

การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของ
สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัด
ลำปาง



กนกวรรณ ชัยมงคล

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานโยบายสาธารณะ

มิถุนายน 2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา



2302845619

UP Thes1s 61510542 independent study / recv: 19062563 22:50:27 / seq: 19



61510542_2302845619

การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่ง
จังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง



การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานโยบายสาธารณะ
มิถุนายน 2563
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา



2302845819

UP Thes1s 61510542 independent study / rev: 19062563 22:50:27 / seq: 19

THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY TO PROMOTE THE SAFETY STANDARDS OF THE
SCHOOL BUS TRANSPORTATION OF LAMPANG PROVINCIAL LAND TRANSPORT OFFICE IN
MUANG LAMPANG DISTRICT, LAMPANG PROVINCE.



KANOKWAN CHAIMONGKOL

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment
of the Requirements for the Master of Public Administration Degree
in Public Policy
June 2020

Copyright 2020 by University of Phayao



2302845619

UP ThesIs 61510542 independent study / recv: 19062563 22:50:27 / seq: 19

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง

เรื่อง

การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่ง
จังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง

ของ กนกวรรณ ชัยมงคล

ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

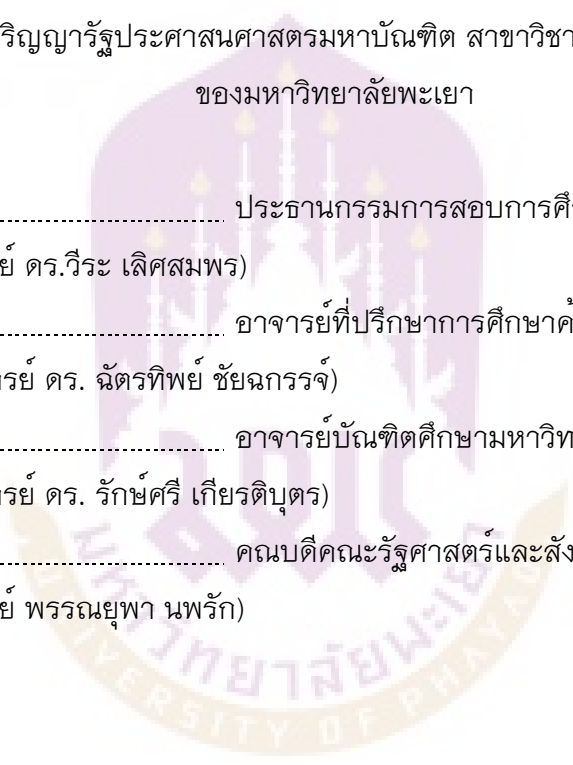
หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ
ของมหาวิทยาลัยพะเยา

..... ประธานกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง
(รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ฉัตรทิพย์ ชัยฉกรรจ์)

..... อาจารย์บัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยพะเยา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รัชศรี เกียรติบุตร)

..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และสังคมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ พรรณยุพา นพรัถ)



2302845819

เรื่อง:	การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง
ผู้ศึกษาค้นคว้า:	กนกวรรณ ชัยมงคล, การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง: ร.ป.ม. (นโยบายสาธารณะ), มหาวิทยาลัยพะเยา, 2562
อาจารย์ที่ปรึกษา:	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นัศรทิพย์ ชัยฉกรรจ์
คำสำคัญ	การนำนโยบายไปปฏิบัติ, พฤติกรรม

บทคัดย่อ

การศึกษา “การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติ และศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของผู้ขับขีรถรับส่งนักเรียน ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง จากการส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง กลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 5 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์วิเคราะห์ข้อมูลโดยการบรรยายเชิงพรรณนา และ กลุ่มผู้ขับขีรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่การดูแลของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ จำนวน 139 แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ยทางสถิติ (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และ ความแปรปรวน (S²)

ผลการศึกษา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้ 1. การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ตามสมรรถนะขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ 5 ปัจจัย (วรเดช จันทรศร, 2552) ด้านโครงสร้าง ความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ มีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันกับภาคีเครือข่าย และมีการประชาสัมพันธ์ อย่างต่อเนื่อง ด้านบุคลากร มีบุคลากรที่ทำหน้าที่ควบคุม กำกับ และออกใบอนุญาตใช้รถรับส่งนักเรียน และสนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ด้านงบประมาณ ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับนโยบายนี้โดยเฉพาะ ด้านสถานที่ เป็นสถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติภารกิจ มีความเหมาะสม และมีความพร้อมในการให้บริการ ด้านวัสดุอุปกรณ์ ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ เนื่องจากเป็น การกำกับ ติดตาม และสามารถใช้อุปกรณ์ที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้ได้ และ 2. พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขีรถรับส่งนักเรียน โดยภาพรวมอยู่ในระดับการปฏิบัติบ่อยครั้ง ผลการทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ขับขีรถรับส่งนักเรียนที่แตกต่างกัน พบว่าไม่แตกต่างกัน และในส่วนการรับรู้ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ขับขีรถรับส่งนักเรียนที่แตกต่างกัน พบว่า ในด้านความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน แตกต่างกัน และในด้านการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไม่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลมาจากการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีโครงสร้างหน่วยงานที่มีความพร้อม มีปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ทั้งด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และด้านสถานที่

Title: THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY TO PROMOTE THE SAFETY STANDARDS OF THE SCHOOL BUS TRANSPORTATION OF LAMPANG PROVINCIAL LAND TRANSPORT OFFICE IN MUANG LAMPANG DISTRICT, LAMPANG PROVINCE.

Author: Kanokwan Chaimongkol, Independent Study: M.P.A. (Public Policy), University of Phayao, 2019

Advisor: Assistant Professor Dr. Chatthip Chaichakan

Keyword Policy Implementation, Behavior

ABSTRACT

The purpose of this project is to study the implementation of the policy on the promotion of safety standards for school bus transportation to practice and study the school bus behavior that following by the standard of the student shuttle bus supported in Mueang Lampang District, Lampang Province by Lampang Provincial Land Transport Office. The sample group is the main data group consisted of 5 executives and officers of Lampang Provincial Land Transport Office using a specific sampling method. Data were collected by interview. Data were analyzed by descriptive lectures and student bus drivers in the care area of Lampang Provincial Land Transport Office. The Accident Sampling method was used to select a sample of 139 questionnaires. The data were analyzed by percentage (%), statistical average (\bar{X}), standard deviation (SD) and variance (S²).

The research results indicated as follows: 1. The implementation of the policy to promote the safety standards of the shuttle bus to the implementation of Lampang Provincial Land Transport Office according to the capability of the organization in implementing the policy, 5 factors. The structure, law enforcement readiness, working integrated with network parties, and public relations are ongoing. The personnel, there are personnel who control, supervise and issue student shuttle licenses and support the implementation of the policy. The budget, no budget has been allocated for implementing this policy. The place, Is the place used for the mission, suitable and is ready for service. Equipment, There is no need to use materials because it is a way to monitor and use existing products for use. 2. Safety practice behaviors of school bus drivers the overall picture is at the level of practice often. Hypothesis test results personal factors affecting the behavior of compliance with the safety standards of different school bus drivers are not different. And in the perception section, it affects the behavior of the safety standards of different student shuttle drivers. Meet was in terms of basic knowledge of the safety of student shuttles, vary ingand in terms of awareness about the safety of student shuttles. This is due to the Lampang Provincial Transportation Office. There is a ready organizational structure. There are factors that affect the success of the policy implementation of the policy, including personnel, budget, materials, equipment. Tools & Facilities & Locations.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษา “การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง” ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความอนุเคราะห์อย่างดีจากผู้ให้การสนับสนุนหลายท่าน ผู้ศึกษาขอขอบคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฉัตรทิพย์ ชัยฉกรรจ์ อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร, นายสมยศ สีลาน และนางสาววชิราวัลย์ เขียมใจตรง ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาชี้แนะแนวทาง และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของการวิจัยมา ตลอดจนคณะกรรมการการวิจัยมหาวิทยาลัยพะเยา ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ในด้านข้อมูลและข้อคิดอันมีคุณค่า ผู้ศึกษาขอขอบคุณ กลุ่มผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้างประจำ) ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง และผู้ขับรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ที่ให้ความร่วมมือ และช่วยเหลือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณ บิดา มารดา ครูบาอาจารย์ ที่เป็นเบื้องหลังความสำเร็จในงานทุกชิ้นและท้ายสุดนี้ ขอขอบคุณบรรดากัลยาณมิตรหลายท่านที่ได้เอ่ยนามที่ให้กำลังใจและสนับสนุนงานศึกษาค้นคว้าฉบับนี้ด้วยความจริงใจเสมอมาจนงานสำเร็จ

กนกวรรณ ชัยมงคล

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
สมมติฐานของการวิจัย.....	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	5
ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย.....	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	7
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการรับรู้	18
มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน.....	27
ข้อมูลทั่วไปของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง.....	29
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	32
กรอบแนวคิดในการศึกษา.....	34
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	35



2302845819

UP :Thes1s 61510542 independent study / recv : 19062563 22:50:27 / seq : 19

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	35
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....	37
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	39
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	39
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	40
ส่วนที่ 1 ผลการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปสู่ ปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง.....	40
ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	44
ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของ รถรับส่งนักเรียน.....	49
ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่ง นักเรียน.....	50
ส่วนที่ 5 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลและการรับรู้ ต่อพฤติกรรม การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน.....	52
ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ.....	55
บทที่ 5 บทสรุป.....	57
สรุปผลการวิจัย.....	57
อภิปรายผลการวิจัย.....	62
ข้อเสนอแนะ.....	67
บรรณานุกรม.....	68
ภาคผนวก.....	72
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์.....	73
ภาคผนวก ข ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์.....	76
ภาคผนวก ค แบบสอบถาม.....	77
ประวัติผู้วิจัย.....	83

สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	44
ตาราง 2 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน	47
ตาราง 3 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน.....	49
ตาราง 4 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน.....	51
ตาราง 5 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของ ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามเพศ	52
ตาราง 6 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	53
ตาราง 7 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน.....	54

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพ 1 ตัวแบบทางด้านการจัดการ	15
ภาพ 2 กระบวนการรับรู้.....	23
ภาพ 3 สื่อ/ประชาสัมพันธ์ อินโฟกราฟิก.....	28
ภาพ 4 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	34



2302845819

UP Thes1s 61510542 independent study / rev: 19062563 22:50:27 / seq: 19

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องด้วย ปัจจุบันมีอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนจนเป็นเหตุให้มีเด็กนักเรียนเสียชีวิต สะท้อนให้เห็นว่า การดำเนินการด้านความปลอดภัยเรื่องรถรับส่งนักเรียนยังไม่เพียงพอ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ กรมขนส่งทางบก จึงได้นำระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562 ซึ่งมีหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติ ในการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียนให้เกิดความปลอดภัยกับเด็กนักเรียนมาประยุกต์ ใช้ในการดำเนินการเรื่องรถรับส่งนักเรียน จึงได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่ง นักเรียนที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งในลักษณะรถสองแถวและรถตู้ โดยกำหนดให้ต้องผ่านการ รับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา และนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ภายในรถต้องมีเครื่องมือที่จำเป็นสำหรับ ช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุ เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก ที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดแน่น มั่นคงแข็งแรง กรณีเป็นรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก ส่วนรถตู้ ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น ห้ามดัดแปลงสภาพรถโดยเฉพาะ การเพิ่มเบาะที่นั่งหรือการต่อเติมกระบะท้ายเพื่อให้นักเรียนได้มากเกินจำนวนบรรทุก ที่ปลอดภัย หากพบการฝ่าฝืนให้ระงับการใช้รถทันทีเพื่อความปลอดภัยสูงสุดของนักเรียน และความมั่นใจของผู้ปกครอง ด้านผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องไม่เคยมีประวัติเสียหายอันเกิดจากการขับรถมาก่อน และต้องมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนประจำรถ มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลา ที่ใช้รับส่งนักเรียน และต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวงและกฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด หากพบ รถรับส่งนักเรียนมีการดัดแปลงสภาพตัวรถหรือสภาพรถไม่ปลอดภัย บรรทุกผู้โดยสาร เกิน ปลดปล่อยให้นักเรียนยืนท้ายรถ หรือผู้ขับรถมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัย สามารถร้องเรียน ไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัด และนอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบก ได้ร่วมกับโรงเรียน สถานศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบความปลอดภัยของรถโรงเรียนและรถรับส่ง นักเรียนมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการตรวจสอบสภาพตัวรถและการให้บริการของผู้ขับขี่รถรับส่ง นักเรียน ซึ่งที่ผ่านมาพบว่ามีปัญหาผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ได้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้



2302845619

รับส่งนักเรียน โดยไม่มีการปรับปรุงสภาพรถให้เหมาะสมและปลอดภัย รวมถึงมีการแก้ไข
 ดัดแปลงสภาพตัวรถที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงแข็งแรง ดังนั้น กรมขนส่งทางบก จึงได้
 สร้างมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัยสูงสุด และมีระบบ
 การตรวจสอบที่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่า
 ด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562, 6 ธันวาคม 2562) (กรมการขนส่งทางบก,
 2559)

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความ
 ปลอดภัยทางถนน ในปี พ.ศ. 2560 มีอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนเกิดขึ้น 30 ครั้ง มีนักเรียน
 เสียชีวิต 7 คน บาดเจ็บ 386 ราย หรือเฉลี่ยทุกวันจะมีนักเรียนบาดเจ็บ 1 ราย สาเหตุหลัก
 มาจากพฤติกรรมพนักงานขับรถเกือบทั้งสิ้น อีกทั้งจำนวนนักเรียนเกินครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศ
 จะใช้บริการรถรับส่งนักเรียน อีกส่วนหนึ่งคือผู้ปกครองไปรับไปส่งหรือขับรถมอเตอรไซค์
 ไปเรียนเอง และจากสถิติดังกล่าว กรมการขนส่งทางบก จึงได้เข้ามามีส่วนในการจัดการความ
 ปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน โดยให้ รถรับส่งนักเรียนทำตามมาตรฐานความปลอดภัย ที่ประกาศ
 ไว้เมื่อ ปี 2559 โดยต้องผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา และนำรถเข้าตรวจสอบสภาพ
 ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ และภายในรถต้องมี
 เครื่องมือที่จำเป็นสำหรับช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุ เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจกที่นั้ง
 ผู้โดยสารต้องยึดแน่นมั่นคงแข็งแรง กรณีเป็นรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียน
 ตก ส่วนรถตู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น ซึ่งจำนวนตัวเลขรถ
 ที่มาขอรับใบอนุญาต มีน้อยมากหากเทียบสัดส่วนรถที่ให้บริการ นอกจากนี้ มาตรการที่
 ออกมา ให้โรงเรียนทำหน้าที่ รับรองรถ ปัญหาคือ โรงเรียนไม่มีอำนาจในการตัดเตือนรถรับส่ง
 นักเรียนหากรถรับส่งนักเรียนไม่ปลอดภัย (เพราะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล) (ศูนย์วิชาการเพื่อ
 ความปลอดภัยทางถนน, 2561, สื่อออนไลน์) และจากข้อมูลของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค โครงการ
 รถโดยสารปลอดภัย พบว่า ผู้ปกครองไม่เพียงแต่ต้องตระหนักถึงความสูญเสียในช่วงปิดเทอม
 เพราะช่วงเปิดเทอมก็มีความเสี่ยงไม่แพ้กัน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่มาจากการเดินทางของ
 นักเรียน กรมการขนส่งทางบก จึงมีมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุกับเด็ก
 นักเรียน โดยการรณรงค์ให้ความรู้ผู้ปกครองหยุดซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลาน และหันมา
 ใช้บริการรถนักเรียนแทน พร้อมทั้ง แต่ละปีมีข่าวอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างมาก ทั้งรถ
 ชน สัมผัสเด็กไว้บนรถ รวมไปถึงคุณภาพ มาตรฐานรถรับส่งนักเรียน และการแก้ไขปัญหาการ
 รับส่งนักเรียน ในส่วนความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก มุ่งเน้นในเรื่องความมั่นคง
 แข็งแรงของตัวรถ และพนักงานขับรถเป็นสำคัญ จึงออกมาตรการต่าง ๆ มาบังคับใช้กับผู้

นารถยนต์ส่วนบุคคลมาทำการรับจ้างรับส่งนักเรียน ต้องขออนุญาตให้ถูกต้องตามระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย โดยมีทั้งผู้ที่ขออนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมาย และที่ไม่ได้ขออนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมาย บางรายมีพฤติกรรมนารถยนต์ที่ได้รับอนุญาตดังกล่าว ไปทำการแก้ไขตัดแปลงปรับเปลี่ยนสภาพรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเบาะที่นั่งออกให้สามารถรับนักเรียนได้เพิ่มมากขึ้นกว่าสภาพรถปกติ ทำให้เกิดความเสียด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถรับส่งนักเรียนที่ไม่ได้มาตรฐาน และยังสร้างความแตกต่างเป็นการเอาเปรียบผู้ประกอบการอาชีพด้วยตนเอง แม้หน่วยงานราชการจะมีแผนการดำเนินงานออกตรวจการปราบปราม และประชาสัมพันธ์ ให้ผู้นำรถยนต์ส่วนบุคคลมารับจ้างรับส่งนักเรียนมาขออนุญาตให้ถูกต้องตามระเบียบราชการยังคงไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติได้ (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), 2562)

เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของนโยบาย สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ได้ดำเนินการจัดอบรมผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ที่ทำการรับจ้างรับส่งนักเรียน และได้ขออนุญาตให้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ที่ทำการรับจ้างรับส่งนักเรียน โดยการบูรณาการร่วมมือกับมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เนื่องจากจังหวัดลำปาง มีผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมารับจ้างรับส่งนักเรียน จำนวนไม่แน่นอนในแต่ละปี และมีแนวโน้มที่ลดลงซึ่งมีปัจจัยหลายสาเหตุ เช่น การประชาสัมพันธ์ที่ยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง การขาดจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม จึงได้กำหนดให้การจัดระเบียบรถรับส่งนักเรียนขึ้น และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำมาปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรม สร้างความปลอดภัยให้กับเด็กนักเรียน ซึ่งถือว่าเป็นเยาวชนและจะเติบโตมาเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต กรมการขนส่งทางบก จึงกำหนดมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบความปลอดภัยของรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนมาอย่างต่อเนื่อง และได้ปรับปรุงมาตรการการข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยของรถยนต์ที่ใช้ในการรับจ้าง รับส่งนักเรียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จึงได้ปรับปรุงระเบียบดังกล่าว โดยการกำหนดลักษณะของรถโรงเรียนที่จะนำมารับส่งนักเรียน การกำหนดเครื่องหมายสีของรถที่ใช้สีตามที่กำหนดเพื่อช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น สีของรถซึ่งต้องใช้สีตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด กำหนดหน้าที่ผู้ดำเนินกิจการรถโรงเรียน กำหนดคุณสมบัติและหน้าที่ของพนักงานขับรถโรงเรียน ผู้ควบคุมดูแลนักเรียน (สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง, 2562b)

จากข้อมูลข้างต้น ผู้ศึกษาจึงมีแนวคิดที่จะศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติ



ตลอดจนศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง จากการส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้รับไปหามาตรการควบคุมดูแล ความปลอดภัยเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในฐานะผู้นำนโยบายไปปฏิบัติต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไปปฏิบัติ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง

สมมติฐานของการวิจัย

การศึกษานำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงผสมผสานทางการศึกษา ในส่วนของการศึกษาเชิงคุณภาพไม่สามารถคาดคะเนไว้ล่วงหน้าได้และกำหนดสมมติฐานได้ ผู้ศึกษาได้นำกรอบแนวคิดที่ดัดแปลงมาจากตัวแบบในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ตัวแบบด้านการจัดการ วรเดช จันทรรคร (2552) และได้ตั้งสมมติฐานเฉพาะการศึกษาเชิงปริมาณ ไว้โดยสรุปคือ ปัจจัยส่วนบุคคลและการรับรู้ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง โดยกำหนดขอบเขตของการศึกษาออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษานี้จะศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง โดยศึกษาจากผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในส่วนของการนำนโยบายส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปสู่

การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม และศึกษาการรับรู้และการพฤติกรรมตามมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่ อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง

2. ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ในเขตอำเภอเมืองลำปาง ซึ่งอยู่ในการดูแลของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

3. ขอบเขตด้านประชากร

ในการศึกษาครั้งนี้ศึกษาประชากร 2 กลุ่ม ประกอบด้วย

3.1 ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้างประจำ) ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 5 คน ประกอบด้วย หัวหน้าฝ่ายงาน และ เจ้าหน้าที่กลุ่มวิชาการขนส่ง จำนวน 4 คน จากอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ ของ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 99 คน

3.2 ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง จำนวนทั้งสิ้น 213 คน จากสถิติการออกหนังสือขออนุญาตให้ใช้รถในการรับส่งนักเรียน ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2562 ทั้งจังหวัดลำปาง จำนวน 409 คน

นิยามศัพท์เฉพาะ

การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง ขั้นตอนเกี่ยวกับมาตรการของนโยบายที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการกำหนดนโยบาย และเมื่อนโยบายได้รับความเห็นชอบในการนำไปประกาศใช้ในลักษณะต่าง ๆ เมื่อนำนโยบายไปปฏิบัติแล้วจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่เกี่ยวข้องโดยการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกาหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์กับการกระทำเพื่อให้บรรลุสิ่งที่มุ่งหมาย

พฤติกรรมและการรับรู้ หมายถึง การรับทราบและการปฏิบัติตนตามกฎระเบียบที่บังคับของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน หรือฝ่าฝืนการปฏิบัติกฎระเบียบที่บังคับของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

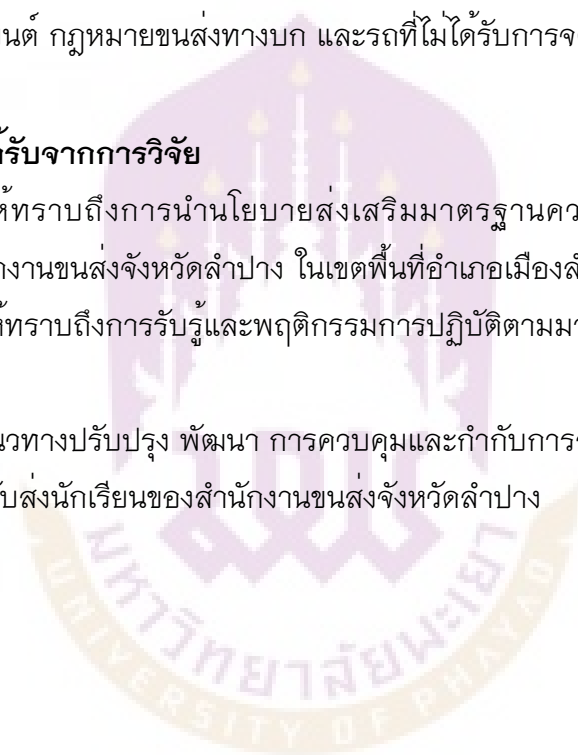
มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน หมายถึง แนวทางปฏิบัติในการอนุญาตให้ใช้รถรับจ้างรับส่งนักเรียนให้มีแนวทางปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับสภาพวิถีชีวิตของชุมชนตามความเป็นจริง โดยอนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน ทั้งรถสองแถวและรถตุ่มมาใช้เป็นรถรับส่งนักเรียนได้ โดยต้องมีการรับรองการใช้รถดังกล่าวจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา ซึ่งต้องได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด อาทิ ห้ามติดฟิล์มกรองแสงที่กระจกรอบคัน ที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และต้องไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืนในห้องโดยสารเด็ดขาด

กรณีเป็นรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก ส่วนรถตู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้นโดยต้องนำรถเข้าตรวจสอบ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ซึ่งจะได้รับอนุญาตเป็นครั้งคราว คือ ครั้งละ 1 ภาคการศึกษา

รถรับส่งนักเรียน หมายถึง รถที่ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนนำมาใช้รับจ้างเพื่อรับส่งเฉพาะนักเรียนจากบ้านไปยังโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับบ้านหรือที่พัก โดยติดต่อรับจ้างผ่านผู้ปกครองของนักเรียนโดยตรง และเก็บค่าจ้างจากผู้ปกครองนักเรียนเป็นรายบุคคล โดยไม่ได้ผ่านทางโรงเรียนหรือให้โรงเรียนจัดการให้ ได้แก่ รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์ กฎหมายขนส่งทางบก และรถที่ไม่ได้รับการจดทะเบียน

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงการนำนโยบายส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง
2. ทำให้ทราบถึงการรับรู้และพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน
3. ได้แนวทางปรับปรุง พัฒนา การควบคุมและกำกับการส่งเสริมการมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวคิดเป็นพื้นฐานและแนวทางการศึกษา ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ
2. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการรับรู้
3. มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน
4. ข้อมูลทั่วไปของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดในการศึกษา

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

1. ความหมายของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

Williams (อ้างอิงใน สมบัติ อารงชญวงศ์, 2546, หน้า 398) ได้ให้ทัศนะว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับองค์การและวิธีการกระตุ้นบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

Van Horn and Van Meter (1975, อ้างอิงใน สมบัติ อารงชญวงศ์, 2546, หน้า 399) ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า ครอบคลุมกิจกรรมที่ทำโดยรัฐบาลและเอกชนทั้งต่อบุคคลและกลุ่มบุคคล ซึ่งมีผลต่อความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้

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

เฉลียว ยาจันทร์ (2556, หน้า 37) การนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายซึ่งอาจเป็นกฎหมาย หรือคำสั่งของรัฐบาลหรือคณะรัฐมนตรีให้เป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการ กิจกรรมที่เป็นรูปธรรมประกอบด้วย การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์การวางแผน

โครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การ และการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้

ศุภชัย ยาวะประภาษ (2555, หน้า 91) การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นกระบวนการทางการเมือง เป็นกระบวนการของกลยุทธ์ที่แสดงการปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มผลประโยชน์ทั้งหลายในอันที่จะต่อสู้เพื่อให้ได้มาซึ่งการบรรลุเป้าหมายของกลุ่มตนเอง ซึ่งสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องกับเป้าหมายของนโยบาย โดยการสังเกตปรากฏการณ์จริงที่เกิดขึ้น หรือถูกกระทำให้เกิดขึ้นในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อเป็นการแสวงหาคำอธิบายว่า มีอะไรเกิดขึ้นบ้าง เกิดขึ้นอย่างไร เพราะเหตุใด มีความสัมพันธ์กับสาระนโยบาย

มยุรี อนุমানราชชน (2548, หน้า 208-217) การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบาย ซึ่งอาจเป็นกฎหมายหรือคำสั่งของรัฐบาล หรือคณะรัฐมนตรีให้เป็นแนวทาง/แผนงานโครงการ กิจกรรมที่เป็นรูปธรรมประกอบด้วย การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ การวางแผนโครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การและการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้

วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 129) ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า เป็นการศึกษาในเรื่องขององค์การที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนคนกลไกที่สำคัญทั้งหมด ปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่แค่นั้น เพียงใด

จากการศึกษาความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในทฤษฎีของนักศึกษา หมายถึง การตัดสินใจในการนำนโยบายที่ได้กระทำไว้ไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จผ่านกระบวนการจัดการและการประสานกิจกรรม เพื่อนำการเปลี่ยนแปลงไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ ให้บรรลุความสำเร็จตรงตามเจตจำนงของนโยบาย โดยกลุ่มบุคคลหรือองค์กรภาครัฐหรือเอกชนเป็นผู้ปฏิบัติ

2. กระบวนการในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 226-229 อ้างอิงใน อัมพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 9-11) การนำนโยบายไปปฏิบัติแบบบนลงล่างประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนระดับมหภาค และขั้นตอนระดับจุลภาค

1. ขั้นตอนระดับมหภาคหน่วยงานระดับชาติหรือระดับมหภาคมักจะรวมอำนาจรัฐในการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ โดยมีบทบาทเป็นผู้ควบคุมการเปลี่ยนแปลงนโยบายให้เป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการ โดยใช้องค์กรขนาดใหญ่หรือองค์การแบบราชการซึ่งมีสาย



2302845619

การบังคับบัญชาหลายขั้นตอน แบ่งอำนาจลดหลั่นกันลงไป แต่การควบคุมและการตัดสินใจเด็ดขาดอยู่ที่หน่วยงานระดับชาติ การแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติในระดับมหภาคประกอบด้วย 2 ขั้นตอน คือ

1.1 ขั้นตอนการแปลงนโยบายให้เป็นแนวทาง/แผนงานโครงการ

เมื่อฝ่ายการเมืองระดับชาติ ได้แก่ รัฐสภา และคณะรัฐมนตรี ได้กำหนดขอบเขตการนำนโยบายไปปฏิบัติในลักษณะของกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี กฎกระทรวง และระเบียบหรือข้อบังคับสำหรับเป็นแนวทางนำนโยบายไปปฏิบัติแล้ว จะมีการจัดสรรงบประมาณให้แก่แนวทาง/แผนงานโครงการนั้น ๆ พร้อมทั้งพิจารณาหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานราชการที่ได้รับมอบหมายรับผิดชอบซึ่งได้แก่ กระทรวงและกรมในส่วนกลาง จะทำหน้าที่แปลงนโยบายนั้นออกมาให้หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาคและหรือส่วนท้องถิ่นนำไปปฏิบัติ แม้ว่านโยบายต้องอาศัยการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากบุคคลฝ่ายต่าง ๆ เช่นชนชั้นนำ สื่อมวลชน ผู้มีสิทธิ์ออกเสียงเลือกตั้ง ผู้ได้รับผลกระทบจากนโยบาย กลุ่มผลประโยชน์ เป็นต้น

ในขั้นตอนนี้จะเป็นขั้นตอนที่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของผู้กำหนดนโยบาย และสนองตอบต่อประเด็นปัญหาที่ทำให้นโยบายก่อตัวขึ้น

1.2 ขั้นตอนการยอมรับแนวทางแผนงานโครงการ

เมื่อหน่วยงานส่วนกลางได้ทำการแปลงนโยบายออกมาเป็นแนวทาง/แผนงานโครงการแล้ว หน่วยงานส่วนกลางต้องทำให้หน่วยงานระดับรองลงมาทั้งหน่วยงานระดับภูมิภาคและท้องถิ่น ยอมรับแนวทาง/แผนงานโครงการแล้วนำไปปฏิบัติ โดยหน่วยงานส่วนกลางต้องเข้าใจลักษณะของหน่วยงานในระดับท้องถิ่น สภาพเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของท้องถิ่นและจัดสรรผลประโยชน์ให้แก่หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ที่กระตุ้นให้เกิดการยอมรับนโยบายเพื่อนำไปปฏิบัติ

2. ขั้นตอนระดับจุลภาค

หลังจากมีการปรับเปลี่ยนแนวทาง/แผนงานโครงการจากหน่วยงานส่วนกลางและวิธีการปฏิบัติงานของหน่วยงานของตน หรืออาจจะปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติงานของหน่วยงานของตนให้สอดคล้องกับนโยบายที่ส่วนกลางกำหนดแล้ว ผลที่ตามมาคือ หน่วยงานในระดับภูมิภาคหรือท้องถิ่นยอมรับและถือเอาแนวทางของนโยบายเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจประจำวันอย่างต่อเนื่อง หรืออาจจะยกเลิกแนวทางของนโยบายที่มาจากหน่วยงานส่วนกลางประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ

2.1 ขั้นการระดมพลัง เมื่อหน่วยงานยอมรับว่าแนวทางแผนงานโครงการจากส่วนกลางมีความเหมาะสม ตรงกับวัตถุประสงค์และหน้าที่หลักของหน่วยงานหรือสนองตอบความต้องการและปัญหาของท้องถิ่น ก็จะต้องหาความสนับสนุนจากสมาชิกในหน่วยงาน บุคคลสำคัญและองค์กรในท้องถิ่นและผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำหนดแผนงานหรือโครงการของท้องถิ่น

2.2 ขั้นการปฏิบัติ อาจจะมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติงานของสมาชิกในหน่วยงานให้เข้ากับแผนงานหรือโครงการ หรือปรับแผนงานหรือโครงการให้เข้ากับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติงานของสมาชิกในหน่วยงาน

2.3 ขั้นการสร้างความเป็นปึกแผ่นความต่อเนื่อง แนวทางของนโยบายจะถูกปรับเปลี่ยน และได้รับการยอมรับเป็นหน้าที่ประจำวันของผู้ปฏิบัติงาน โดยผู้ปฏิบัติงานเต็มใจที่จะดำเนินงานตามนโยบายในลักษณะของงานประจำ ในการสร้างความเป็นปึกแผ่นให้แก่นโยบายหรือสร้างความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานตามนโยบาย ผู้บริหารต้องใช้แนวความคิดพัฒนาองค์กร การสร้างแรงจูงใจ การมีส่วนร่วม การจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานรู้สึกผูกพันและยอมรับโครงการ

3. แนวทางการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

Hogwood and Gun (อ้างอิงใน เฉลียว ยาจันทร์, 2556, หน้า 46 - 48) แบ่งแนวทางการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติเป็น 4 แนว ได้แก่

1. แนวทางโครงสร้าง (structural approaches)

การวิเคราะห์องค์การสมัยใหม่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติและขณะที่ทำการยกงานนโยบายควรจะทำกรกำหนดออกแบบองค์การพร้อม ๆ กันไป โดยทั่วไปหลักการของการจัดองค์การที่ดีก็คือ เน้นการจัดโครงสร้างองค์การให้สอดคล้องกับกิจกรรมและสภาพแวดล้อมขององค์การ การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในองค์การจะเกิดขึ้นได้เมื่อองค์การได้กำหนดแผนเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง (planning of change) เท่านั้นและการเปลี่ยนแปลงนั้นควรมีทิศทาง ความถี่และระยะเวลาที่องค์การควบคุมได้ ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเรื่องการจัดการหรือเทคนิค ขณะที่การวางแผนเพื่อการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อมภายนอกองค์การซึ่งประกอบด้วยองค์การอื่น ๆ หรือปัจจัยอื่น ๆ กำหนดให้มีการเปลี่ยนแปลงหรือเมื่อองค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติไม่สามารถคาดคะเน ควบคุมหรือก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างต่อเนื่อง

2. แนวทางกระบวนการจัดการ (procedural and managerial approaches)

การสร้างกระบวนการจัดการเพื่อนำนโยบายไปปฏิบัติที่สอดคล้องกับเทคนิคมีความสำคัญมากกว่าการกำหนดโครงสร้างองค์การให้เหมาะสมกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนั้นในการวางแผนเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงมักจะมองการนำนโยบายไปปฏิบัติว่าเป็นเรื่องเทคนิคหรือการบริหารแบบโครงการ กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งสอดคล้องกับสภาพที่กำลังเปลี่ยนแปลงและก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง จึงประกอบไปด้วยกิจกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญคือ การจัดทำตารางเวลาปฏิบัติงานการวางแผนและการควบคุม หลังจากได้ระบุประเด็นปัญหาและเลือกวิธีการแก้ไขปัญหานั้นเรียบร้อยแล้ว

3. แนวทางพฤติกรรม (behavioral approaches)

