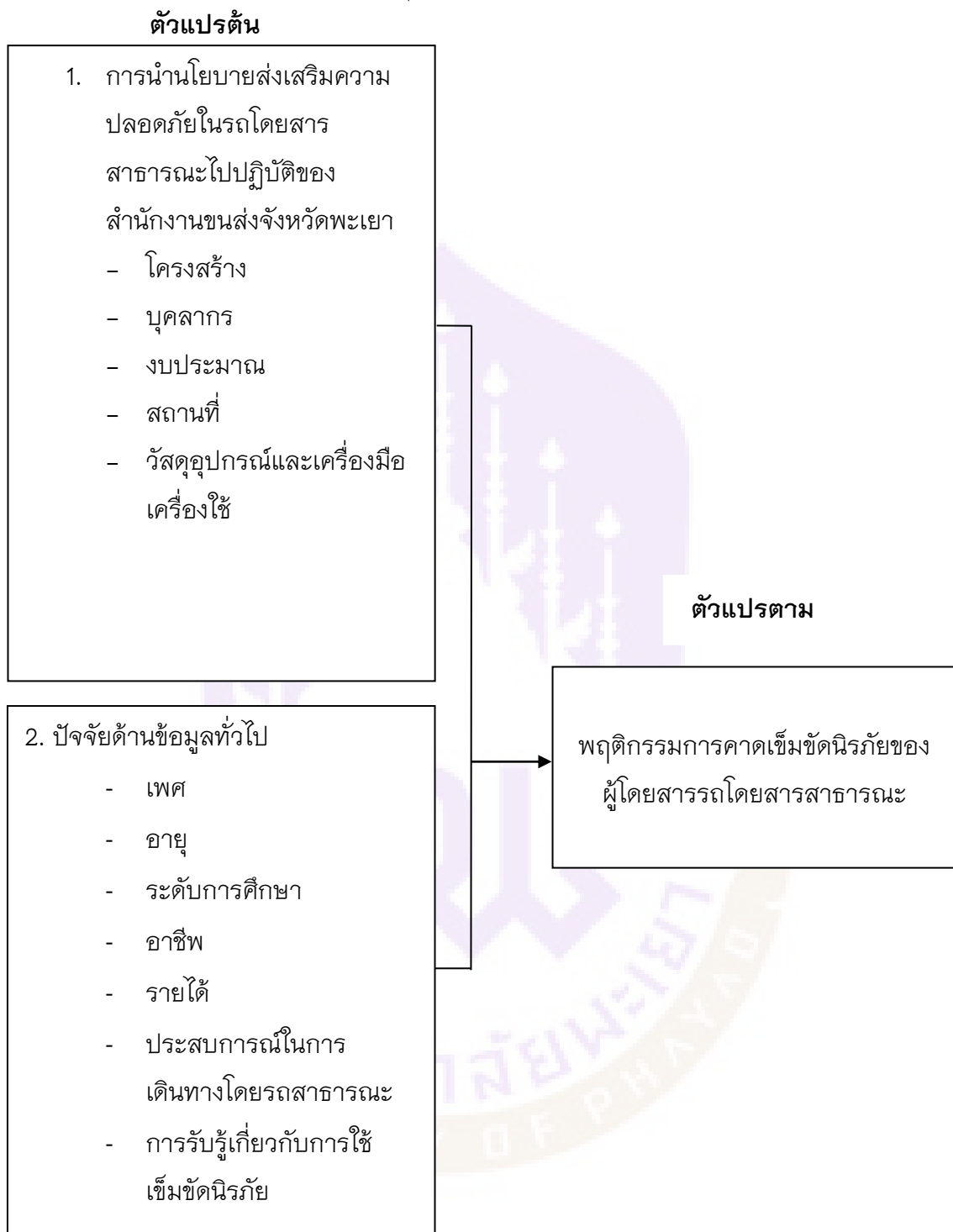
จากการศึกษายังพบอีกว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในความปลอดภัยของ ผู้โดยสาร ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ความถี่ในการเดินทาง การเลือกประเภทของรถ โดยสาร การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย ประสบการณ์ในการเคยเกิดอุบัติเหตุ ของผู้โดยสาร การเคยใช้และไม่เคยใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะ เมื่อนำมา เปรียบเทียบกับความแตกต่างระหว่างคะแนนความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทาง

พบว่า ผู้โดยสารที่มีปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นแตกต่างกันจะมีความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางแตกต่างกันด้วย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมผู้ศึกษา ได้กำหนดกรอบแนวคิดในการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยใช้ตัวแบบการจัดการของ **วรเดช จันทรศร (2552)** และเชิงปริมาณดัดแปลงมาจากกรอบแนวคิดในการประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะของ **ขจรศักดิ์ จันทรพัณนชัย (2552)** ดังต่อไปนี้





ภาพ 3 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติในด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อศึกษาถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา และศึกษาถึงพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะ จากการส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาและการวิจัยภาคสนาม โดยวิธีการสัมภาษณ์และการตอบแบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล
3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
4. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
5. ระยะเวลาในการดำเนินงาน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือผู้ที่มีส่วนในการนำนโยบายการส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ เฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยผู้ศึกษาแบ่งกลุ่มประชากรออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1. การศึกษาเชิงคุณภาพ ประชากร คือ กลุ่มผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้างประจำ) ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา จำนวนทั้งสิ้น 32 คน
2. การศึกษาเชิงปริมาณ ประชากร คือ กลุ่มผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ สายที่ 922 เส้นทางกรุงเทพฯ – พะเยา โดยมีประชากร จำนวน 31,979 คน จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ประจำปี พ.ศ. 2556

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้าง) สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ผู้ให้ข้อมูลได้แก่

1. ผู้บริหาร จำนวน 6 คน ประกอบด้วย
 - 1.1 ขนส่งจังหวัดพะเยา
 - 1.2 หัวหน้ากลุ่มวิชาการ
 - 1.3 หัวหน้าฝ่ายตรวจสภาพรถ
 - 1.4 หัวหน้าฝ่ายทะเบียนรถ
 - 1.5 หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตขับรถ
 - 1.6 หัวหน้างานบริหารงานทั่วไป
2. เจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง จำนวน 4 คน ประกอบด้วย
 - 2.1 นักวิชาการขนส่ง จำนวน 3 คน
 - 2.2 เจ้าพนักงานขนส่ง จำนวน 1 คน

รวมทั้งสิ้น 10 คนโดยสาเหตุที่เลือกผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ดังกล่าว เนื่องจากผู้บริหารมีส่วนในการกำหนดแนวทาง แผนงาน ในการปฏิบัติตามนโยบาย และสาเหตุที่เลือกเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง เนื่องจากเป็นส่วนงานที่ดูแลและส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะโดยตรง

3. กลุ่มผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ สายที่ 922 เส้นทางกรุงเทพฯ - พะเยา ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accident Sampling) จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ประจำปี พ.ศ. 2556 จำนวนทั้งสิ้น 31,979 คน คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Yamane, 1973 อ้างใน ชีรวุฒิเอกะกุล, 2543) ที่ระดับความเชื่อมั่นเท่ากับร้อยละ 95 ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เท่ากับ 0.05 ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดย n หมายถึง ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N หมายถึง ขนาดของประชากร

E หมายถึง ความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง กำหนดให้เท่ากับ 0.05

การศึกษาครั้งนี้ สามารถคำนวณกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้

แทนค่าในสูตร $n = \frac{31,979}{1 + (31,979)(0.05)^2}$

$$1 + (31,979)(0.05)^2$$

$$n = 395.059 \approx 395 \text{ คน}$$

ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ 395 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยเครื่องมือในการเก็บข้อมูล และเครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง โดยได้จัดทำแบบสัมภาษณ์สำหรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เกี่ยวกับการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา รวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและการวิจัยในครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ใช้การวิจัยเชิงพรรณนา (descriptive research) โดยการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

2. การวิจัยเชิงปริมาณ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ โดยผู้ศึกษาทำการแจกแบบสอบถามด้วยตนเอง จำนวน 395 ชุด ในการแจกแบบสอบถามนั้นจะแจกให้กับกลุ่มประชากรที่โดยสารรถสาธารณะสายที่ 922 เส้นทางกรุงเทพฯ – พะเยา ในสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา โดยใช้ระยะเวลาในการจัดเก็บข้อมูลในการศึกษาในเดือนกันยายน ถึงพฤศจิกายน พ.ศ. 2557 แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์ในการเดินทาง ลักษณะคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมของผู้โดยสารรถสาธารณะในการคาดเข็มขัดนิรภัย มีลักษณะคำถามเป็นแบบ Likert Scale เป็นมาตราประมาณค่า 4 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

4 หมายถึง	เหมาะสม
3 หมายถึง	ค่อนข้างเหมาะสม
2 หมายถึง	ค่อนข้างไม่เหมาะสม

1 หมายถึง ไม่เหมาะสม

โดยมีหลักเกณฑ์ในการแปลผลระดับพฤติกรรม ผู้ศึกษาใช้เกณฑ์ ดังนี้

$$\frac{4 - 1}{4} = 0.75$$

4

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.75 แปลผลเป็น ไม่เหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 1.76 – 2.50 แปลผลเป็น ค่อนข้างไม่เหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 2.51 – 3.25 แปลผลเป็น ค่อนข้างเหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 3.26 – 4.00 แปลผลเป็น เหมาะสม

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1. นำแบบสอบถามที่สร้างให้อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง ตรวจสอบความถูกต้องแล้วนำไปปรับปรุงแก้ไข

2. นำแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่านตรวจสอบความตรงของเนื้อหาและความถูกต้องทางภาษา ดังนี้