เนื่องจากกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ พฤติกรรมและทัศนคติของบุคคลต่าง ๆ ได้รับผลกระทบจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ แนวทางพฤติกรรมจะนำมาใช้เมื่อมีการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ปกติบุคคลจะมีพฤติกรรมสนองตอบต่อนโยบายแตกต่างกัน ตั้งแต่ยอมรับนโยบาย/โครงการอย่างกระตือรือร้น ยอมรับแบบไม่แสดงท่าทีใด ๆ แสดงท่าทีเมินเฉยหรือแสดงการต่อต้านอย่างชัดเจน ตามหลักการของแนวทางพฤติกรรม ถ้าทราบสาเหตุของการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงก็สามารถแก้ไขสถานการณ์ได้ วิธีจัดการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงก็คือให้ข้อมูลทุกอย่างในตอนแรกที่น่านโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น เหตุผลที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลง วัตถุประสงค์และวิธีการนำนโยบายไปปฏิบัติแล้วใช้การติดต่อ สื่อสารโดยวิธีโน้มน้าว ชักชวน เกี้ยยกล่อมหรือสร้างความเห็นพ้องการยอมรับมากกว่าการใช้คำสั่งและการพบปะพูดคุยกับบุคคลสำคัญหรือผู้มีอิทธิพลของกลุ่มหรือผู้นำที่ไม่เป็นทางการเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติแนวทางนี้ประกอบด้วย

3.1 การพัฒนาองค์การ (organizational development: OD)

3.2 การบริหารโดยยึดวัตถุประสงค์หรือเอ็มบีโอ (management by objectives)

4. แนวทางการเมือง (Political approaches)

แนวทางการเมืองมีข้อสมมติฐานเบื้องต้นที่แตกต่างจากแนวทางอื่น ๆ กล่าวคือแนวทางพฤติกรรมที่เน้นการพัฒนาองค์การเชื่อว่า ความขัดแย้งเป็นสิ่งผิดปกติที่สามารถจะขจัดให้หมดไปได้โดยอาศัยศักยภาพของบุคคลฝ่ายต่าง ๆ ขณะที่แนวทางการเมืองเชื่อว่า ความขัดแย้งระหว่างองค์การและภายในองค์การระหว่างกลุ่มสังคมเกิดขึ้นอยู่เสมอความขัดแย้งเป็นปัญหาและอุปสรรคที่ไม่สามารถขจัดให้หมดไปได้ โดยใช้เพียงการติดต่อสื่อสารพบปะพูดคุยกันหรือ



2302845619

ประสานงานกัน แต่ความสำเร็จของนโยบายขึ้นอยู่กับความตั้งใจจริงและศักยภาพของกลุ่มที่มีอำนาจครอบงำกลุ่มอื่นที่เกี่ยวข้อง

4. ตัวแบบเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

จากการศึกษาตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติของนักทฤษฎีทั้งไทยและต่างประเทศแล้วสามารถสรุปได้ดังนี้

Van Meter and Van Horn (วรเดช จันทรศร, 2552, หน้า 114 – 128 อ้างอิงใน อำพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 11) ตัวแบบของแวน 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

Paul Sabatier and Danial Mazmanian (วรเดช จันทรศร, 252, หน้า 146 – 165 อ้างอิงใน อำพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 12) ตัวแบบของ Paul Sabatier and Danial Mazmanian คือ กรอบการวิเคราะห์ได้มองตัวแบบที่เป็นเหตุเป็นผล โดยพิจารณาจากความซับซ้อนของนโยบายและความหลากหลายของปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลว ตัวแบบของทั้ง 2 ท่านจึงเป็นตัวแบบที่จุดช่องโหว่ของกรอบทฤษฎีที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และที่สำคัญคือตัวแบบนี้สามารถชี้ชัดได้ว่าปัจจัยใดส่งผลต่อความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายตลอดทุกขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยได้กำหนดให้ขั้นตอนของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นตัวแปรตามซึ่งประกอบไปด้วยผลผลิตของนโยบาย การยอมรับปฏิบัติตามนโยบาย ผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงผลกระทบที่สามารถรับรู้ได้ และการทบทวนประเด็นของนโยบาย

Hambleton (วรเดช จันทรศร, 2552, หน้า 166 – 170 อ้างอิงใน อำพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 12) ตัวแบบของ Hambleton คือ ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดรูปแบบของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยมีปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ 5 ปัจจัย ได้แก่

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

วรเดช จันทรศร (2554, หน้า 166 – 170 อ้างอิงใน อลงกต แพนสนิท, 2557, หน้า 20) ได้ทำการศึกษาเรื่องการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ในอดีตได้เสนอตัวแบบทางทฤษฎีของการนำนโยบายไปปฏิบัติรวม 6 ตัวแบบ ได้แก่

1. ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model)
2. ตัวแบบทางการจัดการ (Management Model)
3. ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model)
4. ตัวแบบทางต้นกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Processes Model)
5. ตัวแบบทางการเมือง (Political Model)
6. ตัวแบบเชิงบูรณาการ (Integrative Model)

การนำเสนอตัวแบบทั้ง 6 ตัวแบบดังกล่าวเป็นความพยายามในการที่จะแยกประเด็นความสนใจในการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติออกไปอย่างกว้าง ๆ ไม่ได้มีการให้ความสำคัญเป็นพิเศษแก่ตัวแบบใดโดยเฉพาะ ทั้งนี้เพราะการศึกษา การนำนโยบายไปปฏิบัติ แม้จะได้รับความสนใจเป็นอย่างมากในปัจจุบัน แต่ผลงานศึกษาที่ออกมายังไม่มากเพียงพอที่จะช่วยให้สามารถหา ข้อสรุป หรือยึดถือตัวแบบใดตัวแบบหนึ่งในการสร้างความเข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้นในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation Processes) ได้

ตัวแบบทั้ง 6 ตัวแบบนี้มีตัวแปรตามคือผลที่ได้จากกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติและตัวแปรอิสระที่เป็นปัจจัยสนับสนุนและส่งผลให้เกิดผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งในแต่ละตัวแบบที่ วรเดช จันทรศร ได้พัฒนาขึ้นจะพิจารณาถึงขอบเขตที่เฉพาะและพบว่าตัวแบบแต่ละตัวแบบจะมีตัวแปรอิสระที่แตกต่างกัน

จากผลงานของนักวิชาการทั้ง 4 ท่านนั้นสรุปได้ว่า ตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติมีลักษณะคล้ายคลึงกัน โดยแต่ละตัวแบบได้พิจารณาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้ตัวแบบทางการจัดการ จากการศึกษาของ วรเดช จันทรศร มาเป็นแนวทางในการศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติ

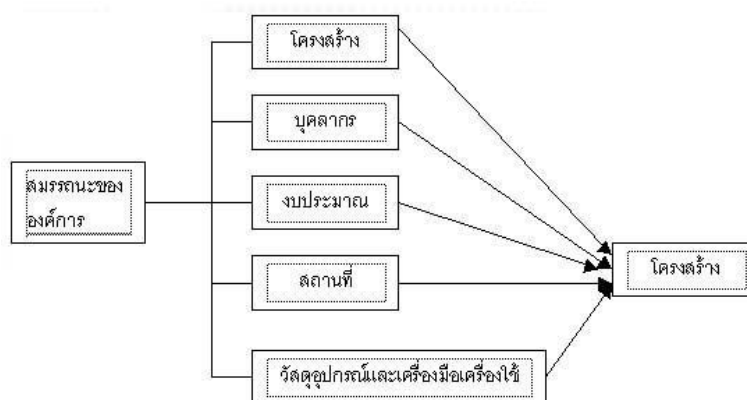
ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง เนื่องจากผู้ศึกษาต้องการศึกษาถึงสมรรถนะขององค์กรที่เป็นผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งมีรายละเอียดของตัวแบบดังนี้

ตัวแบบทางด้านจัดการ

สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2549, หน้า 446) ตัวแบบทางด้านจัดการ (Management Model) เป็นการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเน้นให้ความสนใจไปที่สมรรถนะขององค์กร เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีความสามารถที่จะปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใดในลักษณะนี้โครงการจะประสบผลสำเร็จได้จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยโครงสร้างขององค์กรเหมาะสม บุคลากรที่อยู่ในองค์กรจะต้องมีความรู้ความสามารถทั้งทางด้านการบริหาร และเทคนิคการจัดการอย่างเพียงพอ นอกจากนี้องค์กรยังจะต้องมีการวางแผนเตรียมการหรือมีความพร้อมเป็นอย่างดีทั้งทางด้านวัสดุ อุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือเครื่องใช้ และงบประมาณ สามารถอธิบายได้

วรเดช จันทรศร (2552, หน้า 3 – 135 อ้างอิงใน อัมพร ปัญญาสีป, 2558, หน้า 13) ตัวแบบทางด้านจัดการ ตั้งอยู่บนแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีองค์กรเน้นให้ความสนใจไปที่สมรรถนะขององค์กร เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใด โดยให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่

1. โครงสร้างขององค์กรที่เหมาะสมกับภาระงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย
2. ภายในองค์กรต้องประกอบด้วยบุคลากรซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ และด้านเทคนิคอย่างเพียงพอ
3. งบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบายต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอ
4. องค์กรต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้
5. สถานที่ที่ใช้ดำเนินงานต้องเอื้อต่อการดำเนินงานตามนโยบาย



ภาพ 1 ตัวแบบทางด้านการจัดการ

ที่มา : วรเดช จันทรศร, 2552: หน้า 134

5. ปัจจัยกำหนดความสำเร็จในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

วรเดช จันทรศร (2541, หน้า 5 อ้างอิงใน ปกรณ์ นันทกิจ, 2552, หน้า 18) ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความล้มเหลวของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ อธิบายถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความสำเร็จและความล้มเหลว ซึ่งประกอบด้วย 3 แนวทางที่แตกต่างกัน ดังนี้

1. ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ สามารถวัดได้จากระดับของความร่วมมือที่ผู้รับนโยบายไปปฏิบัติมีต่อผู้ออกคำสั่งหรือผู้กำหนดนโยบาย ถ้าระดับของความร่วมมือมีสูง ระดับของความสำเร็จได้ก็จะมีสูงตามไปด้วย และในทางกลับกัน ถ้าระดับของความร่วมมือมีต่ำ ก็หมายความว่าระดับของความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะเป็นได้สูง

2. ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ สามารถพิจารณาได้จากเงื่อนไขที่ว่าได้มีการบรรลุผลการปฏิบัติตามนโยบายนั้นตามภาระหน้าที่ขององค์การที่รับผิดชอบด้วยความราบรื่นและปราศจากปัญหา ถ้าการปฏิบัติตามนโยบายใดเต็มไปด้วยความขัดแย้งหรือมีอุปสรรคข้อขัดข้องเกิดมากขึ้นเท่าใด ระดับของความล้มเหลวก็น่าจะมีสูงขึ้นเท่านั้น

3. ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ สามารถพิจารณาได้จากการที่นโยบายนั้นได้ก่อให้เกิดผลการปฏิบัติในระยะสั้น หรือก่อให้เกิดผลกระทบตามที่พึงปรารถนาหรือไม่

วรเดช จันทรศร (2548, หน้า 3 – 59 อ้างอิงใน ปกรณ์ นันทกิจ, 2552, หน้า 18 – 21) การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติเป็นการศึกษาที่ให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องของความสามารถที่จะผลักดันการทำงานของกลไกที่สำคัญทั้งหมดให้สามารถบรรลุผลตามนโยบายที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้เนื้อหาสาระและขอบข่ายของการศึกษาดังกล่าว มุ่งเน้นและครอบคลุมถึง

การแสวงหาคำอธิบายเกี่ยวกับปรากฏการณ์หรือสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้นภายในกระบวนการของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ เพื่อที่จะศึกษาบทเรียนพัฒนาแนวทางและสร้างกลยุทธ์ เพื่อที่จะทำให้การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติบังเกิดความสำเร็จ

ได้สรุปผลงานการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ดังนี้

1. การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการศึกษาที่ให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องของการความสามารถที่จะผลักดันให้การทำงานของกลไกที่สำคัญทั้งหมด สามารถบรรลุผลตามนโยบายที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้ เนื้อหาสาระและขอบข่ายของการศึกษาดังกล่าว มุ่งและครอบคลุมถึงการแสวงหาคำอธิบายเกี่ยวกับปรากฏการณ์หรือสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้นภายในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติบังเกิดความสำเร็จ

2. การประเมิน หรือการพิจารณาตัดสินระดับความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ควรพิจารณาจากผลการปฏิบัติในระยะสั้นว่ามีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของนโยบายเพียงใด และถ้าเป็นไปได้ก็ต้องดูถึงผลกระทบของนโยบายนั้นในระยะยาวขึ้นว่าสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตั้งไว้เพียงใด รวมถึงผลถึงการวัดระดับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องและระดับของความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ อนึ่ง การประเมินความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ สามารถทำได้ในระหว่างที่นโยบายนั้นยังอยู่ในกระบวนการของการนำไปปฏิบัติในลักษณะของการประเมินเพื่อหาทางแก้ปัญหามากกว่าการประเมิน เพื่อให้รู้ผลทั้งหมดของนโยบายแผนงาน หรือโครงการ ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาอย่างน้อยกว่าข้อมูลทางด้านผลกระทบจะมีพร้อม

3. บทบาทของฝ่ายการเมือง มีความสำคัญมาก ในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายใดที่ได้รับความเห็นชอบดูแล เอาใจใส่ ติดตามผลอย่างต่อเนื่องจากฝ่ายการเมืองหน่วยราชการต่าง ๆ ก็จะทำให้ความสนใจและให้ลำดับความสำคัญในการนำไปปฏิบัติมาคนพิเศษ ซึ่งจะมีผลทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติมีโอกาสประสบความสำเร็จมากยิ่งขึ้น

4. การเป็นผู้รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ถือได้ว่าเป็นภารกิจหลักของระบบราชการ ซึ่งในที่นี้ หมายถึงหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ โดยทั่วไปทุกหน่วยราชการมักจะหวงแหนนโยบายหรือโครงการในส่วนที่ตนรับผิดชอบ จะไม่ยอมให้หน่วยราชการอื่นมาช่วงชิงเอาไป และจะพยายามขยายขอบเขตแห่งภารกิจหรืออำนาจของคนให้กว้างขวางยิ่งขึ้นตามโอกาสและสถานการณ์ที่อำนวยให้ ซึ่งไปกว่านั้นระบบราชการก็มีแนวโน้มที่จะเลือกนำนโยบายของรัฐไปปฏิบัติแค่เฉพาะนโยบายที่จะเป็นประโยชน์แค่ตนเอง ความร่วมมือของระบบราชการจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ



2302845819

5. นอกเหนือจากระบบราชการแล้ว ข้าราชการในฐานะบุคคลที่ถือได้ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องหรือส่งผลอย่างมากต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความเกี่ยวข้องและความสำคัญของข้าราชการในการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับระดับหรือฐานะของข้าราชการ ซึ่งได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงาน ผู้บริหารโครงการตลอดจนผู้ให้บริการตามโครงการหรือข้าราชการในระดับล่าง

6. ผู้รับบริการหรือผู้ได้รับผลจากนโยบาย จะมีทั้งในแง่ของบุคคลและในฐานะกลุ่มในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้รับบริการ หรือผู้ได้รับประโยชน์จะเป็นผู้ที่ติดต่อกับปฏิสัมพันธ์กับข้าราชการในระดับล่างโดยตรงบทบาทของผู้รับบริการหรือผู้ไร้ผลประโยชน์หากมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่ม จะมีความสำคัญและส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติมาก

7. บทบาทขององค์กรและผู้เกี่ยวข้องจะมีความแตกต่างกันไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทต่าง ๆ ของนโยบาย

8. ขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับมหภาค แบ่งย่อยออกได้เป็นสองขั้นตอนหลัก ขั้นตอนแรก ได้แก่ ขั้นตอนของการแปลงนโยบายออกเป็นแนวทางปฏิบัติหรือออกมาในรูปของแผนงานหรือโครงการแล้วแต่กรณี ขั้นตอนที่สอง เป็นขั้นตอนในการทำให้หน่วยงานในระดับท้องถิ่นยอมรับแนวทางแผนงาน โครงการ หรือผลของการแปลงนโยบายนั้นไปปฏิบัติต่อไป

9. ขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับจุลภาค แบ่งออกได้เป็น 3 ขั้นตอนหลัก ขั้นตอนแรก ได้แก่ ขั้นการระดมพลัง เป็นขั้นตอนที่หน่วยงานท้องถิ่นจะต้องดำเนินการในสองกิจกรรม คือ การพิจารณารับนโยบายและการแสวงหาความสนับสนุนในนโยบายจากท้องถิ่นนั้น

10. ตอนที่สองเป็นขั้นการปฏิบัติซึ่งครอบคลุมถึงกระบวนการในการปรับเปลี่ยนโครงการที่ได้มีการยอมรับแล้วออกมาในรูปของการปฏิบัติจริง ขั้นตอนที่สาม ได้แก่ ขั้นการสร้างความเป็นปึกแผ่น หรือความต่อเนื่องครอบคลุมถึงการแสวงหาวิธีการที่จะทำให้นโยบายนั้นถูกปรับเปลี่ยนและได้รับการยอมรับเข้าเป็นหน้าที่ประจำวันของผู้ปฏิบัติ กล่าวอีกนัยหนึ่ง ขั้นตอนนี้เป็นการหาทางทำให้นโยบายนั้นได้รับการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

11. ปัญหาทางด้านสมรรถนะเป็นปัญหาหลักคั่นหนึ่งของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัญหาในลักษณะดังกล่าวจะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับปัจจัยย่อยต่าง ๆ หลายปัจจัยนับตั้งแต่ปัจจัยทางด้านบุคลากร ปัจจัยด้านเงินทุน ปัจจัยด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนปัจจัยด้านวิชาการ หรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องในนโยบายนั้น

12. ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยส่วนหนึ่งย่อมขึ้นอยู่กับความสามารถในการควบคุม ซึ่งหมายถึงความสามารถในการวัดความก้าวหน้า หรือผลการปฏิบัติของนโยบายแผนงาน หรือโครงการ ปัญหาในด้านการควบคุมจะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับ (1) ความสามารถของหน่วยที่รับผิดชอบในการแปลงนโยบาย (2) ความชัดเจนของกิจกรรม แผนงาน และโครงการที่ถูกแปลงมาจากนโยบาย และ (3) ความสามารถในการกำหนดภารกิจ ตลอดจนมาตรฐานในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติงานรวม หรือสอดคล้องกับแผนงานหรือโครงการ

13. ปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีสูงชันเป็นอย่างมาก ถ้าสมาชิกในองค์การหรือหน่วยปฏิบัติไม่ให้ความร่วมมือหรือต่อต้านการเปลี่ยนแปลงที่เป็นผลมาจากนโยบายนั้น

14. ปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเกิดจากเรื่องของอำนาจและความสัมพันธ์ระหว่างองค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติกับองค์การอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหรือปัจจัยย่อย ๆ หลาย ๆ ประการนับตั้งแต่ 1. ลักษณะของการติดต่อและความสัมพันธ์ที่หน่วยปฏิบัติมีกับหน่วยงานที่ควบคุมนโยบายดังกล่าว 2. ระดับความจำเป็นที่หน่วยปฏิบัติจะต้องแสวงหาความร่วมมือ ฟังพา หรือทำความตกลงกับหน่วยงานหลักอื่น ๆ และ 3. ระดับของความเป็นไปได้ที่เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยจะสามารถทำงานร่วมกันได้

15. ปัญหาทางด้านความสนับสนุนและความผูกพันขององค์การหรือบุคคลที่สำคัญเป็นปัญหาหลักอีกด้านหนึ่งของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัญหาดังกล่าวอาจลุกลามส่งผลไปถึงความล้มเหลวของนโยบายนั้นโดยตรงก็ได้ ถ้าองค์การหรือบุคคลสำคัญ ซึ่งได้แก่ กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ นักการเมือง ข้าราชการระดับสูง ตลอดจนสื่อมวลชน อาทิ ไม่ให้ความสนับสนุนทั้งในแง่ของทางการเมือง เงินทุนงบประมาณ ตลอดจนสร้างอุปสรรคในแง่ของการต่อต้าน เตะถ่วงหรือคัดค้านนโยบายนั้น ๆ

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมและการรับรู้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

1.1 ความหมายของพฤติกรรม

แลนดอเออร์ (กันยา สุวรรณแสง 2532, หน้า 92 อ้างอิงใน อัมพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 17) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรม หมายถึง การกระทำของสิ่งมีชีวิต เช่น ร้องกรี๊ดเมื่อตกใจ

กันยา สุวรรณแสง (2532, หน้า 92 อ้างอิงใน อัมพร ปัญญาสีบ, 2558, หน้า 17) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรม หมายถึงกริยา อาการ บทบาท ลีลา ท่าที่ การประพฤติ ปฏิบัติ การกระทำที่แสดงออกให้ปรากฏ สัมผัสได้ด้วยประสาทสัมผัสทางใดทางหนึ่งใน 5 ทวาร คือ โสตสัมผัส จักขุสัมผัส ชิวหาสัมผัส ฆานสัมผัส และทางผิวหนัง หรือมิฉะนั้นก็สามารถวัดได้ด้วยเครื่องมือ

วิศิษฐ์ศักดิ์ ไทยทอง (2534, หน้า 73 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 41) กล่าวว่า "พฤติกรรม" หมายถึง พฤติกรรมและรูปแบบพฤติกรรมในกลุ่มนั้นอยู่ภายในองค์ประกอบหลายประการ เช่น สภาพแวดล้อมทางกายภาพ ลักษณะของสมาชิกกลุ่ม ส่วนประกอบของกลุ่ม โครงสร้างของกลุ่มและงานของกลุ่ม

ประสาน และทิพวรรณ หอมพูล (2537, หน้า 73 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 41) ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ดังนี้

1. การกระทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่นสามารถสังเกตเห็นได้จากการกระทำกิจกรรมเหล่านั้น มีทั้งทางดีและทางไม่ดี เช่น การหัวเราะ การร้องไห้เสียใจ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นผลจากระบวนการทางจิตวิทยาได้แก่การจูงใจ การเรียนรู้ การจำ การลืม และความรู้สึกนึกคิด เป็นต้น

2. กระบวนการต่าง ๆ ของบุคคลที่ปฏิบัติต่อสภาพแวดล้อมของบุคคลเหล่านั้น ออกมาในรูปของการกระทำ หรือการแสดงออกของมนุษย์ โดยมีวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง ที่อยู่ภายใต้กลไกของความรู้สึกนึกคิดของตนเอง

จากการศึกษาความหมายของพฤติกรรม ในทรรศนะของผู้ศึกษา หมายถึง พฤติกรรมเป็นการกระทำของบุคคลซึ่งมีทั้งการกระทำภายนอกและภายในตัวบุคคลที่มีความแตกต่างกันทั้งทางด้านการแสดงออกทางความคิด และการกระทำ ที่มีการแสดงออกออกไปตามการรับรู้ การเรียนรู้และลักษณะบุคลิกภาพของแต่ละบุคคล

1.2 องค์ประกอบของพฤติกรรม

ครอนบาด (เชียรไชย ยักกะวงษ์, 2541, หน้า 34 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 42) อธิบายว่า พฤติกรรมของคนเรามีองค์ประกอบอยู่ 7 ประการคือ

1. ความมุ่งหมาย (Goal) คือ ความต้องการ หรือวัตถุประสงค์ที่ทำให้เกิดกิจกรรมเพื่อสนองความต้องการที่เกิดขึ้น

2. ความพร้อม (Readiness) หมายถึง ระดับวุฒิภาวะ หรือความสามารถที่จำเป็นในการทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ

3. สถานการณ์ (Situation) เป็นเหตุการณ์ที่เปิดโอกาสให้ทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ

4. การแปลความหมาย (Interpretation) ก่อนที่จะทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง จะต้องพิจารณาสถานการณ์เสียก่อน แล้วตัดสินใจเลือกวิธีการที่คาดว่าจะได้ความพอใจมากที่สุด

5. การตอบสนอง (Response) เป็นการทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ โดยวิธีการที่ได้เลือกแล้ว ในขั้นการแปลความหมาย

6. ผลที่ได้รับหรือผลที่ตามมา (Consequence) เมื่อทำกิจกรรมแล้ว ย่อมได้รับผลจากการกระทำอาจเป็นไปตามที่คาดคิดไว้ หรืออาจตรงข้ามกับความคาดหมายก็ได้

7. ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง (Reaction to Thwarting) หากคนเราไม่สามารถที่จะสนองความต้องการได้ ก็กล่าวได้ว่า เขาประสบกับความผิดหวัง ในกรณีเช่นนี้เขาอาจจะย้อนกลับไปแปลความหมายของสถานะเสียใหม่ และเลือกวิธีการตอบสนองใหม่ก็ได้

1.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคล

วันชัย มีชาติ (2544, หน้า 16 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 43) ได้กล่าวถึงมูลเหตุด้านตัวบุคคลที่มีบทบาทสำคัญต่อการแสดงพฤติกรรมของบุคคลในองค์การ ดังนี้ คือ

1. ลักษณะทางร่างกาย คนทุกคนจะมีลักษณะทางกายภาพแตกต่างกัน ซึ่งความแตกต่างดังกล่าวจะเป็นผลให้คนแสดงพฤติกรรมที่แตกต่างกันตามไปด้วย ลักษณะทางกายภาพของบุคคลได้แก่ รูปร่าง หน้าตา เพศ อายุ ความเหนื่อยล้าของร่างกาย ความสามารถในการทนต่อสภาพความกดดัน ฯลฯ สิ่งเหล่านี้ทุกคนจะแตกต่างกัน และมีผลทำให้พฤติกรรมของคนแตกต่างกันออกไป

2. แรงจูงใจ มนุษย์ทุกคนมีความต้องการที่แตกต่างกันออกไป พฤติกรรมเดียวกันอาจเกิดจากแรงจูงใจที่แตกต่างกันก็ได้ ในขณะที่เดียวกันแรงจูงใจเดียวกันอาจแสดงพฤติกรรมแตกต่างกันออกไปก็ได้ ความต้องการของมนุษย์จึงมีผลต่อการกระทำอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

3. ความแตกต่างในเรื่องความต้องการผลงานและภาวะผู้นำ คนทุกคนจะมีภาวะผู้นำและต้องการให้เกิดผลงานแตกต่างกันในองค์การ ซึ่งจะส่งผลต่อการแสดงออก ความทุ่มเทในการทำงานและความสามารถในการเป็นผู้นำ

4. ความแตกต่างในเรื่องความติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น รูปแบบในการติดต่อสัมพันธ์กับคนอื่นของแต่ละบุคคล จะมีรูปแบบเฉพาะของตนแตกต่างกันออกไป บางคนพร้อมหรือง่ายในการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น บางคนเข้ากับบุคคลอื่นได้ยาก

5. ความแตกต่างในเรื่องบุคลิกภาพ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่แสดงออกอย่างสม่ำเสมอจนกระทั่งเป็นความคุ้นเคย และเปรียบเสมือนความตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมแบบอัตโนมัติ แต่ละคนจะมีบุคลิกภาพที่แตกต่างกัน

6. ความแตกต่างในด้านความรู้ ความรวดเร็วในด้านความรู้ ความถนัดวิธีการในการรับรู้ ตลอดจนความสามารถในการรับรู้ที่แตกต่างกัน

7. ความแตกต่างในด้านทัศนคติ บุคคลทุกคนจะมีความเชื่อ การมองปัญหาจากแง่มุมที่แตกต่างกันขึ้นกับแต่ละคนและทำให้คนมีพฤติกรรมแตกต่างกันไปด้วย

8. ความแตกต่างของบุคคลในด้านต่าง ๆ เหล่านี้ จะมีผลต่อรูปแบบพฤติกรรมของบุคคลให้แตกต่างกันออกไป ดังนั้นในการศึกษาพฤติกรรมของบุคคลในองค์การผู้ที่ศึกษาจะต้องระลึกรู้เสมอว่ามนุษย์ทุกคนต่างกันไปไม่มีใครเหมือนคนอื่นจนสามารถทดแทนกันได้ การทำความเข้าใจเรื่องนี้จึงเป็นความจำเป็น นอกจากนี้สาเหตุที่บุคคลแสดงพฤติกรรมนั้นเราจะพบว่า มีมูลเหตุของพฤติกรรมบุคคลอยู่หลายประการซึ่งได้แก่

8.1 บุคลิกภาพ

8.2 แรงจูงใจ

8.3 ค่านิยม ทัศนคติ

8.4 ความสามารถ

8.5 การรับรู้

8.6 การเรียนรู้

8.7 ฯลฯ

ปัจจัยเหล่านี้ จะเป็นพื้นฐานในการกำหนดพฤติกรรมของบุคคลทั้งสิ้น ซึ่งเราจะได้พิจารณาถึงความสำคัญ หรือรูปแบบที่ปัจจัยแต่ละประการมีผลกระทบต่อพฤติกรรมคน ที่แตกต่างกันออกไป และมีผลให้คนมีพฤติกรรมออกมาแตกต่างกันในแต่ละส่วน

1.4 สาเหตุการเกิดพฤติกรรมที่เป็นปัญหา

กันยา สุวรรณแสง (2540, หน้า 104 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 44) ได้สรุปถึงสาเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหาว่า เป็นผลมาจาก

1. มีความขัดแย้งทางด้านจิตใจ ลังเล ตัดสินใจไม่ได้ ทำให้เกิดความวิตกกังวล

2. ขาดทักษะประสบการณ์ไม่มีความชำนาญในการกระทำจึงเกิดความเคอะเขินผิดพลาด ล้มเหลว

3. มีเจตคติไม่ดี จิตใจไม่ยอมรับจึงอยากจะแสดงออกตามความรู้สึกของตนเอง

4. ขาวน้บปัญญาไม่ตี คิดไม่ถึง ตัดสินใจผิดพลาด

5. ความจำไม่ดี ขี้ลืม จะน้บจึงกระทำผิดพลาด

6. มีความวิตกกังวลต่อเหตุการณ์ที่จะเกิดในอนาคต เกรงจะทำไม่สำเร็จ ตัดสินใจไม่ถูก กังวลต่อความผิดพลาด อับยศ หมดหวัง

7. ความต้องการแข่งขัน เอาชนะ อยากเด่นดัง ทำให้เกิดความเครียด อิจฉาริษยา กังวล วุ่นวายใจ ไม่มีความสุข

8. ขาดความเชื่อมั่นในตนเอง ทำให้เงอะงะ งุ่มง่าม

9. มีความจริงจังมากเกินไป ไม่รู้จักยืดหยุ่นแข็งกร้าว

10. ขาดข้อมูล ทำให้เกิดการคาดเดา

11. มีความคิดที่ไร้เหตุผล ก่อให้เกิดพฤติกรรมและการกระทำที่ไร้เหตุผล เมื่อทราบถึงสาเหตุของพฤติกรรมที่มีปัญหาแล้ว กัญยา สุวรรณแสง (2540, หน้า 104) ยังได้เสนอถึงวิธีการสร้างพฤติกรรมที่พึงปรารถนา ดังนี้คือ

1. สร้างแบบอย่างพฤติกรรมที่ดิงาม ปรับปรุงบรรยากาศและสิ่งแวดล้อม

2. ให้การอบรมสั่งสอนเปรียบเทียบ ให้เห็นข้อเสียของพฤติกรรม ที่พึงปรารถนา และไม่พึงปรารถนา

3. ให้การเสริมแรง ให้รางวัล ชมเชย ให้สิ่งที่พอใจแก่ผู้ที่มีพฤติกรรมที่ดี สนับสนุนส่งเสริมให้มีพฤติกรรมที่ดียิ่ง ๆ ขึ้น และว่ากล่าว ทักท้วง ลงโทษ ผู้มีพฤติกรรมไม่ให้ลดลงเรื่อย ๆ

2. แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้

2.1 ความหมายของการรับรู้

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2537, หน้า 41 อ้างอิงใน อัมพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 25) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ หมายถึง กระบวนการจิตวิทยาพื้นฐานของบุคคล เพื่อให้เกิดความจำ ความคิด หรือ การเรียนรู้ ซึ่งการรับรู้เกี่ยวกับเหตุการณ์ต่าง ๆ บุคคลจะรับพลังงานจากสิ่งร่าซึ่งจะเราประสาท สัมผัส ประสาทสัมผัสจะเข้ารหัสพลังงานนั้นผ่านมาทางเส้นประสาท และเส้นประสาทจะส่งข้อมูลต่อไปยังสมอง และสุดท้ายจะเป็นการรับรู้เกี่ยวกับสิ่งเรานั้น ๆ ในขั้นนี้ความสนใจ (attention) ของบุคคลจะแสดงถึงความรู้ที่พุ่งไปที่สิ่งของที่เป็น



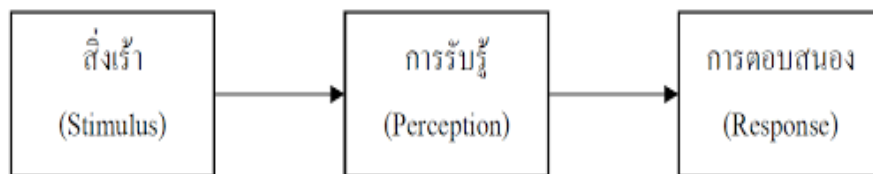
2302845619

สิ่งเร้าประสาทสัมผัส และการรับรู้จะแสดงถึงลักษณะของสิ่งของในด้านรูปร่าง เสียง ความรู้สึก รสและกลิ่น

นพ ศรีบุญนาถ (2546, หน้า 162 อ้างอิงใน อำพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 25) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ (Perception) หมายถึง กระบวนการที่บุคคล รับ จัดระเบียบ และแปลข้อมูล จากสภาพแวดล้อมที่ดำรงอยู่

บัณฑิต เพ่าวัฒนา (2548, หน้า 7 อ้างอิงใน อำพร ปัญญาสืบ, 2558, หน้า 25) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ (Perception) หมายถึง สิ่งสำคัญในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ ทำให้มนุษย์พัฒนาทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม ซึ่งเป็นทิศทางพฤติกรรมของมนุษย์ที่แสดงออกมาโดยเปิดเผย

กัญญา สุวรรณแสง (2540, หน้า 127 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 35) ได้ให้ความหมายของการรับรู้หมายถึงการใช้ประสบการณ์เดิมแปลความหมายสิ่งเร้าที่ผ่านประสาทสัมผัสแล้วเกิดความรู้สึกที่รู้ความหมายว่าเป็นอะไร โดยกระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการที่คาบเกี่ยวกันระหว่างความเข้าใจ การคิด ความรู้สึก ความจำ การเรียนรู้ การตัดสินใจ การแสดงพฤติกรรม ถ้าพิจารณาในแง่ของพฤติกรรม"การรับรู้" แทรกอยู่ระหว่างสิ่งเร้า กับการตอบสนองของสิ่งเร้า



ภาพ 2 กระบวนการรับรู้

ที่มา : กัญญา สุวรรณแสง (2540, หน้า 130)

วีรมลล์ ละองคีรีวงศ์ (2541, หน้า 15 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 36) ได้สรุปความหมายของการรับรู้ว่า การรับรู้เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล หลังจากได้รับสิ่งเร้าหรือข้อมูลต่าง ๆ แล้วเกิดการเลือกดำเนินการให้ความหมายต่อสิ่งเร้าทั้งภายในและภายนอก มีการตีความหมายหรือแปลความของสิ่งเร้านั้น ๆ ออกมาเป็นการรับรู้ และการตอบสนองซึ่งอาจออกมาในรูปความคิด ความรู้ความเข้าใจหรือการกระทำได้