2.1 ผศ.ดร.วีระ เลิศสมพร ตำแหน่งอาจารย์

2.2 ดร.อรรถสิทธิ์ เมืองอินทร์ ตำแหน่งอาจารย์

2.3 นางสาวนิตยา มูลปิ่นใจ ตำแหน่งอาจารย์

จากนั้นนำคำตอบแบบสอบถามของผู้เชี่ยวชาญมาหาค่า IOC พบว่าข้อคำถามทุกข้อมีค่าเกิน 0.5 ขึ้นไปแต่อย่างไรก็ตามผู้เชี่ยวชาญได้ให้ข้อเสนอแนะให้ปรับแก้ประโยคที่ใช้ และเพิ่มคำถามที่จำเป็นเข้าไปในแบบสอบถาม เช่น คำถามในส่วนของการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เพื่อให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับงานวิจัย

3. นำข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมก่อนนำไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 คนจากนั้นหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น ส่วนของการรับรู้การใช้เข็มขัดนิรภัย ค่าของความเชื่อมั่นอยู่ในระดับสูง และส่วนของการพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ค่าของความเชื่อมั่นอยู่ในระดับปานกลาง

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดจำนวน 10 คนด้วยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) จากนั้นสรุปความ

2. การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

2.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) S.D. ความแปรปรวน (S^2)

2.2 สถิติอนุมานหรืออ้างอิง (Inferential Statistics) ได้แก่ การทดสอบค่าทีเทสต์ (T-test) และการทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA)



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติกรณีศึกษา การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ในครั้งนี้ผู้วิจัยได้แบ่งวิธีการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. การศึกษาเชิงคุณภาพ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือ กลุ่มผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้าง) ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง รวมทั้งสิ้น 10 คน

2. การศึกษาเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือ ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ สายที่ 922 เส้นทางกรุงเทพฯ – พะเยา ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ประจำปี พ.ศ.2556 จำนวนทั้งสิ้น 31,979 คน คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาร์โร ยามาเน่ ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 395 คน

ผลการวิจัยสามารถนำเสนอได้ ดังนี้

การนำนโยบายไปปฏิบัติ

1.1 โครงสร้างของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เกี่ยวกับการนำกฎกระทรวงนี้มาบังคับใช้ในจังหวัดพะเยา พบว่าโครงสร้างของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามีความพร้อม ดังนี้

1.1.1 มีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติ ที่รองรับอยู่แล้ว คือโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โครงการออกตรวจความพร้อมด้านตัวรถ พนักงานขับรถ ผู้ประกอบการรถโดยสาร และให้คำแนะนำ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และจุดตรวจการในเขตจังหวัดพะเยา

1.1.2 ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสาร/การบังคับบัญชาระหว่างผู้บังคับบัญชา กับผู้ใต้บังคับบัญชา เนื่องจากได้ปฏิบัติงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด และมีการสื่อสารผ่านหนังสือเวียน คำสั่ง การประชุมซักซ้อมความเข้าใจ และการประชุมประจำเดือน อยู่เสมอ

1.1.3 ไม่มีปัญหาด้านการติดต่อประสานงานจากหน่วยงานส่วนกลางเพราะเมื่อมีการดำเนินกิจกรรมหน่วยงานในส่วนกลางจะเป็นผู้มอบนโยบาย ตลอดจนแนวทาง

ในการปฏิบัติ และหน่วยงานในส่วนกลางยังได้จัดให้มีผู้ดูแลโครงการเป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานส่วนภูมิภาค

1.1.4 กฎหมายนี้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน เนื่องจากกฎกระทรวง ออกมาบังคับใช้โดยระบุผู้นำไปบังคับใช้อย่างชัดเจนและเอื้อต่อการปฏิบัติงานในการตรวจตราดูแล

1.2 ปัจจัยด้านบุคลากร

ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ พบว่า บุคลากรมีส่วนในการสนับสนุนและไม่เป็นอุปสรรคในการนำกฎกระทรวงไปปฏิบัติ ดังนี้

1.2.1 บุคลากรมีจำนวนเพียงพอ

1.2.2 มีความรู้ความสามารถ เพียงพอ เหมาะสม มีการศึกษาเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง

1.2.3 มีการเรียนรู้ หาเทคโนโลยี หรือนวัตกรรมในการปฏิบัติงานเหมาะสม แต่อาจต้องนำเทคโนโลยี หรือ Social Network เข้ามาช่วยในการปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้เพิ่มขึ้น

1.2.4 บุคลากรมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การนำกฎกระทรวงมาบังคับใช้บรรลุผลสำเร็จ

1.3 ปัจจัยด้านงบประมาณ

ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ พบว่า ต้องใช้งบประมาณ ในปัจจุบันยังไม่มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อใช้ในการนำกฎกระทรวงนี้มาปฏิบัติ โดยเฉพาะ ซึ่งเป็นการใช้งบประมาณจากเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ภายใต้โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และการประชาสัมพันธ์อื่น ๆ อยู่ในเกณฑ์ที่เพียงพอ นั่นคือ ใช้งบประมาณที่มีอยู่ในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการ สามารถขับเคลื่อนนโยบายได้

1.4 ปัจจัยด้านวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้

ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ พบว่า ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ในการนำกฎกระทรวงนี้มาบังคับใช้ เนื่องจากมองว่าเป็นการตรวจตรา กำกับดูแลของเจ้าหน้าที่เท่านั้น หรือหากจำเป็นต้องใช้ก็สามารถใช้ของเดิมที่มีอยู่จากแผนงาน โครงการที่มีอยู่แล้วนำมาประยุกต์ใช้ซึ่งมีเพียงพอ เหมาะสมแล้ว

1.5 ปัจจัยด้านสถานที่

ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ พบว่า สถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติภารกิจ คือ

1.5.1 สถานที่ขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยามีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางในการเริ่มต้นเดินทาง และแลกเปลี่ยนผู้โดยสารซึ่งเป็นจุดที่เจ้าหน้าที่ขนส่ง หรือผู้ตรวจการสามารถกำกับดูแลได้สะดวก

1.5.2 จุดตรวจการขนส่งทุกเขตพื้นที่ในจังหวัดพะเยา เนื่องจากสามารถตรวจสอบระหว่างทางได้ว่าผู้โดยสารได้มีการคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

ซึ่งสถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติภารกิจของสำนักงานขนส่งพะเยาข้างต้น มีความสะดวกต่อการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ

1.6 ทศนคติ/ความคิดเห็นในภาพรวม

ผลจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นโดยรวมของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการประกาศบังคับใช้กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อย ที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการโดยสาร พ.ศ.2557 ให้ ณ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2557 ในข้อ 3 (10) รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง เริ่มบังคับใช้ 11 พฤษภาคม พ.ศ.2557 ว่าเห็นด้วยกับการประกาศบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้เพราะ

1.6.1 มีความชัดเจนดี เช่น ระบุชัดเจนว่าบังคับใช้กับรถอะไร แบบไหน ประเภทไหน เป็นมาตรฐานเบื้องต้น

1.6.2 มีประโยชน์ คือ สร้างความปลอดภัยให้ผู้โดยสาร ป้องกัน และลดการสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สิน ลดภาระการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุข ประหยัดงบประมาณในการรักษาดูแลผู้ป่วย

1.6.3 มีความพร้อม เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ขนส่งเป็นผู้ตรวจการขนส่งคอยตรวจตรากำกับดูแล

1.6.4 มีการประชาสัมพันธ์อยู่อย่างสม่ำเสมอ ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น ป้ายเตือน แผ่นพับ สถานีวิทยุ เสียงตามสายภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ตลอดจนการตั้งจุดตรวจ

ในด้านที่เกี่ยวกับผลสำเร็จของการนำกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการโดยสาร พ.ศ. 2557 (รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) ไปบังคับใช้ในเขตรับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา และปัจจัยดังต่อไปนี้ มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จ หรือล้มเหลวของการนำกฎหมายฉบับนี้ไปบังคับใช้ ในความคิดเห็นของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่า

ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าจะเกิดผลสำเร็จ เนื่องด้วยปัจจัยทั้ง 10 ข้อ ส่วนใหญ่ล้วนมีส่วนผลต่อการกำหนดความสำเร็จของการนำกฎหมายฉบับนี้ไปบังคับใช้ในเขตจังหวัดพะเยา ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงานที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จ คือ มีสถานที่ที่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงอย่างเหมาะสม และการให้ความร่วมมือของประชาชน

2. เวลาและทรัพยากรที่เพียงพอสำหรับดำเนินการตามแนวทาง/แผนงาน/โครงการ มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จคือ มีการวางแผนการใช้เวลาและทรัพยากรของผู้บริหาร และมีการติดตามผลการดำเนินการ แต่ในขณะนี้เวลาและทรัพยากรมีไม่เพียงพอ เนื่องจากภารกิจของหน่วยงานมีหลายด้าน

3. การวางแผนจัดสรรทรัพยากรที่ต้องการใช้มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จ คือ มีการจัดสรรทรัพยากรเพื่อดำเนินการโดยตรง

4. นโยบายที่มีพื้นฐานอยู่บนทฤษฎี/หลักสาเหตุและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้ มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จคือ ก่อนบังคับใช้กฎหมายมีการใช้เทคโนโลยีในการทดสอบมาตรฐานของเข็มขัดนิรภัย มีผลการวิจัย และเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุอย่างยิ่ง

5. ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุและผลลัพธ์เป็นความสัมพันธ์ทางตรงโดยไม่มีความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อนมีผลต่อการกำหนดความสำเร็จคือ นโยบายนี้ไม่มีความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อน เช่น การเมือง เป็นต้น

6. ความสัมพันธ์แบบฟุ้งพาระหว่างหน่วยงานอยู่ในระดับต่ำมีผลต่อการทำให้เกิดความล้มเหลวคือขาดการบูรณาการการบังคับใช้กฎหมาย โดยผู้มีหน้าที่โดยตรง เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง ซึ่งคุณโสภณ พิทักษ์สาส์น ขนส่งจังหวัดพะเยา กล่าวว่า “มันโดดเดี่ยว ไม่ถึงขั้นล้มเหลว แต่ก็ทำให้ไม่ประสบผลสำเร็จ 100%” และคุณพรเทพ อ่องนงก์ หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตขับรถ กล่าวว่า “ไม่ถึงขั้นล้มเหลว แต่อาจทำให้ประสบผลสำเร็จช้าแบบค่อยเป็นค่อยไป”

7. ความเข้าใจและความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จคือ เจ้าหน้าที่ทุกคนเข้าใจเจตนารมณ์ของกฎหมาย และวาระแห่งชาติที่ต้องลดอุบัติเหตุซึ่งแบ่งเป็นความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ 50% และอีกส่วนหนึ่งคือประชาชน 50%

8. การจัดกิจกรรมตามลำดับอย่างเหมาะสมมีผลต่อการกำหนดความสำเร็จคือมีการวางแผน และดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงทุกตำบล หมู่บ้าน เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย

9. การติดต่อสื่อสารและประสานงานอย่างเต็มที่ที่มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จ คือ สำหรับในส่วนของเจ้าหน้าที่ที่มีการติดต่อสื่อสารผ่านการสรุปรงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้กฎหมาย ระเบียบผ่านการประชุมประจำเดือนการประชุมกับส่วนกลางผ่าน VDO Conference

10. ผู้มีอำนาจหน้าที่นำนโยบายไปปฏิบัติต้องได้รับการยอมรับอย่างแท้จริงมีผลต่อการกำหนดความสำเร็จคือ เมื่อผู้บังคับบัญชาได้รับการยอมรับจากเจ้าหน้าที่ในการบังคับบัญชา กำหนดแผนงานให้ดำเนินการตาม และเจ้าหน้าที่ได้รับการยอมรับจากประชาชนว่าในการนำกฎกระทรวงนี้มาบังคับใช้เพื่อประโยชน์ของประชาชนเองตามที่ คุณศรีเพ็ญ กันแสง แก้ว นักวิชาการขนส่งชำนาญการ ได้กล่าวว่า “ความเชื่อถือเป็นกำหนดความสำเร็จ”

นอกจากทัศนคติและความคิดเห็นที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ยังมีข้อเสนอแนะอื่น ๆ ของผู้ให้สัมภาษณ์ ดังต่อไปนี้

1. ต้องกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ
2. เจ้าหน้าที่ผู้กำกับดูแลจะต้องรู้กฎหมาย และเป็นตัวอย่างที่ดีในการคาดเข็มขัดนิรภัย
3. ต้องมีการบูรณาการกับทุกภาคส่วน เช่น ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง หน่วยงานสาธารณสุข ในการรณรงค์ให้เห็นความสำคัญของการคาดเข็มขัดนิรภัยผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้ทราบอย่างทั่วถึง เท่าเทียม ตลอดจนบทบาทหน้าที่ที่ควรปฏิบัติ
4. จัดให้มีหน่วยงานเฉพาะในการตรวจสอบระหว่างทาง
5. ควรมีกฎหมายบังคับให้พนักงานขับรถมีความผิดร่วมหากละเลยไม่ตักเตือนผู้โดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัย
6. ควรมีการจัดทำสถิติเปรียบเทียบ เช่น จำนวนครั้งของการประชาสัมพันธ์บนรถโดยสารสาธารณะ จำนวนครั้งของการตักเตือนประชาชน เป็นต้น
7. ควรมีการสำรวจความคิดเห็น และความรู้สึกของประชาชนที่มีต่อการบังคับใช้กฎกระทรวงนี้ เพื่อนำมาปรับปรุงการปฏิบัติงานและการนำกฎกระทรวงไปบังคับใช้
8. ควรมีการนำบทลงโทษมาลงโทษผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงอย่างจริงจัง
9. ควรมีการกำหนดมาตรฐานการเดินรถ โดยเอาแบบอย่างของมาตรฐานการเดินของเครื่องบิน คือ มีการแนะนำผู้โดยสารให้รัดเข็มขัดนิรภัยโดยการสาธิตให้เห็นความสำคัญ และถือเป็นกฎที่ทุกคนต้องปฏิบัติ
10. ปลุกฝังจิตสำนึกให้ประชาชนได้รับรู้ในการคาดเข็มขัดนิรภัย

พฤติกรรมของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จำนวน 395 ชุด แล้วนำมาวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล เพื่อคำนวณหาค่าสถิติต่าง ๆ สำหรับตอบสมมติฐานการวิจัย พร้อมทั้งนำเสนอผลการวิเคราะห์ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

การวิเคราะห์พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะของประชาชนใช้ โดยการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย \bar{X} ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และนำเสนอในรูปแบบตาราง โดยใช้เกณฑ์ในการวัดระดับพฤติกรรม ดังนี้

เกณฑ์ที่ใช้ในการวัดระดับพฤติกรรม

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.75 แปลผลเป็น ไม่เหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 1.76 – 2.50 แปลผลเป็น ค่อนข้างไม่เหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 2.51 – 3.25 แปลผลเป็น ค่อนข้างเหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 3.26 – 4.00 แปลผลเป็น เหมาะสม

ตาราง 1 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำแนกรายข้อ (N=395)

พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย	\bar{X}	S.D.	ระดับพฤติกรรม
1. เมื่อเดินทางระยะใกล้ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย	3.56	0.708	เหมาะสม
2. เมื่อเดินทางระยะไกลท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย	3.81	0.524	เหมาะสม
3. เมื่อผ่านเส้นทางที่อันตรายนำหวาดเสียว ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย	3.73	0.701	เหมาะสม
4. เมื่อผ่านเส้นทางที่อันตราย ไม่หวาดเสียว ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย	3.42	0.887	เหมาะสม
5. ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัยถึงแม้ว่าจะไม่ได้รับการเตือนจากเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือพนักงานบริการบนรถโดยสารสาธารณะ	3.64	0.646	เหมาะสม
6. เมื่อมีเจ้าหน้าที่ของรัฐขึ้นตรวจสอบบนรถโดยสารท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย	3.19	1.078	ค่อนข้างเหมาะสม

ตาราง 1 (ต่อ)

พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย	\bar{X}	S.D.	ระดับพฤติกรรม
7. เมื่อพนักงานขับรถเร็ว หวาดเสียวท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย	3.58	0.834	เหมาะสม
8. ท่านกลัวปลดเข็มขัดนิรภัยไม่ได้หากเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะท่านจึงไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	2.66	1.245	ค่อนข้างเหมาะสม
9. เมื่อท่านทราบว่ามิบทลงโทษหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัยท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย	3.31	1.040	เหมาะสม
10. การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด/ไม่สบาย ท่านจึงไม่คาด	2.53	1.232	ค่อนข้างเหมาะสม
ค่าเฉลี่ยรวม	3.34	0.521	เหมาะสม

จากตาราง 1 พบว่าระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะโดยภาพรวมอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.34$) เมื่อพิจารณาแต่ละข้อพบว่า รายการที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือเมื่อเดินทางในระยะไกลท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.81$) รองลงมา คือเมื่อผ่านเส้นทางที่อันตรายนำหวาดเสียว ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{X} = 3.73$) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด/ไม่สบาย ท่านจึงไม่คาด อยู่ในระดับค่อนข้างเหมาะสม ($\bar{X} = 2.53$)

ตาราง 2 แสดง จำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (N=395)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	178	45.1
หญิง	217	54.9

ตาราง 2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
2. อายุ		
ไม่เกิน 20 ปี	91	23.0
21-30 ปี	147	37.2
31-40 ปี	77	19.5
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	32	8.2
มัธยมศึกษาตอนต้น	42	10.6
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	75	19
อนุปริญญา/ปวส.	34	8.6
ปริญญาตรี	200	50.6
สูงกว่าปริญญาตรี	12	3
4. อาชีพ		
เกษตรกรรม	26	6.6
ค้าขาย	47	11.9
รับราชการ	32	8.1
เอกชน/รัฐวิสาหกิจ	62	15.7
รับจ้างทั่วไป	63	15.9
อื่น ๆ	165	41.8
5. รายได้ต่อเดือน		
ไม่มีรายได้	124	31.4
ต่ำกว่า 5,000 บาท	33	8.4
5,000 - 10,000 บาท	92	23.3
10,001 - 20,000 บาท	90	22.8
2,0001 - 30,000 บาท	33	8.4
30,000 บาทขึ้นไป	23	5.7

ตาราง 2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
6. ประสบการณ์ในการเดินทาง(ส่วนใหญ่ท่านเดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถประเภทใด)		
รถจักรยานยนต์	19	4.8
รถยนต์	121	30.6
รถโดยสารสาธารณะ, รถทัวร์, รถบัส	250	63.3
3. ประสบการณ์ในการเดินทาง(ไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะบ่อยแค่ไหน)		
ทุกสัปดาห์	39	9.9
ทุกเดือน	62	15.7
ทุก ๆ 3 เดือน	82	20.8
ทุก ๆ 6 เดือน	67	17
ปีละ 1 ครั้ง	98	24.8
อื่น ๆ ระบุ	47	11.8

จากตาราง 2 พบว่าสามารถจำแนกข้อมูลส่วนตัวได้ดังนี้

เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 45.1 และเพศหญิง จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.9

จำแนกตามอายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอายุอยู่ในช่วง 21 – 30 ปี จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 37.2 รองลงมา ได้แก่ ช่วงอายุ ไม่เกิน 20 ปี จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 และน้อยที่สุดอายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4

ระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 รองลงมาได้แก่ มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 และน้อยที่สุดระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0

อาชีพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอื่น ๆ จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมา ได้แก่รับจ้างทั่วไป จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.9 และน้อยที่สุด เกษตรกรรม จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.6

รายได้ต่อเดือน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับไม่มีรายได้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.4 บาท รองลงมามีรายได้ในช่วง 5,001 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.3 และน้อยที่สุด รายได้ตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7

ประสบการณ์ในการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะ, รถทัวร์, รถบัส คิดเป็นร้อยละ 63.3 รองลงมาคือโดยรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 30.6 และน้อยที่สุดคืออื่น ๆ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 โดยเดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะบ่อยที่สุดคือปีละ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 24.8 รองลงมาคือทุก ๆ 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 20.8 และน้อยที่สุดคือ ทุกสัปดาห์ จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.9