จากการศึกษาความหมายของการรับรู้ ในทรรศนะของผู้ศึกษา กระบวนการที่ร่างกายรับสิ่งเร้าต่าง ๆ ที่ผ่านมาจากประสาทสัมผัสแล้วตอบสนองต่อสิ่งเร้านั้นออกมาซึ่งบุคคลจะแปลอาการสัมผัสให้มีความหมายมากขึ้น โดยการใช้ประสบการณ์เดิม ช่วยการแปลความหมายของสิ่งนั้นออกมาเป็นความคิดความรู้ และความเข้าใจหรือการกระทำ

2.2 องค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้

ถวิล ธาราโกชน์ และศรัณย์ ศิริสุข (2545, หน้า 51 อ้างอิงใน บัญชา เข็มทอง, 2546, หน้า 45-47) การรับรู้ปรากฏการณ์แต่ละเรื่องนั้น มีปัจจัยหลายประการเข้ามาเกี่ยวข้อง และปัจจัยแต่ละประการเหล่านี้ก็จะมีผลกระทบต่อรับรู้ต่างกันไป ทำให้การรับรู้ของบางคนดีและบางคนรับรู้ได้ไม่ดี หรือทำให้คนรับรู้ปรากฏการณ์เดียวกันแตกต่างกันซึ่ง กล่าวถึงบุคคลที่มีความแตกต่างกันในภูมิหลัง ประสบการณ์ลักษณะประจำตัวของแต่ละบุคคลตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นสิ่งเร้า รวมทั้งเวลาที่เปลี่ยนไป ทุกสิ่งทุกอย่างเหล่านี้ จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับรับรู้ของคนเรา ซึ่งอาจกล่าวได้ดังต่อไปนี้

1. การใส่ใจ (Attention) การใส่ใจเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ ดังที่มอร์แกนและคิงส์ (1971) ได้กล่าวว่า การใส่ใจเป็นองค์ประกอบพื้นฐานของการรับรู้ การที่บุคคลมีการรับรู้ในสิ่งใดบุคคลต้องเกิดการใส่ใจต่อสิ่งนั้น การใส่ใจเป็นเหมือนกระบวนการเตรียมพร้อมที่จะรับรู้ เป็นกระบวนการของการกระทำที่มุ่งไปยังสิ่งเร้า โดยเริ่มตั้งแต่การปรับตัวของอวัยวะรับความรู้สึกเช่น การใช้จมูกสูดดม การใช้ศีรษะหันซ้ายขวา การใช้สายตาเพ่งมองและอื่น ๆ อันเป็นพฤติกรรมที่นำไปสู่การใส่ใจ ถ้าสิ่งใดได้รับการใส่ใจมากสิ่งนั้นก็จะมีความเด่นชัดต่อการรับรู้ ซึ่งการเกิดการใส่ใจนั้นจะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 2 ประการ คือภาวะของผู้รับรู้ (State of the Perceiver) และคุณลักษณะของสิ่งเร้า (Stimulus Characteristic)

1.1 ภาวะของผู้รับรู้ (State of the Perceiver) หมายถึง สภาพของตัวบุคคลที่เป็นผู้รับรูว่าขณะนั้นบุคคลมีสภาพเช่นไร เพราะบุคคลแต่ละคนเกิดมามีสภาพต่างกัน เจริญเติบโตมาในสังคมที่ต่างกัน ย่อมทำให้มีความนึกคิดแตกต่างกันไปด้วย ซึ่งความแตกต่างกันในด้านความต้องการ (need) แรงจูงใจ (motives) และการคาดหวัง (expectancy) นับว่าเป็นสิ่งสำคัญที่เป็นเหมือนตัวกระตุ้นให้บุคคลเกิดการใส่ใจ

1.1.1 ความต้องการ (need) เมื่อบุคคลเกิดภาวะการขาดสมดุล หรือการขาดสิ่งต่าง ๆ ที่จะทำให้ร่างกายทำงานไม่ปกติ เช่น การขาดในสภาพที่เรียกว่าทางร่างกาย ได้แก่ อาหาร น้ำ ความต้องการทางเพศ การขับถ่ายของเสีย หรือการขาดทางจิตใจและสังคม ได้แก่ ความรักความสำเร็จ ความมีอำนาจ ซึ่งความต้องการเหล่านี้จะมีมากบ้างน้อยบ้างในแต่ละคน บางสิ่งมีความจำเป็นต่อบุคคลหนึ่งแต่อาจไม่จำเป็นกับอีกบุคคลหนึ่ง ความต้องการของบุคคลจึงต่างกัน ทำให้เกิดการใส่ใจต่างกันไปด้วย

1.1.2 แรงจูงใจ (motives) เป็นเหมือนตัวกระตุ้นให้บุคคลได้กระทำหรือมีพฤติกรรมต่าง ๆ อย่างมีเป้าหมาย ดังเช่น บุคคลที่มีความหิว จะเกิดความเครียดในระบบของ



ร่างกาย ทำให้บุคคลต้องกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้ร่างกายเข้าสู่สภาวะปกติ การกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดที่นี้อาจเป็นว่า เขารีบทำงานให้จบ เพื่อจะได้ไปหาอาหารกินที่เขาไม่อดทนแบบนั้น เพราะมีความหิวทำให้เกิดการกระตุ้นที่มีแรงจูงใจ หรือพนักงานของบริษัทที่พยายามมาทำงานทุกวัน ไม่ขาดงาน เพราะบริษัทมีแรงจูงใจว่าพนักงานจะได้รับเงินค่าตอบแทนเพิ่มขึ้นจำนวนหนึ่ง ถ้าเดือนไหนไม่ขาดงานเลยจะเห็นได้ว่าการเกิดแรงจูงใจในสิ่งใดย่อมทำให้บุคคลเกิดการใส่ใจกับสิ่งนั้นมากขึ้น

1.1.3 การคาดหวัง (expectancy) เป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งที่จะทำให้บุคคลเกิดการใส่ใจมากน้อยเพียงใด การที่บุคคลมีความต้องการก็เป็นเสมือนการนำไปสู่แรงจูงใจอันจะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมซึ่งพฤติกรรมจะมีความเข้มข้นหรือไม่ ขึ้นอยู่กับสิ่งที่ทำให้เขาเกิดแรงจูงใจนั้น ทำให้เขาเกิดการคาดหวังอย่างไร ถ้าเกิดการคาดหวังสูง พฤติกรรมก็จะเข้มข้นมาก แต่ถ้าเกิดการคาดหวังต่ำ พฤติกรรมก็จะอ่อนลง

1.2 คุณลักษณะของสิ่งเร้า (Stimulus Characteristic) เป็นสิ่งที่บุคคลที่ได้อาจจะพิจารณาได้จาก

1.2.1 ความเข้ม (Intensity) เป็นระดับความหนักเบา หรือความเข้มจางของสิ่งเร้า อาจเป็นแสง สี เสียง การดำเนินงานต่าง ๆ ทั้งงานโดยทั่วไปและงานส่วนตัว การใช้แสงที่จ้า สีที่เข้มจัด และเสียงที่ดัง จะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้บุคคลมีการใส่ใจในสิ่งนั้นมากขึ้น

1.2.2 ขนาด (Size) สิ่งเร้าที่มีขนาดใหญ่มักจะสร้างความสนใจหรือใส่ใจได้ดีกว่าสิ่งเร้าขนาดเล็ก ดังจะเห็นได้จากป้ายโฆษณาต่าง ๆ แม้กระทั่งวัตถุหรือสิ่งก่อสร้างในสังคมจะทำขนาดใหญ่เพื่อดึงดูดความสนใจ

1.2.3 ทำตรงกันข้ามหรือทำแปลกออกไป (Contrast) การทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดให้ผิดแผกไปจากเดิมจะทำให้เกิดการใส่ใจในสิ่งนั้นมากขึ้น เช่น หนังสือที่เราอ่าน ถ้าหน้าใดมีพิมพ์ตัวใหญ่หรือตัวหนาจะทำให้เกิดความสนใจตรงนั้นมากเป็นพิเศษ

1.2.4 การทำซ้ำ (Repetition) มีความหมายว่าทำในสิ่งนั้นบ่อย ๆ หรือหลาย ๆ ครั้ง การโฆษณาสินค้าทางวิทยุและโทรทัศน์เพื่อให้บุคคลจำสินค้านั้นได้ เป็นต้น

1.2.5 การเคลื่อนไหว (Movement) เป็นการทำให้สิ่งเร้าเคลื่อนที่หรือเปลี่ยนแปลงไปมา การโฆษณาที่ใช้ภาพเคลื่อนไหวนั้นจะดึงดูดความสนใจได้ดีกว่าภาพนิ่ง เป็นต้น

2. ประสบการณ์เดิม (Previous Experience) เรื่องราวหรือความรู้เกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ ที่บุคคลจะมีอยู่มาก มีน้อย หรือเป็นเรื่องเกี่ยวกับสิ่งใด ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ประสบการณ์เดิมเป็นเหมือนเครื่องมืออีกอย่างหนึ่งที่จะทำให้การตีความจากการ

รู้สึกแจ่มชัดขึ้นการรับรู้ของบุคคลก็สอดคล้องกับสิ่งเรานั้นมากขึ้นด้วย การรับรู้ของบุคคลไม่ได้เกิดขึ้นด้วยความว่างเปล่า แต่จะมีองค์ประกอบหลายประการที่ทำให้เกิดการรับรู้ โดยเฉพาะประสบการณ์เดิมเป็นสิ่งที่บุคคลสะสมมาตั้งแต่เกิด สิ่งเหล่านั้นบุคคลจะนำมาคาดคะเน หรือเตรียมการเพื่อการรับรู้ ย่อมจะทำให้การรับรู้ที่ได้มีความหมายต่อการดำรงชีวิตของบุคคลมากยิ่งขึ้น

3. การเตรียมการคิด และสถานการณ์ห้อมล้อม (Mental Set and Context) ประสบการณ์ต่าง ๆ ทำให้บุคคลเกิดความคาดหวังในเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นกับเขา การมีชีวิตอยู่ในสังคมที่อยู่ท่ามกลางสิ่งแวดล้อมมากมาย เขาจะต้องตีความและรับรู้ในสิ่งเร้าที่ห้อมล้อม (Context) พวกเขาอยู่ เขาจึงต้องวิเคราะห์ พิจารณา ไตร่ตรอง อันเป็นการเตรียมการคิด (Mental Set) ที่จะรับรู้สิ่งเร้าต่าง ๆ อย่างเหมาะสม

2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้

วันชัย มีชาติ (2544, หน้า 28 อ้างอิงใน บัญชา เข้มทอง, 2546, หน้า 47) ได้อธิบายถึงปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ขึ้นอยู่กั

1. สถานการณ์ คือบรรยากาศที่เรารับรู้สถานการณ์ ซึ่งองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมจะมีผลกระทบต่อการรับรู้ของคนเรามาก นอกจากนี้ยังรวมถึงสถานการณ์ทำงานและสภาพสังคมด้วย

2. สิ่งที่เรารับรู้ ซึ่งได้แก่ วัตถุที่เรารับรู้ ซึ่งจะมีผลต่อการรับรู้ของบุคคลในการช่วยให้เรารับรู้ได้ดีและถูกต้อง องค์ประกอบของวัตถุที่มีผลต่อการรับรู้ เช่น เรื่องของความเข้มของสิ่งที่เรารับรู้ ความตรงกันข้ามหรือขัดแย้งสิ่งที่เรารับรู้ ความซ้ำซากจำเจ ความเคลื่อนไหว ความแปลกใหม่และคุ้นเคย สิ่งเหล่านี้ล้วนมีผลต่อการรับรู้ทั้งสิ้น

3. ตัวผู้รับรู้ ถือว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการรับรู้ของบุคคลมาก เพราะในกระบวนการรับรู้จะมีการตีความสิ่งที่เราได้รับรู้มา ซึ่งการตีความนี้แต่ละคนก็อาจจะตีความแตกต่างกันออกไปทำให้มีการแสดงพฤติกรรมออกมาไม่เหมือนกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทัศนคติ แรงจูงใจประสบการณ์ ความคาดหวัง ความสนใจ และผลประโยชน์ของผู้รับรู้เองด้วย

2.4 อุปสรรคในการรับรู้

บัญชา เข้มทอง (2546, หน้า 47-48) เนื่องจากการรับรู้ เป็นประตูสู่การแสดงพฤติกรรมของบุคคล ดังนั้นจึงมีความพยายามที่จะศึกษาการรับรู้ของคน เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาการรับรู้ตรงกับความเป็นจริง ซึ่งสิ่งที่ทำให้การรับรู้คลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริง ได้แก่

1. ผลฮาโล (Halo Effect) เป็นลักษณะทางจิตวิทยา ซึ่งผู้รับรู้มีอคติต่อการรับรู้อันเกิดจากการให้ความสำคัญกับปัจจัยบางประการ จนมองข้ามความสำคัญของปัจจัยอื่น ๆ เช่น เห็นว่าสุชาติแต่งกายสะอาด เรียบร้อย ก็สรุปว่า สุชาติเก่ง ทำงานดี เป็นต้น
 2. การมองแบบเหมารวม เป็นการมองโดยอาศัยสังคัม หรือกลุ่มที่ผู้ถูกรับรู้สัมพันธ์หรืออยู่ด้วย กล่าวคือเป็นการมองโดยอาศัยลักษณะพื้นฐานของกลุ่มเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา ซึ่งการมองแบบเหมารวมนี้จะเป็นข้อจำกัดในการรับรู้ของบุคคลได้
 3. ความคาดหวัง จะเป็นตัวจำกัดการรับรู้ของบุคคล ทั้งนี้เพราะบุคคลมักจะมี ความคาดหวังต่อสิ่งต่าง ๆ และพยายามหรือมีกลไกในการเลือกรับรู้เฉพาะสิ่งที่เราต้องการรับรู้เท่านั้น ทำให้การรับรู้เบี่ยงเบนไปจากความจริงที่เกิดขึ้น
 4. การกล่าวโทษผู้อื่น (Projection) เป็นการมีอคติในการรับรู้โดยเฉพาะในเรื่องของอารมณ์ เป็นปรากฏการณ์ของกรณีโทษผู้อื่น หรือสถานการณ์ในการอธิบายความผิดพลาด หรือล้มเหลวของตนเอง หรือความรู้สึกของตนเองเป็นกลไกป้องกันตนเองประเทศหนึ่ง ซึ่งทำให้เรารู้สึกดีขึ้นและไม่เสียสมดุลทางใจ
- ปัจจัยทั้ง 4 ประการนี้มักจะทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความคลาดเคลื่อนในเรื่องการรับรู้ โดยเฉพาะในด้านการรับรู้เกี่ยวกับตัวบุคคล ซึ่งถ้าหากเกิดความผิดพลาดในเรื่องการรับรู้แล้ว การบริหารงานก็อาจเกิดปัญหาตามมาได้

มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติในการอนุญาตให้ใช้รถรับจ้างรับส่งนักเรียนให้มีแนวทางปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับสภาพวิถีชีวิตของชุมชนตามความเป็นจริง โดยอนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน ทั้งรถสองแถวและรถตุ่มมาใช้เป็นรถรับส่งนักเรียนได้ โดยต้องมีการรับรองการใช้รถดังกล่าวจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา ซึ่งต้องได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด อาทิ ห้ามติดฟิล์มกรองแสงที่กระจกรอบคัน ที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และต้องไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียนยืนในห้องโดยสารเด็ดขาด กรณีเป็นรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก ส่วนรถตุ่มต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น โดยต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ซึ่งจะได้รับอนุญาตเป็นครั้งคราว คือ ครั้งละ 1 ภาคการศึกษาเท่านั้น และรถรับส่งนักเรียนทุกคันที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกต้องติดแผ่นป้ายพื้นสีส้ม มีข้อความตัวอักษรสีดำ

ว่า “รถโรงเรียน” ติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถให้เห็นชัดเจนมีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพัน หรือสีแดงเปิดปิดเป็นระยะติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ เพื่อให้รถคันอื่นมองเห็นได้ อย่างชัดเจนเช่นเดียวกัน พร้อมมีอุปกรณ์ส่วนควบตามที่กำหนด ต้องมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ จำเป็นกรณีฉุกเฉิน เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก วัสดุภายในรถส่วนของผู้โดยสารต้อง ไม่มีส่วนแหลมคม ทางประตูทางขึ้นลงหรือเป็นช่องเปิดต้องมีความปลอดภัย ห้ามมีที่ยืนบนรถ โครงสร้างหลังคานั้นคงแข็งแรง และที่สำคัญผู้ขับรถโรงเรียนต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งต้องไม่เคยมีประวัติเสียหายอันเกิดจากการขับรถมา ก่อน รวมถึงต้องมีผู้ควบคุมดูแลนักเรียน ซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ ใช้รับส่งนักเรียน เพื่อดูแลความปลอดภัยให้นักเรียนตลอดการรับส่ง



ภาพ 3 สื่อ/ประชาสัมพันธ์ อินโฟกราฟิก

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ตามเกณฑ์กรมการขนส่งทางบก ได้ระบุไว้ว่า

1. อนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน ทั้งรถสองแถวและรถตู้มาใช้เป็นรถรับส่งนักเรียนได้ โดยต้องมีการรับรองการใช้รถดังกล่าว จากโรงเรียนหรือสถานศึกษา ซึ่งต้องได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด อาทิ ห้ามติดฟิล์มกรองแสงที่กระจกครอบคัน

2. ที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดแน่นอย่างมั่นคงแข็งแรง และต้องไม่มีพื้นที่สำหรับนักเรียน ยืน รถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก รถตู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอน ตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น

3. รถต้องผ่านการตรวจสอบจาก สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษา

4. รถรับส่งนักเรียนทุกคัน ต้องติดแผ่นป้ายพื้นสีส้ม มีข้อความตัวอักษรสีดำว่า “รถโรงเรียน” ติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลัง มีไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือสี

5. ต้องมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นกรณีฉุกเฉิน เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก วัสดุภายในรถส่วนของผู้โดยสารต้องไม่มีส่วนแหลมคม ทางประตูทางขึ้นลงหรือเป็นช่องเปิด ต้องมีความปลอดภัย