การวิเคราะห์ข้อมูล การรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

การรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ และการรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาโดยผลการวิเคราะห์ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 3 แสดง จำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ (N=395)

ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับเข็มขัด นิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ	ใช่		ไม่ใช่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ	380	96.2	15	3.8
2. หากผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถโดยสารสาธารณะไม่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยจะมีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท	283	71.6	112	28.4
3. กฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 11 พ.ค.2557	314	79.5	81	20.5

ตาราง 3 (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ	ใช่		ไม่ใช่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
4. ผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะตลอดเส้นทางมีโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท	328	83.0	67	17
5. สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีสิทธิในการปรับผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	268	67.8	127	32.2
6. การคาดเข็มขัดนิรภัย ควรคาดเข็มขัดส่วนล่าง ทาบไปกับกระดุกเชิงกราน เพราะกระดุกเชิงกรานสามารถรับแรงกระแทกได้ถึง 1 ตัน	304	77.0	91	23.0
7. เข็มขัดนิรภัย หมายถึง ชุดอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตรายเนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้ขับขี่/ผู้โดยสารรถยนต์	380	96.2	15	3.8
8. เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้ผู้โดยสารกระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	362	91.6	33	8.4
9. เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้ผู้โดยสารกระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	374	94.7	21	5.3

จากตาราง 3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด คือ ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ และ เข็มขัดนิรภัย หมายถึง ชุดอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตรายเนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้ขับขี่/ผู้โดยสารรถยนต์ ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 96.2 รองลงมา คือ เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้ผู้โดยสารกระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 94.7 และน้อยที่สุด คือ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีสิทธิในการปรับผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 67.8

ตาราง 4 แสดง จำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทของการรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา (N=395)

การรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา	ใช่		ไม่ใช่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านเคยเห็นป้ายรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งไว้ในเขตจังหวัดพะเยา หรือไม่	269	68.1	126	31.9
2. ท่านเคยได้รับแผ่นพับ/เอกสารการรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะหรือไม่	158	40.0	237	60.0
3. ท่านเคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาตั้งจุดตรวจเพื่อรณรงค์หรือจับกุมผู้ฝ่าฝืนไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่	200	50.6	195	49.4
4. ท่านเคยได้รับฟังการรณรงค์เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยผ่านทางสถานีวิทยุในจังหวัดพะเยา หรือไม่	200	50.6	195	49.4
5. ท่านเคยได้รับการรณรงค์/ตักเตือน ให้คาดเข็มขัดนิรภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารจากเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา หรือไม่	180	45.6	215	54.4

จากตาราง 4 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามากที่สุด คือ เคยเห็นป้ายรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งไว้ในเขตจังหวัดพะเยาจำนวน 269 คน คิดเป็นร้อยละ 68.1 รองลงมา คือ เคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาตั้งจุดตรวจเพื่อรณรงค์หรือจับกุมผู้ฝ่าฝืนไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และเคยได้รับฟังการรณรงค์เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยผ่านทางสถานีวิทยุในจังหวัดพะเยา ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 200 คน คิดเป็น

ร้อยละ 50.6 และน้อยที่สุด คือ เคยได้รับแผ่นพับ/เอกสารการรณรงค์ การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ

3.1 การเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มโดยการทดสอบค่าที (Independent t-test)

ตาราง 5 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามเพศ

พฤติกรรม	เพศ				t	p-value	แปลผล
	ชาย		หญิง				
	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.			
พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ	3.35	0.54	3.34	0.51	0.100	0.461	ไม่แตกต่าง

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตาราง 5 พบว่าผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามเพศพบว่า ผู้โดยสารที่มีเพศต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.2 การเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One – way analysis of variance)

ตาราง 6 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสาร
 สาธารณะจำแนกตามอายุการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์การเดินทาง
 โดยรถโดยสารสาธารณะ (ส่วนใหญ่เดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถประเภทใด,
 เดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะบ่อยแค่ไหน)

ตัวแปรที่ศึกษา	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p	แปลผล
อายุ	ระหว่างกลุ่ม	23	51.26	2.23	1.490	0.070	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	555.09	1.50			แตกต่างกัน
	รวม	394	606.35				
การศึกษา	ระหว่างกลุ่ม	23	37.70	1.64	0.823	0.703	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	738.87	1.99			แตกต่างกัน
	รวม	394	776.57				
อาชีพ	ระหว่างกลุ่ม	23	45.96	2.00	0.712	0.834	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	1040.61	2.81			แตกต่างกัน
	รวม	394	1086.57				
รายได้ต่อเดือน	ระหว่างกลุ่ม	23	54.35	2.36	0.979	0.492	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	895.71	2.41			แตกต่างกัน
	รวม	394	950.06				
ส่วนใหญ่เดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถประเภทใด	ระหว่างกลุ่ม	23	6.50	0.28	0.774	0.764	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	135.46	0.37			แตกต่างกัน
	รวม	394	141.96				
เดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะบ่อยแค่ไหน	ระหว่างกลุ่ม	23	39.77	1.73	0.726	0.819	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	883.78	2.38			แตกต่างกัน
	รวม	394	923.55				

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตาราง 6 พบว่าผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามอายุการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์การเดินทางโดยรถสาธารณะแตกต่างกัน พบว่ามีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2 - 6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตาราง 7 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ได้แก่ ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะและการรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

ตัวแปรที่ศึกษา	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p	แปลผล
ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	23	0.89	0.04	1.402	0.105	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	10.25	0.03			แตกต่าง
	รวม	394	11.14				
การรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา	ระหว่างกลุ่ม	23	3.88	0.17	1.552	0.052	ไม่
	ภายในกลุ่ม	371	40.35	0.03			แตกต่าง
	รวม	394	44.23				

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตาราง 7 พบว่าผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 7 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 ด้านสรุปดังนี้

ด้านการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

1. ควรมีการติดตั้งป้ายรณรงค์เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะมากกว่านี้
2. ควรประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายประจำหมู่บ้าน สื่อวิทยุอย่างต่อเนื่อง ติดป้ายประชาสัมพันธ์ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และบนรถโดยสารสาธารณะ
3. ควรมีการรณรงค์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่านี้ และพนักงานบริการควรตรวจสอบผู้โดยสารทุกครั้งในการคาดเข็มขัดนิรภัยก่อนออกเดินทาง
4. เจ้าหน้าที่ควรบังคับใช้กฎหมายให้จริงจังมากกว่าแค่การทำป้ายรณรงค์
5. ควรแนะนำประชาสัมพันธ์ผู้โดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อความปลอดภัย
6. ควรทำป้ายประชาสัมพันธ์อีกเป็นจำนวนมากและทั่วถึง
7. ควรจัดหน่วยเคลื่อนที่ เจ้าหน้าที่ออกให้ความรู้ในการใช้เข็มขัดนิรภัย ให้กับประชาชนตามชนบท
8. อยากให้มีเจ้าหน้าที่หรือตำแหน่งในการตรวจสอบอย่างจริงจังไม่ควรปล่อยเลยในเมื่อมีกฎหมายออกมาแล้ว ถ้ามีการปฏิบัติจริงจังจะสามารถช่วยชีวิตผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก
9. ควรมีเข็มขัดนิรภัยที่ได้มาตรฐานในการรักษาความปลอดภัยมากกว่านี้

ด้านพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ

1. การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารในรถสาธารณะอาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับผู้โดยสารเองในกรณีไฟไหม้
2. ควรปลูกฝังจิตสำนึกตั้งแต่วัยเด็ก และบอกต่อเหมือนการรณรงค์ให้เลิกบุหรี่
3. ผู้โดยสารส่วนมากมักจะไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เพราะว่าทำให้อึดอัด

4. ควรจะปฏิบัติตามกฎหมาย เพราะไม่ได้เสียเวลามากและปลอดภัย
5. ผู้คนไม่ค่อยตระหนักถึงการคาดเข็มขัดนิรภัย
6. ควรฝึกให้เป็นนิสัยในการปฏิบัติตามกฎหมาย
7. การคาดเข็มขัดตลอดเวลาขณะเดินทางไกลทำให้ปวดเมื่อย จึงต้องปลดออกบ้างใน

บางครั้ง



บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษาเรื่อง “การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติกรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะ และเพื่อศึกษาพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะ จากการส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

ประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้ คือผู้ที่มีส่วนในการนำนโยบายการส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ เฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยผู้ศึกษาแบ่งกลุ่มประชากรออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1. การศึกษาเชิงคุณภาพ ประชากร คือ กลุ่มผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้างประจำ) ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา จำนวนทั้งสิ้น 32 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 10 คน

2. การศึกษาเชิงปริมาณ ประชากร คือ กลุ่มผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ สายที่ 922 เส้นทางกรุงเทพฯ – พะเยา โดยมีประชากร จำนวน 31,979 คน จากสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ประจำปี พ.ศ. 2556 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accident Sampling) ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 395 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม ดังนี้

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เกี่ยวกับการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

2. การวิจัยเชิงปริมาณ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

- ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสิทธิภาพในการเดินทาง ลักษณะคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

- ตอนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมของผู้โดยสารรถสาธารณะในการคาดเข็มขัดนิรภัย มีลักษณะคำถามเป็นแบบ Likert Scale เป็นมาตราประมาณค่า 4 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

4 หมายถึง	เหมาะสม
3 หมายถึง	ค่อนข้างเหมาะสม
2 หมายถึง	ค่อนข้างไม่เหมาะสม
1 หมายถึง	ไม่เหมาะสม

โดยมีหลักเกณฑ์ในการแปลผลระดับพฤติกรรม ผู้ศึกษาใช้เกณฑ์ ดังนี้

$$\frac{4 - 1}{4} = 0.75$$

4

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.75 แปลผลเป็น ไม่เหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 1.76 – 2.50 แปลผลเป็น ค่อนข้างไม่เหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 2.51 – 3.25 แปลผลเป็น ค่อนข้างเหมาะสม