6. คนขับต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือได้รับ ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ มีผู้ควบคุมและนักเรียนประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่ง นักเรียน เพื่อดูแลความปลอดภัยให้นักเรียนตลอดการรับส่ง

หากพบการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดสั่งเพิกถอนหนังสืออนุญาตให้ใช้รถทันที และไม่สามารถขออนุญาตได้อีกจนกว่าจะพ้น 1 ปีไปแล้ว โดยให้สำนักงานขนส่งจังหวัด ทั่วประเทศประสานความร่วมมือกับสถานศึกษาในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำกับดูแล รถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนร่วมกันอย่างเข้มงวด เพื่อยกระดับความปลอดภัยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ปกครอง

ข้อมูลทั่วไปของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง สร้างขึ้น พ.ศ. 2535 มีพื้นที่ประมาณ 20 ไร่ ตั้งอยู่เลขที่ 1039 หมู่ที่ 1 ถนนวชิราวุธดำเนิน ตำบลพระบาท อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง เป็นหน่วยงาน ส่วนภูมิภาค สังกัด กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการ ควบคุมดูแลและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในจังหวัดให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบก โดยรับผิดชอบงานด้านประกอบการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง การสำรวจรวบรวม จัดทำสถิติและวิเคราะห์ข้อมูลในการวางแผนการขนส่ง การตรวจตราและปราบปรามผู้กระทำผิด ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วย การจราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง กำกับ ควบคุมและสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา และสถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดลำปางนอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ความรับผิดชอบงานสำคัญในการให้บริการประชาชนเกี่ยวกับ ใบอนุญาตขับรถและงานทะเบียนรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วย

รถยนต์ อีกทั้งปฏิบัติงานร่วมกันหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ปัจจุบัน สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีหน่วยงานขึ้นตรง จำนวน 4 แห่ง ได้แก่

1. สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 6 อำเภอ คือ อำเภอเมือง อำเภอห้างฉัตร, อำเภอแม่เมาะ, อำเภอเกาะคา, อำเภอแม่ทะ และอำเภอเสริมงาม

2. สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง สาขาอำเภอแจ้ห่ม รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 3 อำเภอ คือ อำเภอแจ้ห่ม, อำเภอวังเหนือ และอำเภอเมืองปาน

3. สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง สาขาอำเภอเถิน รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 3 อำเภอ คือ อำเภอเถิน, อำเภอสบปราบ และอำเภอแม่พริก

4. สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง สาขาอำเภอองาว รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 1 อำเภอ คือ อำเภอองาว

โดยมีการแบ่งหน่วยงานภายใน ดังนี้

1. งานบริหารงานทั่วไป มีหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

1.1 งานธุรการทั่วไป

1.2 งานการเจ้าหน้าที่

1.3 งานการเงินและบัญชี

1.4 การจัดทำงบประมาณ

1.5 งานพัสดุครุภัณฑ์

1.6 งานการประชุม

1.7 งานประสานราชการ

1.8 งานจัดซื้อจัดจ้าง

1.9 งานทะเบียนรถราชการ

1.10 งานรับชำระภาษีผ่านหน่วยงานอื่น

1.11 และช่วยงานส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง และงานตรวจการขนส่ง

2. กลุ่มวิชาการขนส่ง

มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการให้คำปรึกษา แนะนำ ให้ความรู้ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านทะเบียนและภาษีรถ ด้านใบอนุญาตขับรถ และผู้ประจำรถ ด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ด้านตรวจการ ด้านสวัสดิภาพการขนส่ง ด้านป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน และควบคุม กำกับ ดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชน



ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนการดำเนินโครงการ และการจัดเก็บสถิติ ผลการดำเนินการ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงาน

3. ฝ่ายทะเบียนรถ

มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

3.1 งานรถขนส่ง ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านทะเบียนและการจัดเก็บภาษีรถ สำหรับรถโดยสาร และรถบรรทุก ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

3.2 งานรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านทะเบียนและการจัดเก็บภาษีรถสำหรับรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

3.3 งานรถยนต์นั่งเกิน 7 คนและรถบรรทุกดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านทะเบียนและการจัดเก็บภาษีรถ สำหรับรถยนต์นั่งเกิน 7 คน และรถบรรทุก ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

3.4 งานรถจักรยานยนต์ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านทะเบียนและการจัดเก็บภาษีรถสำหรับรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

4. ฝ่ายตรวจสภาพรถ

มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสภาพรถ การตรวจสอบรถ การตรวจพิสูจน์ความถูกต้องของตัวรถ และการอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน ตลอดจนการควบคุม กำกับดูแล การต่ออายุ การยกเลิกหรือเพิกถอนการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชนในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

5. ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ

มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำรถ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

5.1 งานใบอนุญาตผู้ประจำรถ ดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

5.2 งานใบอนุญาตขับรถ ดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

5.3 งานอบรมทดสอบ ดำเนินการเกี่ยวกับการอบรมทดสอบ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ฉัตรไชย ภู่อารีย์ (2561) ศึกษาการขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่นำร่องจังหวัดบุรีรัมย์ โดยมีประเด็นศึกษาดังนี้ 1. มาตรฐานความปลอดภัยของรถที่ใช้รับส่งนักเรียนรูปแบบและลักษณะต่าง ๆ 2. หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการเข้ามาประกอบอาชีพใช้รถรับจ้างรับส่งนักเรียน 3. กฎหมายหรือระเบียบสำหรับการอนุญาตให้ใช้รถรับจ้างรับส่งนักเรียน 4. รูปแบบความสัมพันธ์เชิงอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียน ระหว่างนักเรียน ผู้ปกครองนักเรียน สถานศึกษาและครู กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัด สถานีตำรวจ และองค์กรภาคประชาสังคมในพื้นที่

ดร.องค์อร สงวนญาติ และคณะ (2560) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต รวมถึงการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก โดยให้ความคิดเห็นในระดับมากที่สุด ในด้านความเร็วในการขับขี ในส่วนของพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตนั้น พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) เดินทางเป็นประจำ โดยมีสาเหตุที่ใช้บริการเพราะไม่มีรถส่วนตัว และมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารสาธารณะที่เลือกใช้บริการเป็นประจำมีความปลอดภัยระดับปานกลาง

อำพร ปัญญาสืบ (2558) ศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา : การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ เฉพาะด้านการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ และเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ ผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะโดยรวมอยู่ในระดับเหมาะสม ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ข้อมูลทั่วไป และการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลมาจากการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีโครงสร้างหน่วยงานที่มีความพร้อม มีปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และมีปัจจัยด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านวัสดุ



2302845819

อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้และด้านสถานที่ ในการปฏิบัติภารกิจการประชาสัมพันธ์ให้กับผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะให้มีความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมที่เหมาะสม

บัญชา เข้มทอง (2546) ศึกษาการรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานส่วนผลิตบริษัท เพ็ญพูนันต์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการรับรู้การบริหารความปลอดภัย พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน และเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 60.5 มีอายุระหว่าง 31- 45ปี ร้อยละ 45.2 จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 42.7 ปฏิบัติงานอยู่ในแผนกบรรจุสุรา ร้อยละ 80.6 มีอายุการทำงานน้อยกว่า 5 ปี ร้อยละ 55.6 และเคยได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ร้อยละ 66.1 พนักงานมีการรับรู้การบริหารความปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลางและมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับดี โดยพบว่าพนักงานรับรู้ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัทมากที่สุดและ จากการเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัย จำแนกตามคุณลักษณะส่วนบุคคลของพนักงาน พบว่าพนักงานที่มีเพศ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การอบรมที่แตกต่างกัน มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยแตกต่างกัน สำหรับพนักงานที่มีอายุและอายุการทำงานแตกต่างกัน มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ส่วนการเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานจำแนกตามคุณลักษณะ ส่วนบุคคลของพนักงานพบว่าพนักงานที่มีเพศ และอายุการทำงานแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน สำหรับพนักงานที่มีอายุ ระดับการศึกษาและประสบการณ์การอบรมแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน

ร้อยตำรวจเอกณรงค์กร พรหมประสิทธิ์ (2546) ศึกษาการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการเมาไม่ขับในเขตกรุงเทพมหานครของกองบังคับการตำรวจจราจร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ เพื่อศึกษาผลกระทบของการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ โดยศึกษาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานคร และกลุ่มประชาชนผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ ลำดับแรกคือ ประชาชนไม่ค่อยให้ความร่วมมือ รองลงไปคือการขาดแคลนงบประมาณ และการขาดแคลน วัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ตามลำดับ จากการศึกษา ยังพบว่า ปัจจัยด้านสมรรถนะขององค์การ



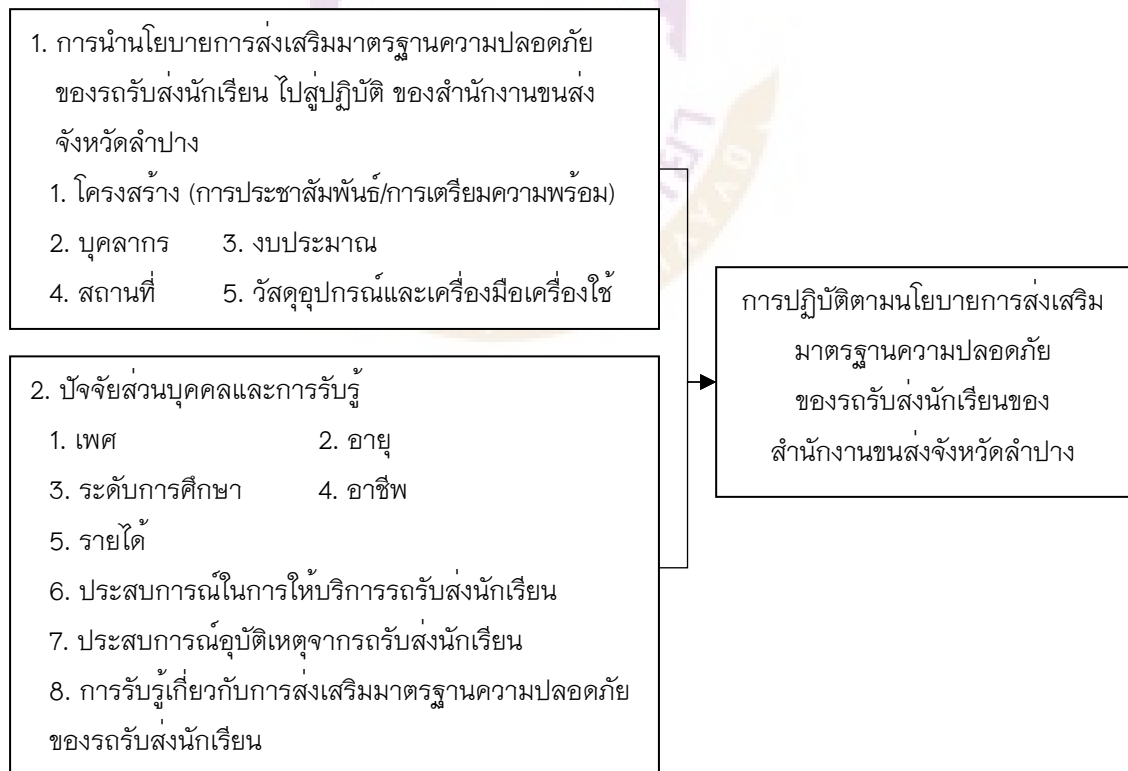
2302845619

UP :Thesis 61510542 independent study / recv : 19062563 22:50:27 / seq : 19

ซึ่งประกอบไปด้วยบุคลากรโครงสร้างขององค์การสถานที่ งบประมาณ และวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และปัจจัยด้านการพัฒนาองค์การ ซึ่งประกอบไปด้วยภาวะผู้นำ การทำงาน เป็นทีม ความผูกพันและการยอมรับ การมีส่วนร่วม และการจูงใจเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ ของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ผลกระทบจากการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ทำให้ประชาชน ส่วนใหญ่เลิกดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เมื่อต้องขับชี่ยานพาหนะ และประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วย กับการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจรรยาจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในด้าน การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การประชาสัมพันธ์ให้ทราบนโยบายและประสิทธิผลของ โครงการเมาไม่ขับ

กรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่ง นักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัด ลำปาง” โดยได้นำกรอบแนวคิดที่ดัดแปลงมาจากตัวแบบในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ตัวแบบด้านการจัดการ วรเดช จันทรศร (2552) นำมาเป็นแนวทาง และปรับปรุงเป็นกรอบ แนวคิดที่ใช้ในการศึกษา โดยสามารถเขียนเป็นแผนภาพแสดงกรอบแนวคิด ในการศึกษาได้ ดังนี้



ภาพ 4 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง เป็นการศึกษาเชิงผสมผสานทางการศึกษา แบบแผนแบบสามเส้า (รัตนะ บัวสนธ์, 2556) โดยผู้ศึกษามีวิธีการศึกษาค้นคว้า ตามระเบียบวิธีการศึกษา โดยมีขั้นตอนการดำเนินการศึกษา ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษา

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือผู้ที่มีส่วนในการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยผู้ศึกษาแบ่งกลุ่มประชากรออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1.1 กลุ่มผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้างประจำ) ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวนทั้งสิ้น 5 คน จากอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ ของ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 99 คน

1.2 ผู้ขับขีรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง จำนวนทั้งสิ้น 213 คน จากสถิติการออกหนังสือขออนุญาตให้ใช้รถในการรับส่งนักเรียน ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2562 ทั้งจังหวัดลำปาง จำนวน 409 คน

2. การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

2.1 กลุ่มผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้าง) สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ หัวหน้ากลุ่มงาน และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง รวมจำนวน 5 คน ดังนี้



2302845819

2.1.1 ผู้บริหาร จำนวน 1 คน ประกอบด้วย

1) หัวหน้ากลุ่มวิชาการ

2.1.2 เจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง จำนวน 4 คน ประกอบด้วย

1) นักวิชาการขนส่ง จำนวน 3 คน

2) เจ้าพนักงานขนส่ง จำนวน 1 คน

เนื่องจากผู้บริหาร และหัวหน้ากลุ่มงานทุกกลุ่มงาน มีส่วนในการกำหนดแนวทาง แผนงาน ในการปฏิบัติตามนโยบาย และสาเหตุที่เลือกเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง เนื่องจากเป็นส่วนงานที่ดูแลและการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนโดยตรง

2.2 กลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในพื้นที่การดูแลของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accident Sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง มีความหลากหลายและกระจายเป็นกลุ่มย่อยต่าง ๆ ในบริเวณหน้าโรงเรียน จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามมาจากสถิติการออกหนังสือขออนุญาตให้ใช้รถในการรับส่งนักเรียน ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2562 ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง จำนวนทั้งสิ้น 213 คน โดยคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Yamane, 1973 อ้างใน ชีรวิทย์ เอกะกุล, 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

$$\text{แทนค่าในสูตร } n = \frac{213}{1 + (213)(0.05)^2}$$

$$n = \approx 139 \text{ คน}$$

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ 139 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม ดังนี้

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง โดยได้จัดทำแบบสัมภาษณ์สำหรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง รวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและการวิจัยในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ใช้การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

2. การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามในการจัดเก็บข้อมูล โดยการสร้างชุดคำถามประกอบไปด้วยข้อมูลทั่วไป, ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์การให้บริการรถรับส่งนักเรียน, ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ, การรับรู้ส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน, พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน และข้อมูลอื่น ๆ เช่น ข้อเสนอแนะ ปัญหาและอุปสรรค

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นโดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน โดยผู้ศึกษาทำการแจกแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accident Sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 139 ชุด ในการแจกแบบสอบถามนั้นจะแจกให้กับผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ในบริเวณหน้าโรงเรียน โดยใช้ระยะเวลาในการจัดเก็บข้อมูลในการศึกษาในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

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

ตอนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน มีลักษณะคำถามแบบมาตราส่วน 5 ระดับโดยใช้หลักของ Likert Scale คือ มากที่สุด มากปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยกำหนดเป็นตัวเลข และ ความหมาย คือ

5 หมายถึง เป็นประจำ (มากที่สุด)

4 หมายถึง บ่อยครั้ง (มาก)

3 หมายถึง บางครั้ง (ปานกลาง)

2 หมายถึง นาน ๆ ครั้ง (น้อย)

1 หมายถึง ไม่เคย (น้อยที่สุด)

การแบ่งช่วงคะแนนเฉลี่ย ซึ่งใช้เป็นเกณฑ์มาตรฐาน เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับค่า คะแนนที่คำนวณได้ตามขั้นตอนที่ระบุไว้โดยเกณฑ์ของเบสท์ (Best) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์ อ้างอิงใน ปานมนัส โปธา, 2558, หน้า 25) ดังนี้

ค่าคะแนนเฉลี่ย	ความหมายค่าคะแนนเฉลี่ย
4.51 – 5.00	มีพฤติกรรมปฏิบัติเป็นประจำ (มากที่สุด)
3.51 – 4.50	มีพฤติกรรมปฏิบัติบ่อยครั้ง (มาก)
2.51 – 3.50	มีพฤติกรรมปฏิบัติบางครั้ง (ปานกลาง)
1.51 – 2.50	มีพฤติกรรมปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง (น้อย)
1.00 – 1.50	มีพฤติกรรมปฏิบัติไม่เคย(น้อยที่สุด)

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1. นำแบบสอบถามที่สร้างให้อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง ตรวจสอบความถูกต้องแล้วนำไปปรับปรุงแก้ไข

2. นำแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความตรงของเนื้อหาและความถูกต้องทางภาษา ดังนี้

2.1 รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร

ตำแหน่ง อาจารย์ประจำสาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา

2.2 นายสมยศ สีลาน

ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

2.3 นางสาวชिरาวลัย เอี่ยมใจตรง

ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

จากนั้นปรับปรุงแบบสอบถามตามผู้เชี่ยวชาญที่ได้ให้ข้อเสนอแนะให้ปรับแก้ประโยคที่ใช้ และเพิ่มคำถามที่จำเป็นเข้าไปในแบบสอบถาม เช่น คำถามในส่วนของความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน และคำถามในส่วนของพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับงานวิจัย

3. นำข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมก่อนนำไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน จากนั้นนำข้อมูลจากการทดสอบวัดความเชื่อมั่นโดยใช้ สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น ส่วนของการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของ



2302845619

รดับส่งนักเรียน ค่าของความเชื่อมั่นอยู่ในระดับปานกลาง และส่วนของพฤติกรรมกาปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของรดับส่งนักเรียน ค่าของความเชื่อมั่นอยู่ในระดับปานกลาง

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูล 2 แหล่ง ได้แก่

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Dato) เป็นข้อมูลที่ผู้ศึกษาได้จัดเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล จัดเก็บข้อมูล ดังนี้

1.1 กลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview)

1.2 กลุ่มผู้ขับขี่รดับส่งนักเรียน ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง โดยใช้แบบสอบถาม

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Dato) เป็นข้อมูลที่ได้จากรวบรวมเอกสาร การทบทวนแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สิ่งพิมพ์ ข้อมูลที่เผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ต ฯลฯ

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ด้วยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากนั้นสรุปความ

2. การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ยทางสถิติ (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และ ความแปรปรวน (S2) ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อสรุปรวบรวมความคิดเห็น แล้วนำเสนอตามประเด็นหลัก



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ในครั้งนี้ผู้ศึกษา ได้เก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน คือ 1. กลุ่มผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 5 คน ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง โดยใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา 2. ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ จำนวน 139 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

ส่วนที่ 5 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ผลการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

ผลจากการสัมภาษณ์ หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง ตามสมรรถนะขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ 5 ปัจจัย (วรเดช จันทรศร, 2552)

1.1 ด้านโครงสร้าง

1.1.1 หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่ สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง มีความคิดเห็นสอดคล้องกันไปในทิศทางเดียวกัน เห็นว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

ความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายในด้านการให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการรับส่งนักเรียน พนักงานขับรถ และผู้ดูแล จากการจัดให้มีการอบรมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง แต่ในเรื่องของการปราบปรามการกระทำผิด มีมาตรการในการออกเข้มงวดกวดขันบริเวณหน้าโรงเรียน และตั้งด่านตรวจการ ซึ่งเป็นการสุ่มตรวจ ไม่สามารถดำเนินการได้เป็นประจำทุกวัน เนื่องจากอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไม่เพียงพอ ประกอบกับมีภารกิจด้านอื่นที่ต้องดำเนินการ เช่น การจัดอบรมตามโครงการส่งเสริมความปลอดภัยต่าง ๆ , การปฏิบัติงานตรวจสอบรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถประจำจุดตรวจ Checking Point และเทศกาลสำคัญ ๆ เป็นต้น

1.1.2 เจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง เห็นว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ปฏิบัติตามที่กรมการขนส่งทางบก มีนโยบายควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน ให้ความปลอดภัย โดยเน้นความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้กับนักเรียนและผู้ปกครอง ควบคุมดูแลการให้บริการรับส่ง นักเรียน ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของรถที่อยู่ในกำกับดูแล มีความชัดเจนในเรื่องของมาตรฐานของรถแต่ละประเภทที่จะขออนุญาตใช้เป็นรถรับส่งนักเรียน

1.1.3 หัวหน้ากลุ่มวิชาการ เห็นว่า ในด้านกฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน เนื่องจากกฎกระทรวง ออกมาบังคับใช้โดยระบุผู้นำไปบังคับใช้อย่างชัดเจนและเอื้อต่อการปฏิบัติงานในการตรวจตราดูแล และในปัจจุบันได้มีระเบียบของกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2562 และมีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป นั้น โดยเป็นการปรับปรุงระเบียบ ฯ เมื่อปี พ.ศ. 2536 ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยของรถยนต์ที่ใช้ในการรับจ้างรับส่งนักเรียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

1.1.4 หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง มีความคิดเห็นสอดคล้องกันไปในทิศทางเดียวกัน เห็นว่า ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสาร/การบังคับบัญชาระหว่างผู้บังคับบัญชา กับผู้ใต้บังคับบัญชา เนื่องจากได้ปฏิบัติงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด และมีการสื่อสารผ่าน หนังสือเวียน คำสั่ง การประชุมซักซ้อมความเข้าใจ และการประชุมประจำเดือน อยู่เสมอ และไม่มีปัญหาด้านการติดต่อประสานงานจากหน่วยงานส่วนกลาง เพราะเมื่อมีการดำเนินกิจกรรมหน่วยงานในส่วนกลางจะเป็นผู้มอบนโยบาย ตลอดจนแนวทางในการปฏิบัติ และหน่วยงานในส่วนกลางยังได้จัดให้มีผู้ดูแลโครงการเป็นคู่ประสานงานกับ หน่วยงานส่วนภูมิภาค

1.1.5 หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง มีความคิดเห็นสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เห็นว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง และสถานศึกษาในพื้นที่จังหวัดลำปาง มีแนวทางในการควบคุม กำกับ ดูแล รับผิดชอบนักเรียนอย่างชัดเจน และมีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันกับภาคีเครือข่าย ภาคเอกชน เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนนโยบาย

1.1.6 หัวหน้ากลุ่มวิชาการ เห็นว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีการประชาสัมพันธ์กฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ผ่าน Group line รถโรงเรียน นครลำปาง, Facebook : สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง กรมการขนส่งทางบก ทางออกข่าวประชาสัมพันธ์ทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย และการจัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ของสำนักงานอย่างต่อเนื่อง

1.2 ด้านบุคลากร

หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง มีความคิดเห็นสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เห็นว่า

1.2.1 บุคลากรในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล รับผิดชอบนักเรียน หลัก ๆ คือกลุ่มวิชาการขนส่ง โดยการจัดทำโครงการที่เกี่ยวข้อง ออกตรวจสอบปราบปรามการกระทำผิด เป็นต้น และอีก 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายตรวจสภาพรถ และฝ่ายทะเบียนรถ ที่มีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตใช้รถให้เป็นรถรับส่งนักเรียน

1.2.2 บุคลากรในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ให้ความสำคัญกับนโยบาย มีความรู้ความสามารถ เพียงพอ เหมาะสม มีการศึกษาเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง มีส่วนร่วมในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การนำกฎกระทรวงมาบังคับใช้บรรลุผลสำเร็จ และลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุกับนักเรียน แต่ไม่เพียงพอในการควบคุม กำกับ ดูแล รับผิดชอบนักเรียนโดยเฉพาะ

1.2.3 บุคลากรในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามนโยบาย แต่ไม่ได้ปฏิบัติตามนโยบายอย่างแท้จริง

1.3 ด้านงบประมาณ

หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง มีความคิดเห็นสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เห็นว่า การตรวจสอบรถก่อนขออนุญาตใช้ เป็นรถรับส่งนักเรียนเป็นการใช้งบประมาณประจำปีปกติตามภารกิจของหน่วยงาน ซึ่งมีเพียงพอ และหากมีการจัดทำโครงการอบรมทางกลุ่มวิชาการขนส่ง จะดำเนินการของงบประมาณจาก

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ) ของกรมการขนส่งทางบก

1.4 ด้านสถานที่

หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง มีความคิดเห็นสอดคล้องกันไปทิศทางเดียวกัน เห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติภารกิจ คือ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในการตรวจสภาพความพร้อมของรถรับส่งนักเรียน มีความเหมาะสม และมีความพร้อมในการให้บริการ เนื่องจากมีเครื่องมือในการตรวจสอบที่มีมาตรฐาน และเป็นสถานที่ในการปฏิบัติภารกิจของสำนักงานขนส่งลำปาง มีความสะดวกต่อการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ และตั้งด่านตรวจการ มีมาตรการในการออกเข้มงวดกวดขันบริเวณหน้าโรงเรียน

1.5 ด้านวัสดุอุปกรณ์

หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง มีความคิดเห็นสอดคล้องกันไปทิศทางเดียวกัน เห็นว่า ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เนื่องจากมองว่าเป็นการตรวจตรา กำกับ ติดตาม และดูแลของเจ้าหน้าที่เท่านั้น หรือหากจำเป็นต้องใช้ก็สามารถใช้ของเดิมที่มีอยู่จากแผนงาน โครงการที่มีอยู่แล้วนำมาประยุกต์ใช้ซึ่งมีเพียงพอ เหมาะสมแล้ว และหัวหน้ากลุ่มวิชาการ ให้ความคิดเห็นเพิ่มว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ยังขาดการนำเอานวัตกรรมเข้ามาใช้ในการปฏิบัติตามนโยบาย ในด้านการกำกับ ดูแล มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

1.6 ความคิดเห็นในภาพรวม

หัวหน้ากลุ่มวิชาการ และเจ้าหน้าที่สังกัดกลุ่มวิชาการขนส่ง ส่วนใหญ่ มีความคิดเห็น ดังนี้

1.6.1 ในการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนที่ผ่านมายังไม่เห็นผล 100% ยังคงมีผู้ที่ฝ่าฝืนในการจัดอุปกรณ์และส่วนควบของรถไม่ครบถ้วน ตามระเบียบของกระทรวงศึกษาธิการและมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะในเรื่องของการถอดเบาะนั่งออก (รถตู้) และนำที่นั่งแบบม้านั่งมาทดแทน เพื่อสามารถบรรทุกนักเรียนได้มากยิ่งขึ้น จากปัจจัยทั้ง 10 ข้อมีผลต่อความสำเร็จและความล้มเหลวของการบังคับใช้นโยบาย ทั้งสิ้น โดยเฉพาะในเรื่องของความเข้าใจและความเห็นพ้องกันในวันวัตถุประสงค์ของทางหน่วยงานภาครัฐ ผู้ปกครอง นักเรียน และผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน พนักงานขับรถ และผู้ควบคุม

1.6.2 ผู้ประกอบหรือผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย



2302845819

1.6.3 รถรับส่งนักเรียนไม่มีการกำหนดอายุการใช้งานของตัวรถ ทำให้มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของรถ

1.7 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

หัวหน้ากลุ่มวิชาการศึกษา ได้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม คือ ในการนำมาตรการ หรือนโยบายดังกล่าวมาบังคับใช้ ยังไม่สามารถนำรถที่ใช้รับส่งนักเรียนเข้าระบบได้ 100% (รับส่งนักเรียนโดยไม่ได้รับอนุญาต) มีปัญหากรณีที่อยู่ในวันขออนุญาตอุปกรณ์ส่วนควบ รวมถึงอุปกรณ์ที่ต้องจัดให้มีเป็นไปตามระเบียบ แต่เมื่อนำไปวิ่งจริงถอดเบาะนั่งออก (รถตู้) ทำให้เกิดเป็นปัญหา เจ้าหน้าที่ต้องออกไปตรวจสอบ ปรึบปราม พนักงานขับรถถูกเปรียบเทียบปรับ วนไปวนมา เป็นต้น

ดังนั้น ผู้ออกมาตรการควรมีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติม หรือการลดหย่อนผ่อนปรน ให้กับผู้ดำเนินกิจการรถรับส่งนักเรียนให้สามารถอยู่ได้ในอาชีพ โดยการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ/เจ้าของรถ รวมถึงสถานศึกษา นักเรียน ทั่วประเทศ แล้วนำมาดำเนินการปรับเปลี่ยนและเป็นการทำความเข้าใจให้ตรงกัน เพื่อให้การนำนโยบายมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จำนวน 139 ชุด แล้วนำมาวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล ด้วยการแจกแจงความถี่และร้อยละ พร้อมทั้งนำเสนอผลการวิเคราะห์ คือ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และ ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน สำหรับตอบสมมติฐานการวิจัย พร้อมทั้งนำเสนอผลการวิเคราะห์ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตาราง 1 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	70	50.36
หญิง	69	49.64
รวม	139	100.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
2. อายุ		
21 - 30 ปี	10	7.19
31 - 40 ปี	29	20.86
41 - 50 ปี	40	28.78
51 - 60 ปี	46	33.09
61 ปี ขึ้นไป	14	10.07
รวม	139	100.00
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	13	9.35
มัธยมศึกษาตอนต้น	16	11.51
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	50	35.97
อนุปริญญา/ปวส.	30	21.58
ปริญญาตรี	30	21.58
รวม	139	100.00
4. อาชีพ (นอกเหนือจากข้อบรรณส่งนักเรียน)		
ไม่มี	26	18.71
เกษตรกร	32	23.02
ค้าขาย	32	23.02
รับราชการ	3	2.16
เอกชน/รัฐวิสาหกิจ	4	2.88
รับจ้างทั่วไป	39	28.06
อื่น ๆ	3	2.16
รวม	139	100.00
5. รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 5,000 บาท	5	3.60
5,001 - 10,000 บาท	52	37.41
10,001 - 20,000 บาท	61	43.88

ตาราง 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
20,001 – 30,000 บาท	20	14.39
30,001 บาทขึ้นไป	1	0.72
รวม	139	100.00
6. ประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน		
เพิ่งมาให้บริการรถรับส่งนักเรียน	4	2.88
1 ปี – 3 ปี	34	24.46
4 ปี – 6 ปี	27	19.42
7 ปี – 9 ปี	26	18.71
10 ปี ขึ้นไป	48	34.53
รวม	139	100.00
7. ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน		
เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ	9	6.47
ไม่เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ	130	93.53
รวม	139	100.00

จากตาราง 1 พบว่าสามารถจำแนกข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้ดังนี้
เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 50.36
และเพศ หญิง จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 49.64

อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 51 – 60 ปี มากที่สุด จำนวน
46 คน คิดเป็นร้อยละ 33.09 รองลงมา อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 41 – 50 ปี จำนวน 40 คน คิด
เป็นร้อยละ 28.78 และกลุ่มตัวอย่างน้อยที่สุด คือ ช่วงอายุระหว่าง 21 – 30 ปี จำนวน 10 คน
คิดเป็นร้อยละ 7.19

ระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับการศึกษามัธยมศึกษา
ตอนปลาย/ปวช. มากที่สุด จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 35.97 รองลงมาอยู่ในระดับการศึกษา
ที่ อนุปริญญาตรี/ปวส. และ ปริญญาตรี ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 21.58
และกลุ่มตัวอย่างน้อยที่สุด อยู่ในระดับการศึกษา คือ ประถมศึกษา จำนวน 13 คน คิดเป็น
ร้อยละ 9.35

อาชีพ (นอกเหนือจากขับรถรับส่งนักเรียน) พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพเสริม นอกเหนือจากขับรถรับส่งนักเรียนมากที่สุด คือ รับจ้างทั่วไป จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 28.06 รองลงมา คือ เกษตรกรรม จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 23.02 และกลุ่มตัวอย่างน้อยที่สุด คือ รับราชการ และ อื่น ๆ ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.16

รายได้ต่อเดือน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากที่สุด อยู่ในช่วงระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 43.88 บาท รองลงมา อยู่ในช่วงระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 37.41 และกลุ่มตัวอย่างน้อยที่สุด ที่มีรายได้เฉลี่ยอยู่ในช่วงระหว่าง 30,001 บาท ขึ้นไป จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.72

ประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ประสบการณ์ในการให้บริการมากที่สุด อยู่ช่วง 10 ปีขึ้นไป จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 34.53 รองลงมา อยู่ในช่วง 1 – 3 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 24.46 และกลุ่มตัวอย่างน้อยที่สุด มีประสบการณ์อยู่ในช่วงเพิ่งมาให้บริการรถรับส่งนักเรียน จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.88

ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า กลุ่มตัวอย่างไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน มากที่สุด จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 93.53 และน้อยที่สุด เคยเกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 6.47

ตาราง 2 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของ ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน	ใช่		ไม่ใช่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน	139	100.00	-	-
2. รถรับส่งนักเรียนผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยและความมั่นคงแข็งแรงของตัวรถ จากกรมการขนส่งทางบก	139	100.00	-	-
3. ต้องมีหนังสือรับรองการรับส่งนักเรียนของโรงเรียนหรือสถานศึกษา	137	98.56	2	1.44

ตาราง 2 (ต่อ)

ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความ ปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน	ใช่		ไม่ใช่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
4. ผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และไม่มีประวัติเสียหายจากการขับรถ	138	99.28	1	0.72
5. สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับผู้ขับรถรับส่งนักเรียน หากพบรถรับส่งนักเรียนมีพฤติกรรมซ้ำซึ่งรถไม่ปลอดภัย ดัดแปลงสภาพตัวรถ บรรทุกเกิน ให้นักเรียนขึ้นท้ายรถ	133	95.68	6	4.32
6. รถที่นำมารับส่งนักเรียนต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบคุมเพื่อความปลอดภัย ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	138	99.28	1	0.72
7. ต้องจัดให้มีผู้ควบคุม ดูแลนักเรียน ซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี	136	97.84	3	2.16

จากตาราง 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนมากที่สุด ในด้านกฎหมายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน และ รถรับส่งนักเรียนผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยและความมั่นคงแข็งแรงของตัวรถ จากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 100 รองลงในด้านผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และไม่มีประวัติเสียหายจากการขับรถ และ รถที่นำมารับส่งนักเรียนต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบคุมเพื่อความปลอดภัย ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 99.28 และมีความรู้ ความเข้าใจน้อยที่สุดในด้าน สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับผู้ขับรถรับส่งนักเรียน หากพบรถรับส่งนักเรียนมีพฤติกรรมซ้ำซึ่งรถไม่ปลอดภัย ดัดแปลงสภาพตัวรถ บรรทุกเกิน ให้นักเรียนขึ้นท้ายรถ จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 95.68