คะแนนเฉลี่ย 3.26 – 4.00 แปลผลเป็น เหมาะสม

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

สรุปผลการวิจัย

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเรื่อง “การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา : การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา” สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1. การนำนโยบายไปปฏิบัติ

1.1 โครงสร้างของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติ ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสารทั้งภายในหน่วยงานและจากหน่วยงานส่วนกลาง และกฎหมายนี้ยังเอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

1.2 ปัจจัยด้านบุคลากร

บุคลากรภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามีส่วนในการสนับสนุนให้การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ ซึ่งมีจำนวน มีความรู้ความสามารถที่เหมาะสม และบุคลากรภายในหน่วยงานมีส่วนร่วมอยู่เสมอ

1.3 ปัจจัยด้านงบประมาณ

ปัจจุบันไม่มีการจัดสรรงบประมาณให้สำหรับการนำนโยบายนี้มาปฏิบัติ โดยเฉพาะ ซึ่งใช้งบประมาณภายใต้โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุเป็นหลัก แต่ยังคงถือว่าเพียงพอในการประชาสัมพันธ์นโยบาย

1.4 ปัจจัยด้านวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้

วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ ไม่จำเป็นสำหรับเจ้าหน้าที่ที่ต้องนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ เนื่องจากเน้นไปที่การควบคุม ตรวจตรา สอดส่อง และการประชาสัมพันธ์มากกว่า หรือหากจำเป็นต้องใช้ก็สามารถนำอุปกรณ์ที่มีอยู่ในการปฏิบัติภารกิจส่งเสริมความปลอดภัยด้านอื่น ๆ มาใช้ได้เช่นกัน

1.5 ปัจจัยด้านสถานที่

สถานที่ในการนำนโยบายไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีความเหมาะสม และสะดวกต่อการส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ในทุก ๆ ด้านให้แก่ผู้โดยสารสาธารณะได้

นโยบายนี้มีความชัดเจน มีประโยชน์ต่อหลายฝ่าย เช่น เจ้าหน้าที่ ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ ตลอดจนประชาชนในประเทศชาติในการลดค่าใช้จ่ายในการรักษา ชดเชยด้านการรักษา หน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติก็มีความพร้อม เนื่องจากมีหน่วยงานภายในที่กำกับดูแลงานด้านนี้โดยเฉพาะ แต่อาจมีจำนวนจำกัด แต่มีการประชาสัมพันธ์อยู่อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งยังคงต้องมีการพัฒนาการส่งเสริมความปลอดภัยต่อไป เช่น ต้องกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ เจ้าหน้าที่ผู้กำกับดูแลจะต้องรู้กฎหมาย และเป็นตัวอย่างที่ดีในการคาดเข็มขัดนิรภัย ต้องมีการบูรณาการกับทุกภาคส่วน เช่น ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง หน่วยงานสาธารณสุข ในการรณรงค์ให้เห็นความสำคัญของการคาดเข็มขัดนิรภัยผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้ทราบอย่างทั่วถึง เท่าเทียม ตลอดจนบทบาทหน้าที่ที่ควรปฏิบัติ จัดให้มีหน่วยงานเฉพาะในการตรวจสอบระหว่างทางโดยตรง ควร มีกฎหมายบังคับให้พนักงานขับรถมีความผิดร่วมหากละเลยไม่ตักเตือนผู้โดยสารให้คาดเข็มขัดนิรภัย ควรมีการจัดทำสถิติเปรียบเทียบ เช่น จำนวนครั้งของการประชาสัมพันธ์บนรถโดยสารสาธารณะ จำนวนครั้งของการตักเตือนประชาชน เป็นต้น ควรมีการสำรวจความคิดเห็น และความรู้สึกของประชาชนที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายครั้งนี้ เพื่อนำมาปรับปรุงการปฏิบัติงาน และการนำกฎหมายไปบังคับใช้ ควรมีการนำบทลงโทษมาลงโทษผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง ควรมีการกำหนดมาตรฐานการเดินรถ โดยเอาแบบอย่างของมาตรฐานการเดินรถของเครื่องบิน คือ มีการแนะนำผู้โดยสารให้รัดเข็มขัดนิรภัยโดยการสาธิตให้

เห็นความสำคัญ และถือเป็นกฎที่ทุกคนต้องปฏิบัติ และปลูกฝังจิตสำนึกให้ประชาชนได้รับรู้ในการคาดเข็มขัดนิรภัย

2. พฤติกรรมของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ

แบ่งออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

2.1 ตอนที่ 1 ผลสรุปข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดเป็นเพศหญิง จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.9 ส่วนใหญ่ มีอายุอยู่ในช่วง 21 - 30 ปี จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 37.2 รองลงมา ได้แก่ ช่วงอายุ ไม่เกิน 20 ปี จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 รองลงมา ได้แก่ มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ประกอบอาชีพอื่น ๆ จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมา ได้แก่ รับจ้างทั่วไป จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.9 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในระดับไม่มีรายได้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.4 บาท รองลงมามีรายได้ในช่วง 5,001 - 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.3 มีประสบการณ์ในการเดินทาง เดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะ, รถทัวร์, รถบัส คิดเป็นร้อยละ 63.3 รองลงมาคือโดยรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 30.6 โดยเดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะบ่อยที่สุดคือปีละ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 24.8 รองลงมาคือทุก ๆ 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 20.8

2.2 ตอนที่ 2 ผลสรุปข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย และพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารสาธารณะประกอบด้วย

2.2.1 ผลสรุปข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ และการรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีดังนี้

1.) ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด คือ ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ และ เข็มขัดนิรภัย หมายถึง ชุดอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตรายเนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้ขับขี่/ผู้โดยสารรถยนต์ ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 96.2 รองลงมา คือ เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้ผู้โดยสารกระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 94.7 และน้อยที่สุด คือ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีสิทธิในการปรับผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 67.8

2.) การรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามากที่สุด คือ เคยเห็นป้ายรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งไว้ในเขตจังหวัดพะเยาจำนวน 269 คน คิดเป็นร้อยละ 68.1 รองลงมา คือ เคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาตั้งจุดตรวจเพื่อรณรงค์หรือจับกุมผู้ฝ่าฝืนไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และเคยได้รับฟังการรณรงค์เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยผ่านทางสถานีวิทยุในจังหวัดพะเยา ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 และน้อยที่สุด คือ เคยได้รับแผ่นพับ/เอกสารการรณรงค์ การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0

2.2.2 ผลสรุปข้อมูลพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะพบว่า ระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะโดยภาพรวมอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{x} = 3.34$) เมื่อพิจารณาแต่ละข้อพบว่า รายการที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือเมื่อเดินทางในระยะไกลท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{x} = 3.81$) รองลงมา คือเมื่อผ่านเส้นทางที่อันตรายนำหวาดเสียว ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับเหมาะสม ($\bar{x} = 3.73$) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด/ไม่สบาย ท่านจึงไม่คาด อยู่ในระดับค่อนข้างเหมาะสม ($\bar{x} = 2.53$)

2.3 ตอนที่ 3 ผลสรุปข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มโดยการทดสอบค่าที (Independent-t-test) พบว่าผู้โดยสารที่มีเพศต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน

2.4 ตอนที่ 4 ผลสรุปข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One – way analysis of variance) พบว่าระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามอายุการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์การเดินทางโดยรถสาธารณะแตกต่างกัน และการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน

2.5 ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ดังนี้

ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงผลดี ผลเสียจากการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะให้มากขึ้นกว่าในปัจจุบัน เจ้าหน้าที่ตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความ

ปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะควรให้ความสำคัญในเรื่องนี้ให้มากยิ่งขึ้น นำกฎหมายมาบังคับใช้อย่างจริงจัง และควรหาแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมของประชาชนให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัย

อภิปรายผลการศึกษา

จากการสรุปผลการวิจัย“การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติกรณีศึกษา : สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา” สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

1. การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะ

จากการศึกษา พบว่า

1.1 ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติตามปัจจัย 5 ด้าน

ด้านโครงสร้างของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีหน่วยงานภายในที่กำกับดูแลการส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะ คือกลุ่มวิชาการขนส่ง อีกทั้งยังมีหน่วยงานสนับสนุนที่เป็นหน่วยงานอบรมให้ความรู้ในด้านความปลอดภัย คือ ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัด

ด้านบุคลากรสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามีบุคลากรที่เพียงพอ มีความรู้ความสามารถเหมาะสม โดยมีการศึกษาเรียนรู้อย่างต่อเนื่องทั้งด้านเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมมาใช้ในการปฏิบัติงานที่เหมาะสม แต่อาจต้องนำเทคโนโลยีด้าน Social Network เข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานมากขึ้น ซึ่งบุคลากรที่มีอยู่มีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

ด้านงบประมาณในการปฏิบัติภารกิจที่เกี่ยวข้องกับกฎกระทรวงนี้จำเป็นต้องใช้งบประมาณ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้มีการจัดสรรงบประมาณเฉพาะให้แก่นโยบายนี้ที่ต้องใช้ในการประชาสัมพันธ์ รณรงค์ให้กับประชาชนทราบให้ทั่วถึง มีเพียงงบประมาณภายใต้โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ที่ถือว่าการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นส่วนหนึ่งในการรณรงค์ความปลอดภัยเท่านั้น

ด้านวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการปฏิบัติภารกิจที่เกี่ยวข้องกับกฎกระทรวงนี้สามารถนำวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ที่มีอยู่ของหน่วยงานและโครงการอื่นที่หน่วยงานได้ดำเนินการอยู่มาประยุกต์ใช้ได้ ไม่จำเป็นต้องจัดหาใหม่ มีเพียงพออยู่แล้ว

ด้านสถานที่ ในการปฏิบัติภารกิจที่เกี่ยวข้องกับกฎกระทรวงนี้สถานที่หลักที่ใช้คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา และจุดตรวจการขนส่ง ทุกเขตพื้นที่ในจังหวัดพะเยา เนื่องจากมีความเหมาะสมในการเป็นจุดศูนย์กลางการเดินทาง และเจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบได้โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายกระทรวงนี้

ซึ่งปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ซึ่งสอดคล้องกับ วรเดช จันทรศร (2552) ได้แสดงตัวแบบทางด้านการจัดการ ที่ตั้งอยู่บนแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีองค์การ เน้นให้ความสนใจไปที่สมรรถนะขององค์การ เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใด โดยให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่

1. โครงสร้างขององค์การที่เหมาะสมกับภาระงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย
2. ภายในองค์การต้องประกอบด้วยบุคลากรซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ และ/ด้านเทคนิคอย่างเพียงพอ
3. งบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบายต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอ
4. องค์การต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้
5. สถานที่ที่ใช้ดำเนินงานต้องเอื้อต่อการดำเนินงานตามนโยบาย

1.2 ด้านการประกาศบังคับใช้กฎกระทรวง มีความชัดเจน เช่น ระบุชัดเจนว่า บังคับใช้กับรถอะไร แบบไหน ประเภทไหน เป็นมาตรฐานเบื้องต้น มีประโยชน์ ในการเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนงบประมาณของประเทศชาติ ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามีความพร้อมเนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ของสำนักงานที่เป็นผู้ตรวจการอยู่แล้ว โดยมีการประชาสัมพันธ์อยู่อย่างสม่ำเสมอผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น ป้ายเตือน แผ่นพับ สถานีวิทยุ เสียงตามสายภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ตลอดจนการตั้งจุดตรวจ ซึ่งสอดคล้องกับ มยุรี อนุমানราชธน (2548) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า หมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบาย ซึ่งอาจเป็นกฎหมายหรือคำสั่งของรัฐบาล หรือคณะรัฐมนตรีให้เป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการ กิจกรรมที่เป็นรูปธรรมประกอบด้วย การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ การวางแผนโครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การ

ออกแบบองค์การและการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้ ซึ่งสอดคล้องกับเรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2550) ได้กล่าวว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายความว่า เป็นกระบวนการนำการตัดสินใจที่อยู่ในรูปแบบต่าง ๆ ไปปฏิบัติ อาทิ กฎหมาย คำตัดสินของศาล คำสั่งผู้บริหาร หรือการออกกฎหมายตามระบอบรัฐสภา หรือมติและคำสั่งของคณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรี

1.3 ด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำกฎกระทรวงไปปฏิบัติ และความพร้อมของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาในการนำกฎกระทรวงมาบังคับใช้

มีสถานที่ที่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงอย่างเหมาะสม และการให้ความร่วมมือของประชาชน มีการวางแผนการใช้เวลาและทรัพยากรของผู้บริหาร และมีการติดตามผลการดำเนินการ แต่ในขณะนี้เวลาและทรัพยากรมีไม่เพียงพอ เนื่องจากภารกิจของหน่วยงานมีหลายด้าน มีการจัดสรรทรัพยากรเพื่อดำเนินการโดยตรง และก่อนบังคับใช้กฎหมายมีการใช้เทคโนโลยีในการทดสอบมาตรฐานของเข็มขัดนิรภัย มีผลการวิจัย และเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุอ้างอิง ซึ่งนโยบายนี้ไม่มีความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อน เช่น การเมือง เป็นต้นแต่ยังขาดการบูรณาการการบังคับใช้กฎหมาย โดยผู้มีหน้าที่โดยตรง เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกคนเข้าใจเจตนารมณ์ของกฎกระทรวงโดยมีการวางแผน และดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง สำหรับในส่วนของผู้บริหารที่มีการติดต่อสื่อสารผ่านการสรุปรายงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้กฎหมาย ระเบียบผ่านการประชุมประจำเดือนการประชุมกับส่วนกลางผ่าน VDO Conference อย่างสม่ำเสมอและเมื่อผู้บังคับบัญชาได้รับการยอมรับจากเจ้าหน้าที่ในการบังคับบัญชา กำหนดแผนงานให้ดำเนินการ และเจ้าหน้าที่ได้รับการยอมรับจากประชาชนว่าในการนำกฎกระทรวงนี้มาบังคับใช้เพื่อประโยชน์ของประชาชนเองซึ่งสอดคล้องกับทัศนะของ มยุรี อนุมารราชธน (2548) ได้กล่าวว่าการบรรลุวัตถุประสงค์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญบางประการ ในทางปฏิบัติปัจจัยที่ควรจะต้องเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงานที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ
2. เวลาและทรัพยากรที่เพียงพอสำหรับดำเนินการตามแนวทาง/แผนงาน/โครงการ
3. การวางแผนจัดสรรทรัพยากรที่ต้องการใช้มีผลต่อการกำหนด
4. นโยบายที่มีพื้นฐานอยู่บนทฤษฎี/หลักสาเหตุและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้

5. ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุและผลลัพธ์เป็นความสัมพันธ์ทางตรงโดยไม่มีความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อน

6. ความสัมพันธ์แบบพึ่งพาระหว่างหน่วยงานอยู่ในระดับต่ำ

7. ความเข้าใจและความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์

8. การจัดกิจกรรมตามลำดับอย่างเหมาะสม

9. การติดต่อสื่อสารและประสานงานอย่างเต็มที่

10. ผู้มีอำนาจหน้าที่นโยบายไปปฏิบัติต้องได้รับการยอมรับอย่างแท้จริง

สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยามีความพร้อม คือ มีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติ ที่รองรับ คือโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โครงการออกตรวจความพร้อมด้านตัวรถ ตลอดจนให้คำแนะนำ ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา และระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง อีกทั้งกฎหมายนี้ไม่เป็นอุปสรรค และยังเอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับทัศนะของ วรเดช จันทรร (2552) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นแบบบนลงล่างประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนระดับมหภาค และขั้นตอนระดับจุลภาค ซึ่งมีการกำหนดกฎกระทรวงจากหน่วยงานส่วนกลางและให้หน่วยงานในส่วนภูมิภาคเป็นผู้นำไปปฏิบัติ

2. พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะ

จากการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถสาธารณะ จากการส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาโดยภาพรวม อยู่ในระดับเหมาะสม โดยเฉพาะเมื่อเดินทางระยะไกลจะคาดเข็มขัดนิรภัย และรองลงมา คือ เมื่อผ่านเส้นทางที่อันตรายน่าหวาดเสียวจะคาดเข็มขัดนิรภัย และที่น้อยที่สุด คือ การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัดไม่สบาย ที่เป็นเช่นนี้อธิบายได้ว่า ผู้โดยสารมีพฤติกรรมในภาพรวมในระดับเหมาะสม เนื่องจากมีความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ และมีการรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น บอร์ดรณรงค์ เจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) ให้คำแนะนำ และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับ ผลการวิจัยของ คะเชนทร์ ยืนยง (2543) ศึกษาการส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ใช้รถยนต์ถนนมิตรภาพเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น พบว่า มาตรการส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ เพื่อที่จะเปลี่ยนแปลงพัฒนา ความรู้ ทัศนคติ ตลอดจนพฤติกรรม การใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่ ประกอบด้วย กิจกรรมแทรกแซง หรือแนวทางแก้ไขหลายวิธี ซึ่งแต่ละวิธีมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

ในระดับที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งการใช้มาตรการหลายวิธีประกอบกันจึงได้ผลมากกว่า และจากการมีกิจกรรมแทรกแซงส่งผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้เข็มขัดนิรภัยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

3. ทดสอบสมมติฐาน

จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์ในการเดินทาง การรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ และการรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ พบว่าผู้โดยสารที่มีปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากในปัจจุบันผู้โดยสารที่มีปัจจัยแตกต่างกันนั้นมีความรู้ความเข้าใจ ตลอดจนการรับรู้ในการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะจากสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ใกล้เคียงกัน จึงทำให้มีพฤติกรรมที่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับ อีระยุทธ ธรรมสารโรธ (2541) ศึกษาการรับรู้ของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย ในเขตพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก พบว่า เพศ อายุ ประสบการณ์ ระดับการศึกษา อาชีพ สภาพความเร็วของรถยนต์ วัตถุประสงค์ในการใช้รถยนต์ ประเภทรถยนต์ และความถี่ในการใช้รถยนต์ ทำให้การรับรู้ของแต่ละบุคคลมีความแตกต่างกัน และไม่สอดคล้องกับ ขจรศักดิ์ จันทร์พานิชย์ (2552) การวิจัยการประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในความปลอดภัยของผู้โดยสาร ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ความถี่ในการเดินทาง การเลือกประเภทของรถโดยสาร การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย ประสบการณ์ในการเคยเกิดอุบัติเหตุของผู้โดยสาร การเคยใช้และไม่เคยใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับความแตกต่างระหว่างคะแนนความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่า ผู้โดยสารที่มีปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นแตกต่างกันจะมีความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางแตกต่างกัน

จากการให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ของผู้โดยสาร พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ต้องการให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มีการประชาสัมพันธ์ให้มากยิ่งขึ้น ทัวถึง เช่น การเพิ่มจำนวนป้ายรณรงค์ การออกหน่วยเคลื่อนที่ประชาสัมพันธ์ การชี้ให้เห็นความสำคัญของการคาดเข็มขัดนิรภัย การให้ความรู้ถึงข้อดี ข้อเสียของการคาดเข็มขัดนิรภัย หรือแม้กระทั่งการปลูกฝังจิตสำนึกให้แก่ประชาชน

4. บทสรุป

จากการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ได้ดำเนินการส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ ในการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่มีกฎกระทรวงออกมาบังคับใช้ เนื่องจากสำนักงานขนส่งจังหวัดมีโครงสร้างการปฏิบัติงานโดยมีผู้บริหาร ร่วมกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงาน มีเจ้าหน้าที่ดูแลด้านการส่งเสริมความปลอดภัยคือ กลุ่มวิชาการขนส่ง และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำกฎกระทรวงไปปฏิบัติ มีความพร้อมของสำนักงาน โดยมีโครงการรองรับ ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสารภายในองค์กรหรือระหว่างหน่วยงาน และกฎกระทรวงนี้ยังเอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากปัจจัยในการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้ง 5 ด้าน จะเห็นได้ว่าด้านบุคลากรถือว่าเพียงพอ มีความรู้ความสามารถเหมาะสมและการมีส่วนร่วมของบุคลากรด้านงบประมาณไม่มีให้กับการดำเนินการด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยโดยตรง ด้านวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้สามารถประยุกต์ใช้กับโครงการ แผนงาน อื่นได้ และด้านสถานที่มีความเหมาะสมในทุกจุดเช่น สถานีขนส่งผู้โดยสาร จุดตรวจการขนส่งในเขตจังหวัดพะเยา มีความเป็นไปได้ที่การนำนโยบายไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาดังกล่าวซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จ ส่งผลต่อพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะโดยรวมอยู่ในระดับเหมาะสม นอกจากนั้นพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารก็ไม่มีแตกต่างกันเมื่อมีการเปรียบเทียบระหว่างข้อมูลทั่วไปและการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยกับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ เนื่องจากปัจจุบันผู้โดยสารได้รับข้อมูลข่าวสารกันอย่างทั่วถึงจากการประชาสัมพันธ์จากหน่วยงานที่ส่งเสริมความปลอดภัยทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งจากหน่วยงานในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตาม จากการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ มีข้อเสนอแนะให้มีเจ้าหน้าที่ที่จะดำเนินการด้านนี้โดยตรง เพื่อที่จะได้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มีการปลูกฝังจิตสำนึกประชาชนให้มากยิ่งขึ้น และที่สำคัญให้กำหนดเป็นวาระแห่งชาติ และจากการเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ มีข้อเสนอแนะว่าต้องการให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเช่นเดียวกัน และให้มีการประชาสัมพันธ์มากยิ่งขึ้นกว่าเดิม

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้

1. ผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาควรมีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทาง ปฏิบัติที่ชัดเจนในด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยโดยตรง
2. สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ควรมีการสำรวจความต้องการ/ความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้ทราบถึงแนวทางใหม่ ๆ ในการพัฒนาแผนงานในการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ
3. สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ควรมีการจัดประชาสัมพันธ์และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัยของผู้โดยสารสาธารณะต่อไป

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ
2. ควรทำการศึกษาเปรียบเทียบการดำเนินงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดอื่น ว่ามีการดำเนินการหรือนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างไร เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา รวมทั้งเป็นการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติอย่างแท้จริง
3. ควรศึกษาการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารขนาดเล็ก เช่น รถตู้โดยสารสาธารณะที่วิ่งระหว่างจังหวัด เนื่องจากรถดังกล่าวใช้ความเร็วสูง และมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนมากยิ่งขึ้น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเป็นแนวทางในการส่งเสริม ควบคุมและดูแล ต่อไป



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่าง
การโดยสาร พ.ศ. 2557. (11 เมษายน 2557). **ราชกิจจานุเบกษา**. 131(40ก).
หน้า 1-3
- กรมการขนส่งทางบก. (2538). **เข็มขัดนิรภัย**. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- กรมการขนส่งทางบก. (10 กุมภาพันธ์ 2555). **ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนด
แบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่
ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัย พ.ศ. 2555**.
- กรมการขนส่งทางบก. (10 กุมภาพันธ์ 2555). **ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง
หลักเกณฑ์การติดตั้งและคุณสมบัติของเข็มขัดนิรภัยสำหรับกฎหมายว่าด้วย
รถยนต์ พ.ศ. 2555**.
- กันยา สุวรรณแสง. (2532). **จิตวิทยาทั่วไป** (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ บำรุงสาส์น.
- ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ. (2552). **การประเมินความตระหนักในความปลอดภัย
ในการเดินทาง และการใช้เข็มขัดนิรภัย ของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ.
นนทบุรี: กรมควบคุมโรค**.
- คะเชนทร์ ยืนยง (2543). **การส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์**. วิทยานิพนธ์
ศศ.บ., มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- จุมพล หนิมพานิช. (2549). **การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณี
ตัวอย่าง**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ณรงค์ ป้อมหลักทอง และคณะ. (2555). **มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถในระบบรถ
โดยสารประจำทาง: การกำหนดมาตรฐานการบังคับใช้และการตรวจสอบ.
รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิ
สาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)**
- ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา. (2551). **ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณี ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนคร
บาลจรัลเข้มน้อย**. ปัญหาพิเศษ รป.ม., มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- ธีรวุฒิ เอกะกุล. (2543). **ระเบียบวิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์**.
อุบลราชธานี: สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.

- ธีระยุทธ ธรรมสาโรช. (2541). **ศึกษาการรับรู้ของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยในเขตพื้นที่พัฒนา ชายฝั่งตะวันออก**. วิทยานิพนธ์ กศ.ม., การบริหาร การศึกษา, มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- ธานีรินทร์ ศิลป์จารุ. (2550). **การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS (พิมพ์ครั้งที่ 7)**. กรุงเทพฯ: บริษัท วี.อินเตอร์ พรีนธ์.
- นพ ศรีบุญนาถ. (2546). **ยุทธศาสตร์การจัดการ (พิมพ์ครั้งที่ 1)**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ สุทรไพศาล.
- บพิธ รัตนบุรี. (2552). **ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ไปปฏิบัติศึกษากรณี สำนักงานเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร**. ภาควิชา กศ.ม., พัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. กรุงเทพฯ.
- บัณฑิต เผ่าวัฒนา. (2552). **การเปลี่ยนแปลงการถือครองที่ดิน: กรณีศึกษา ตำบลสันผักหวาน อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์ วศ.บ., ภูมิศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ. (2537). **พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพ และ สุขศึกษา (พิมพ์ครั้งที่ 1)**. กรุงเทพฯ. คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. (15 มีนาคม 2522). **ราชกิจจานุเบกษา**. พิมพ์พา เตชะกมลสุข. การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้โดยสารและที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กทารก. **รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์**, ปีที่ 42 (ฉบับที่ 35), หน้า 545 – 548.
- มยุรี อนุমানราชชน. (2548). **นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด กระบวนการ และการวิเคราะห์ (พิมพ์ครั้งที่ 2)**. เชียงใหม่: คະนึ่งนิจการพิมพ์.
- มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2556). **อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2554 (พิมพ์ครั้งที่ 1)**. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.).
- เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ. (2550). **นโยบายสาธารณะ (พิมพ์ครั้งที่ 1)**. กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์.
- วรเดช จันทรศร. (2552). **ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (พิมพ์ครั้งที่ 4)**. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.

สนประดิพัทธ์. (2536). เช็มขัดนिरภัยอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย. นิตยสารหมอชาวบ้าน.
169.

สมบัติ อารังญวงค์. (2546). นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และ
กระบวนการ (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เสมาธรรม.

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2538). คู่มือการรณรงค์การใช้เช็มขัดนिरภัยและสวม
หมวกนिरภัย. กรุงเทพฯ: กองสารนิเทศ กระทรวงมหาดไทย.





ภาคผนวก

ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์

การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ

กรณีศึกษา : การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย

ข้อมูลส่วนตัวของผู้ให้สัมภาษณ์ :

ชื่อ - สกุล อายุ ปี

ตำแหน่ง

สังกัด กลุ่ม/ฝ่าย/งาน

ระยะเวลาในการบรรจุรับราชการ ปี

ประสบการณ์ในการทำงาน และการฝึกอบรมที่ได้รับ (เกี่ยวกับการส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ)

.....

ข้อคำถาม

1. เมื่อมีการประกาศใช้กฎกระทรวง เรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 ให้ ณ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2557 ในข้อ 3 (10) รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง เริ่มบังคับใช้ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2557 ในฐานะที่ท่านเป็นผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติงานที่ต้องรับผิดชอบนำกฎหมายนี้ไปปฏิบัติ ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการประกาศบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ เพราะเหตุใด ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. ความชัดเจนของนโยบาย
2. ประโยชน์ของกฎหมาย
3. ความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงาน
4. การประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน

2. ท่านคิดว่าการนำกฎกระทรวงเรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 (รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) ไปบังคับใช้ในเขตรับผิดชอบของท่าน จะเกิดผลสำเร็จหรือไม่ เพียงใด และปัจจัยดังต่อไปนี้ มีผลต่อการกำหนดความสำเร็จ หรือล้มเหลวของการนำกฎหมายฉบับนี้ไปบังคับใช้อย่างไร เพราะเหตุใด

1. สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงานที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ
 2. เวลาและทรัพยากรที่เพียงพอสำหรับดำเนินการตามแนวทาง/แผนงาน/โครงการ
 3. การวางแผนจัดสรรทรัพยากรที่ต้องการใช้
 4. นโยบายที่มีพื้นฐานอยู่บนทฤษฎี/หลักสาเหตุและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้
 5. ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุและผลลัพธ์เป็นความสัมพันธ์ทางตรงโดยไม่มีความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อน
 6. ความสัมพันธ์แบบพึ่งพาระหว่างหน่วยงานอยู่ในระดับต่ำ
 7. ความเข้าใจและความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์
 8. การจัดกิจกรรมตามลำดับอย่างเหมาะสม
 9. การติดต่อสื่อสารและประสานงานอย่างเต็มที่
 10. ผู้มีอำนาจหน้าที่นำนโยบายไปปฏิบัติต้องได้รับการยอมรับอย่างแท้จริง
3. การนำกฎกระทรวง เรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 (ร่างร่างด้วยเข้มชัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) มาบังคับใช้ในจังหวัดพะเยา ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีความพร้อมหรือไม่ อย่างไร
1. มีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติหรือไม่ เพียงใด
 2. มีปัญหาเรื่องการติดต่อสื่อสาร/การบังคับบัญชาระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชาหรือไม่ อย่างไร
 3. การทำงานในสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีปัญหาทางด้านการติดต่อประสานงานจากหน่วยงานส่วนกลางหรือไม่ อย่างไร
 4. กฎหมายนี้ เป็นอุปสรรค หรือเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานเพียงใด
4. ปัจจัยด้านบุคลากรในสำนักงานขนส่งจังหวัด มีส่วนในการสนับสนุน/เป็นปัญหาต่อการนำกฎกระทรวงเรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 (ร่างร่างด้วยเข้มชัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) ไปปฏิบัติหรือไม่ อย่างไร
1. ด้านความเพียงพอ
 2. ความรู้ความสามารถ เหมาะสม/ต้องการบุคลากรอย่างไร
 3. การเรียนรู้ หาเทคโนโลยี หรือนวัตกรรมในการปฏิบัติงาน
 4. การมีส่วนร่วมของบุคลากร

5. การนำกฎกระทรวง เรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 (รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) มาปฏิบัติ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ต้องใช้งบประมาณ หรือไม่ หากต้องใช้มีความเพียงพอหรือไม่ เพียงใดในการปฏิบัติงาน

6. วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานของท่านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำกฎกระทรวง เรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 (รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) มีความจำเป็น เพียงพอ เหมาะสม หรือไม่ อย่างไร

7. สถานที่ที่ท่านต้องปฏิบัติภารกิจในการนำกฎกระทรวง เรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 (รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) มาใช้คือที่ใด มีความเหมาะสม หรือไม่ อย่างไร

8. โปรดแสดงความคิดเห็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจของท่านเกี่ยวกับการนำกฎกระทรวง เรื่องกำหนดความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทางโดยสาร พ.ศ. 2557 (รัตร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง) ไปปฏิบัติ ตามที่ท่านต้องการเสนอแนะ

ภาคผนวก ข ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

1. ผู้บริหาร จำนวน 6 คน ประกอบด้วย
 - 1.1 นายโสภณ พิทักษ์สาลี ตำแหน่ง ขนส่งจังหวัดพะเยา
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2557
 - 1.2 นายสมพงษ์ เทียนชัยเกิดศิลป์ ตำแหน่ง หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2557
 - 1.3 นายพล ธรรมสิทธิ์ ตำแหน่ง หัวหน้าฝ่ายตรวจสภาพรถ
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2557
 - 1.4 นางสาวไข่มุกข์ ปันมงคล ตำแหน่ง หัวหน้าฝ่ายทะเบียนรถ
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2557
 - 1.5 นายพรเทพ อ่องนก ตำแหน่ง หัวหน้าฝ่ายใบอนุญาตขับรถ
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2557
 - 1.6 นางสาวพร ศรีสารคาม ตำแหน่ง หัวหน้างานบริหารงานทั่วไป
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2557
2. เจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง จำนวน 4 คน ประกอบด้วย
 - 2.1 นายเพียรชัย ดุมดก ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558
 - 2.2 นางสาวศรีเพ็ญ กันแสงแก้ว ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2557
 - 2.3 นายภาคภูมิ บุญยราศรีย์ ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2557
 - 2.4 นายสันนิวาส แสงมะณี ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2557

ภาคผนวก ค แบบสอบถาม

การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ

กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย

คำชี้แจง

1. ผู้ศึกษาขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้ครบถ้วนทุกข้อ และตอบตามความเป็นจริง เพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ทำให้ผลการศึกษาน่าเชื่อถือ และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

2. ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามจะเก็บเป็นความลับ เพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เท่านั้น ไม่มีส่วนใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ท่าน และผลการศึกษาในครั้งนี้จะเสนอในภาพรวม

3. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์ในการเดินทาง ลักษณะคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมของผู้โดยสารรถสาธารณะในการคาดเข็มขัดนิรภัย

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจากทุกท่านเป็นอย่างดี

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน (.....) ที่ตรงกับข้อความตามความเป็นจริงของท่าน

1. เพศ

() ชาย

() หญิง

2. อายุ

() ไม่เกิน 20 ปี

() 21 - 30 ปี

() 31 - 40 ปี

() 41 - 50 ปี

() 51 – 60 ปี

() 61 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

() ประถมศึกษา

() มัธยมศึกษาตอนต้น

() มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.

() อนุปริญญา/ปวส.

() ปริญญาตรี

() สูงกว่าปริญญาตรี

4. อาชีพ

() เกษตรกรรม

() ค้าขาย

() รับราชการ

() เอกชน/รัฐวิสาหกิจ

() รับจ้างทั่วไป

() อื่น ๆ (โปรดระบุ)

5. รายได้ต่อเดือน

() ไม่มีรายได้

() ต่ำกว่า 5,000 บาท

() 5,001 – 10,000 บาท

() 10,001 – 20,000 บาท

() 20,001 – 30,000 บาท

() 30,001 บาทขึ้นไป

6. ส่วนใหญ่ท่านเดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถประเภทใด

() รถจักรยานยนต์

() รถยนต์ส่วนตัว

- () รถโดยสารสาธารณะ, รถทัวร์, รถบัส
 () อื่น ๆ ระบุ.....

7. ท่านเดินทางไปต่างจังหวัดโดยรถโดยสารสาธารณะบ่อยแค่ไหน

- () ทุกสัปดาห์
 () ทุกเดือน
 () ทุก ๆ 3 เดือน

ตอนที่ 2 การรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

คำชี้แจงโปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับการรับรู้เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะของท่านมากที่สุด

2.1 ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ		
ข้อความถาม	ใช่	ไม่ใช่
1. ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ		
2. หากผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถโดยสารสาธารณะไม่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัย จะมีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท		
3. กฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 11 พ.ค. 2557		
4. ผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะตลอดเส้นทาง มีโทษปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท		
5. สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีสิทธิในการปรับผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย		
6. การคาดเข็มขัดนิรภัย ควรคาดเข็มขัดส่วนล่างทาบไปกับกระดูกเชิงกราน เพราะกระดูกเชิงกรานสามารถรับแรงกระแทกได้ถึง 1 ตัน		
7. เข็มขัดนิรภัย หมายถึง ชุดอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อลดความรุนแรงจากอันตรายเนื่องจากอุบัติเหตุที่มีต่อผู้ขับขี่/ผู้โดยสารรถยนต์		
8. เข็มขัดนิรภัยช่วยป้องกันให้ผู้โดยสารไม่เกิดการกระแทกกับส่วนต่าง ๆ ภายในยานพาหนะรวมทั้งกระจกกันลมหน้าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ		
9. เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้ผู้โดยสารกระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ		

2.2 การรับรู้ถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา		
ข้อความคำถาม	เคย	ไม่เคย
1. ท่านเคยเห็นป้ายรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งไว้ในเขตจังหวัดพะเยา หรือไม่		
2. ท่านเคยได้รับแผ่นพับ/เอกสารการรณรงค์ การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะหรือไม่		
3. ท่านเคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาตั้งจุดตรวจเพื่อรณรงค์หรือจับกุมผู้ฝ่าฝืนไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่		
4. ท่านเคยได้รับฟังการรณรงค์เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยผ่านทางสถานีวิทยุในจังหวัดพะเยา หรือไม่		
5. ท่านเคยได้รับการรณรงค์/ตักเตือน ให้คาดเข็มขัดนิรภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารจากเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยาหรือไม่		

() ทุก ๆ 6 เดือน

() ปีละ 1 ครั้ง

() อื่น ๆ ระบุ

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความต่อไปนี้แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับ

พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะของท่านมากที่สุด

พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ	เหมาะสม 4	ค่อนข้างเหมาะสม 3	ค่อนข้างไม่เหมาะสม 2	ไม่เหมาะสม 1
1. เมื่อเดินทางระยะใกล้ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย				
2. เมื่อเดินทางระยะไกลท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย				
3. เมื่อผ่านเส้นทางที่อันตราย น่าหวาดเสียว ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย				
4. เมื่อผ่านเส้นทางที่ไม่อันตราย ไม่หวาดเสียว ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย				

5. ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัยถึงแม้ว่าจะไม่ได้รับการเตือนจากเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือพนักงานบริการบนรถโดยสารสาธารณะ				
6. เมื่อมีเจ้าหน้าที่ของรัฐขึ้นตรวจสอบบนรถโดยสารท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย				
7. เมื่อพนักงานขับรถเร็ว หวาดเสียวท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย				
8. ท่านกลัวปลดเข็มขัดนิรภัยไม่ได้หากเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะท่านจึงไม่คาดเข็มขัดนิรภัย				
9. เมื่อท่านทราบว่าไม่มีบทลงโทษหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัยท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัย				
10. การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัด/ไม่สบาย ท่านจึงไม่คาด				

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ด้านการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

.....

.....

.....

ด้านพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะ

.....

.....

.....

ขอขอบคุณท่านที่เอื้อเฟื้อเวลาในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้



ประวัติผู้ศึกษาค้นคว้า

ประวัติผู้ศึกษาค้นคว้า

ชื่อ นามสกุล	อำพร ปัญญาสืบ
วัน เดือน ปี เกิด	11 พฤศจิกายน 2529
ที่อยู่ปัจจุบัน	529 หมู่ 11 ตำบลบ้านต๋อม อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา
ที่ทำงานปัจจุบัน	สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน
ประสบการณ์การทำงาน	
พ.ศ. 2550	เจ้าหน้าที่พัสดุ กรมการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2553	เจ้าพนักงานพัสดุ กรมการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2554	เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีปฏิบัติงาน สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา
พ.ศ. 2557	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2553	บช.บ. (การบัญชี) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, นนทบุรี
-----------	--

ผลงานตีพิมพ์

ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง

อำพร ปัญญาสืบ (ผู้บรรยาย). (4 เมษายน 2558). การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา. ใน การประชุมวิชาการบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 1 (หน้า 837-850). พะเยา: กองบริหารงานวิจัยและประกันคุณภาพการศึกษา มหาวิทยาลัยพะเยา

ผลงานตีพิมพ์อื่น ๆ -