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จำนวน 139 ชุด แล้วนำมาวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล วิเคราะห์การแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ พร้อมทั้งนำเสนอผลการวิเคราะห์ คือ การรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน สำหรับตอบสมมติฐานการวิจัย พร้อมทั้งนำเสนอผลการวิเคราะห์ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตาราง 3 แสดงจำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ประเภทของการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย ของรถรับส่งนักเรียน	ใช้		ไม่ใช้	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ท่านเคยเห็นป้ายรถรับส่งมาตรฐานส่งเสริมความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน หรือไม่	112	80.58	27	19.42
2. ท่านเคยได้รับแผ่นพับ/เอกสารการรณรงค์ความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน หรือไม่	126	90.65	13	9.35
3. ท่านเคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ตั้งจุดตรวจเพื่อตรวจสอบหรือจับกุมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ หรือไม่	131	94.24	8	5.76
4. ท่านเคยได้รับการอบรมพัฒนาคุณภาพบุคลากรผู้ขับรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง หรือไม่	132	94.96	7	5.04
5. ท่านเคยได้รับการตักเตือนถึงความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนจากเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง หรือไม่	76	54.68	63	45.32
6. ท่านได้รับหนังสืออนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง พร้อมป้าย “รถโรงเรียน” และสติ๊กเกอร์ “รถโรงเรียนนำใช้”	135	97.12	4	2.88

ตาราง 3 (ต่อ)

การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย ของรถรับส่งนักเรียน	ใช่		ไม่ใช่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
7. ท่านได้ผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือ สถานศึกษาว่าได้นำรถมาใช้ในการรับส่ง นักเรียน	137	98.56	2	1.44

จากตาราง 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ในด้านของการผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษาว่าได้นำรถมาใช้ในการรับส่งนักเรียนมากที่สุด จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 98.56 รองลงมาในด้านการได้รับหนังสืออนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางพร้อมป้าย “รถโรงเรียน” และสติ๊กเกอร์ “รถโรงเรียนนำใช้” จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 97.12 และการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนน้อยที่สุดในด้านการได้รับการตกแต่งเตือนถึงความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนจากเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 54.68

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จำนวน 139 ชุด แล้วนำมาวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล เพื่อคำนวณหาค่าสถิติต่าง ๆ สำหรับตอบสมมติฐานการวิจัย พร้อมทั้งนำเสนอผลการวิเคราะห์ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

การวิเคราะห์พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ใช้โดยการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย \bar{X} ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และนำเสนอในรูปตาราง โดยใช้เกณฑ์ในการวัดระดับพฤติกรรม ดังนี้

เกณฑ์ที่ใช้ในการวัดระดับพฤติกรรม

- คะแนนเฉลี่ย 4.51 – 5.00 แปลผลเป็น มีพฤติกรรมการปฏิบัติเป็นประจำ (มากที่สุด)
- คะแนนเฉลี่ย 3.51 – 4.50 แปลผลเป็น มีพฤติกรรมการปฏิบัติบ่อยครั้ง (มาก)
- คะแนนเฉลี่ย 2.51 – 3.50 แปลผลเป็น มีพฤติกรรมการปฏิบัติบางครั้ง (ปานกลาง)
- คะแนนเฉลี่ย 1.51 – 2.50 แปลผลเป็น มีพฤติกรรมการปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง (น้อย)
- คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.50 แปลผลเป็น มีพฤติกรรมการปฏิบัติไม่เคย(น้อยที่สุด)

ตาราง 4 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของระดับพฤติกรรมกาปฏิบัติ
เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

พฤติกรรมกาปฏิบัติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน	\bar{X}	S.D.	ระดับพฤติกรรม
1. ท่านตรวจความพร้อมรถรับส่งนักเรียนก่อนการขับ ขึ้นทุกครั้ง	4.69	0.624	ปฏิบัติเป็นประจำ
2. ท่านรับส่งนักเรียน/นักศึกษา ครบตามจำนวนที่นั่ง ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	4.57	0.713	ปฏิบัติเป็นประจำ
3. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเป็นประจำเพื่อ ความปลอดภัย	4.68	0.614	ปฏิบัติเป็นประจำ
4. ท่านได้เปิดไฟสัญญาณสีเหลืองตลอดเวลาขณะ รับส่งนักเรียน	4.42	0.908	ปฏิบัติบ่อยครั้ง
5. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่ขับรถรับส่ง นักเรียน	4.43	0.781	ปฏิบัติบ่อยครั้ง
6. ท่านไม่ได้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะรับส่งนักเรียน	3.88	1.343	ปฏิบัติบ่อยครั้ง
7. ท่านมีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามที่กรมการ ขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบ กระจก เป็นต้น	4.70	0.677	ปฏิบัติเป็นประจำ
8. ท่านได้ตัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไข ต่อรถ เพิ่ม ที่นั่ง หลังจากได้รับการตรวจสอบจากสำนักงาน ขนส่งจังหวัดลำปาง	2.63	1.699	ปฏิบัติเป็นบางครั้ง
9. ท่านมีความพร้อมทางด้านร่างกายทุกครั้งก่อน การขับขี่	4.68	0.565	ปฏิบัติเป็นประจำ
10. ท่านทราบว่ามิบหลงโทษ หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม กฎระเบียบความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน	4.52	0.594	ปฏิบัติเป็นประจำ
11. ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง	4.62	0.706	ปฏิบัติเป็นประจำ
ค่าเฉลี่ยรวม	4.35	0.839	ปฏิบัติบ่อยครั้ง

จากตาราง 4 พบว่า ระดับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน โดยภาพรวมอยู่ในระดับการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 4.35$) เมื่อพิจารณาแต่ละข้อพบว่า รายการที่มีค่าเฉลี่ย สูงสุด คือ มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เป็นต้น ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปฏิบัติเป็นประจำ ($\bar{X} = 4.70$) รองลงมา คือ การตรวจความพร้อมรถรับส่งนักเรียนก่อนการขับขี่ทุกครั้ง ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับการปฏิบัติเป็นประจำ ($\bar{X} = 4.69$) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไข ต่อรถ เพิ่มที่นั่ง หลังจากได้รับการตรวจสอบภาพจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง อยู่ในระดับการปฏิบัติเป็นบางครั้ง ($\bar{X} = 2.63$)

ส่วนที่ 5 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลและการรับรู้ต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล ค่าสถิติต่าง ๆ สำหรับตอบสนองมติฐานการวิจัย พร้อมทั้งนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ใช้การเปรียบเทียบโดยใช้การทดสอบค่าที (Independent t-test), ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One – way analysis of variance) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

5.1 การเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มโดยการทดสอบค่าที (Independent t-test)

ตาราง 5 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามเพศ

พฤติกรรม	เพศ				t	Sig	แปลผล
	ชาย		หญิง				
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.			
พฤติกรรมกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน	47.91	6.29	47.71	4.44	0.221	0.826	ไม่แตกต่าง

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตาราง 5 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามเพศ พบว่า ขับขี่

รถรับส่งนักเรียนที่มีเพศต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.2 การเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One – way analysis of variance)

ตาราง 6 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตัวแปรที่ศึกษา	แหล่งความแปรปรวน	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	แปลผล
อายุ	Between Groups	15.306	4	3.827	0.126	0.973	ไม่
	Within Groups	4059.831	134	30.297			แตกต่าง
	รวม	4075.137	138				
ระดับการศึกษา	Between Groups	55.138	4	13.785	0.459	0.765	ไม่
	Within Groups	4019.999	134	30.000			แตกต่าง
	รวม	4075.137	138				
อาชีพ (นอกเหนือจากขับ รถรับส่งนักเรียน)	Between Groups	343.351	6	57.23	2.02	0.07	ไม่
	Within Groups	3731.785	132	28.27			แตกต่าง
	รวม	4075.137	138				
รายได้ต่อเดือน	Between Groups	79.486	4	19.871	0.666	0.616	ไม่
	Within Groups	3995.651	134	29.818			แตกต่าง
	รวม	4075.137	138				
ประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน	Between Groups	114.372	4	28.593	0.967	0.428	ไม่
	Within Groups	3960.765	134	29.558			แตกต่าง
	รวม	4075.137	138				
ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน	Between Groups	1.612	1	1.612	0.054	0.816	ไม่
	Within Groups	4073.525	137	29.734			แตกต่าง
	รวม	4075.137	138				

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตาราง 6 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล สมมติฐาน ปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นั้น ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตาราง 7 แสดงการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ตัวแปรที่ศึกษา	แหล่ง ความ แปรปรวน	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	แปลผล
ความรู้ความ เข้าใจเบื้องต้น เกี่ยวกับความ ปลอดภัยของรถ รับส่งนักเรียน	Between Groups	213.701	2	106.851	3.763	0.026	แตกต่าง กัน
	Within Groups	3861.435	136	28.393			
	รวม	4075.137	138				
การรับรู้เกี่ยวกับ ความปลอดภัย ของรถรับส่ง นักเรียน	Between Groups	197.629	6	32.938	1.121	0.353	ไม่ แตกต่าง
	Within Groups	3877.507	132	29.375			
	รวม	4075.137	138				

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตาราง 7 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน สมมติฐาน การรับรู้ของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่แตกต่างกัน ส่งผลให้พฤติกรรมแตกต่างกันนั้น แบ่งออกเป็น 2 ด้าน ดังนี้ ด้านความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ค่า Sig. = 0.026 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และด้านการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ค่า Sig. = 0.353 ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 ด้านสรุปดังนี้

6.1 ด้านการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

6.1.1 แจ้งให้รถรับส่งนักเรียนที่ไม่ได้ขออนุญาต รู้ถึงโทษและค่าปรับที่จะต้องจ่าย ในการขับรถผิดกฎหมาย ตรวจสอบรถที่ไม่ขออนุญาต

6.1.2 ควรได้รับการส่งเสริมเพิ่มด้านการใช้กฎหมายจราจร

6.1.3 สำนักงานขนส่งจังหวัด ควรมีการตรวจกับรถตู้ทุกคันที่เสียภาษีประจำปี ให้ลงรายละเอียดด้วยว่านำรถใช้เพื่อการใด เพื่อป้องกันมิให้ผู้ที่ไม่ดำเนินการขั้นตอนรถรับส่งนักเรียน นำรถมาใช้ส่วนตัว

6.1.4 ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถ และการเข้าอบรมทุกครั้งตามที่ทางขนส่ง.ขนส่งได้จัดขึ้น เพื่อเป็นการปลูกจิตสำนึกในการปฏิบัติตัวขับรถรับส่งให้ปลอดภัย

6.1.5 ประชาสัมพันธ์ โทษและค่าปรับ ในการกระทำผิด

6.1.6 ควรมีการให้ติดตามรถที่ไม่ขออนุญาตที่ไม่ถูกต้องให้เข้าสู่ระบบหรือให้ขออนุญาต ส่งเสริมให้รถรับส่งนักเรียน ขออนุญาตครบทุกคัน

6.1.7 การอบรมโครงการยกระดับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน , โครงการร่วมใจสร้างความปลอดภัยให้กับรถรับจ้างรับส่งนักเรียนในพื้นที่จังหวัดลำปาง ควรเชิญสำนักงานตำรวจจังหวัดลำปาง ฝ่ายงานจราจร มาร่วมโครงการ เพื่อจะได้หาทางออกเรื่องโดนลื้อคัลรถหน้าโรงเรียน

6.1.8 ควรจัดให้มีที่จอดตามช่วงเวลาเฉพาะรับส่งนักเรียนสำหรับโรงเรียนที่มีการจราจรหนาแน่น

6.1.9 เจ้าหน้าที่ควรมีการมีการติดตาม ตั้งจุดตรวจ และปรับจริง เนื่องมีการส่งเสริมให้รถรับส่งนักเรียนมีมาตรฐานความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง แต่ไม่ค่อยติดตาม

6.1.10 ควรมีการเข้มงวดรถที่ตัดแปลงสภาพจากตรวจสอบสภาพเพื่อขอหนังสืออนุญาตรถรับส่งนักเรียน/รถโรงเรียนเรียบร้อย เพื่อความปลอดภัย

6.2 ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

6.2.1 ต้องตระหนักถึงความปลอดภัย ตรวจสอบและเช็คความพร้อมของรถเสมอ ปฏิบัติตามกฎหมายให้ถูกต้อง ดูแลนักเรียนในรถของเราเปรียบเสมือนบุตรหลาน

6.2.2 ควรปฏิบัติ ตามกฎระเบียบการจราจรในการใช้รถร่วมกันบน
ถนนอย่างเคร่งครัด

6.2.3 ควรมีการตรวจสภาพรถทุกเทอม

6.2.4 ให้สัญญาณไฟและจำกัดความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

6.2.5 อยากรให้เข้มงวดในการตั้งด่านจับกุมปรับ รถโรงเรียนเกินให้หมด

6.2.6 หาข้อตกลงหาสื่อเรื่องรถนอกระบบ

6.2.7 ควรคำนึงถึงความปลอดภัยของเด็กมากที่สุด

6.2.8 อยากรให้มีมาตรการที่เข้มงวดสำหรับรถที่ไม่ปฏิบัติตามในการ
ขออนุญาตใช้รถรับส่ง

6.2.9 ให้ปลดล้อครถโรงเรียน

6.2.10 ตั้งด่านควรตั้งซ้ำที่เดิมซ้ำ 3 วัน



2302845819

บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง ในครั้งนี้ผู้ศึกษา ได้เก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน คือ 1. กลุ่มผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 5 คน ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง โดยใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา 2. ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ จำนวน 139 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ในการวิเคราะห์ข้อมูล และใช้สถิติเชิงพรรณนา ในการและวิเคราะห์ข้อมูล พร้อมกับนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ เชื่อมโยงกับแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้ศึกษาสามารถนำเสนอรายละเอียดตามลำดับ ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเรื่อง “การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง” สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1. การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

1.1 ด้านโครงสร้าง

สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย ในด้านการให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน พนักงานขับรถ และผู้ดูแล จัดให้มีการอบรมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ในส่วนของการปราบปรามการกระทำความผิด มีมาตรการในการออกเข้มงวดกวดขันบริเวณหน้าโรงเรียน และตั้งด่านตรวจการ และในส่วนการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้บังคับบัญชา กับผู้ใต้บังคับบัญชา การติดต่อประสานงานจากหน่วยงานส่วนกลาง ไม่มีปัญหาในการดำเนินงานในส่วนดังกล่าว มีแนวทางในการควบคุม กำกับ ดูแล รถรับส่งนักเรียนอย่างชัดเจน และมีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันกับสถานศึกษา ภาคีเครือข่าย และภาคเอกชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนนโยบาย มีการประชาสัมพันธ์ กฎหมาย



2302845819

ระเบียบต่าง ๆ ผ่าน Group line รถโรงเรียน นครลำปาง, Facebook : สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง และการจัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง อย่างต่อเนื่อง

1.2 ด้านบุคลากร

สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีบุคลากรที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล รถรับส่งนักเรียน โดยฝ่ายงานที่รับผิดชอบหลัก คือกลุ่มวิชาการขนส่ง โดยการจัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน ออกตรวจสอบปราบปรามการกระทำผิด เป็นต้น และอีก 2 ฝ่ายงาน คือ ฝ่ายตรวจสภาพรถ และฝ่ายทะเบียนรถ ที่มีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตใช้รถให้เป็นรถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้บุคลากรในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีส่วนในการสนับสนุนให้การดำเนินงานไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ ทั้งนี้บุคลากรที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะยังมีไม่เพียงพอ

1.3 ด้านงบประมาณ

สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไม่ได้ได้รับการจัดสรรงบประมาณให้สำหรับการดำเนินงานนี้มาปฏิบัติโดยเฉพาะ ซึ่งงบประมาณที่ใช้ในการขับเคลื่อนนโยบาย มาจากเมื่อรถรับส่งนักเรียนรับตรวจสอบรถก่อนขออนุญาตใช้เป็นรถรับส่งนักเรียน และงบประมาณประจำปีปกติตามภารกิจของหน่วยงาน และงบประมาณมีเพียงพอ และค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน มาจากการสนับสนุนของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของกรมการขนส่งทางบก

1.4 ด้านสถานที่

สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีความเหมาะสม มีความพร้อมในการให้บริการ มีเครื่องมือในการตรวจสอบที่มีมาตรฐาน และมีความสะดวกต่อการดำเนินงานนี้ไปปฏิบัติ เนื่องจากเป็นสถานที่ในการปฏิบัติภารกิจ

1.5 ด้านวัสดุอุปกรณ์

ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เนื่องจากเป็นการตรวจตรา กำกับ ติดตาม และดูแลของเจ้าหน้าที่ สามารถใช้ของเดิมที่มีอยู่แล้วนำมาประยุกต์ใช้ได้

1.6 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ในการนำมาตรการ หรือนโยบายดังกล่าว มาบังคับใช้ แต่ยังไม่สามารถนำรถที่ใช้รับส่งนักเรียนเข้าระบบได้ทั้งหมด ผู้ออกมาตราการควรมีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติม หรือการลดหย่อนผ่อนปรน โดยการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ รวมถึงสถานศึกษา นักเรียน แล้วนำมาดำเนินการปรับเปลี่ยนและเป็นการทำความเข้าใจให้ตรงกัน

เพื่อให้การนำนโยบายมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการรณรงค์ให้เห็นความสำคัญของรถโรงเรียนหรือรถของบุคคลที่ได้รับอนุญาต มีการจัดตั้งจุดตรวจการอยู่เป็นประจำและไม่ซ้ำที่ดั้งเดิม จัดจุดคัดกรองรถที่ไม่ได้รับการอนุญาตและไม่ได้ตามมาตราฐานที่กำหนด อีกทั้งพนักงานขับรถโรงเรียน ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนจะต้องดำเนินตามคุณสมบัติอันพึงควรมีให้ปฏิบัติตามระเบียบ และโรงเรียนหรือสถานศึกษาต้องร่วมกับขับเคลื่อนการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียนให้ได้มาตรฐาน ถึงจะส่งผลไปยังผู้ปกครองให้ใช้บริการกับรถที่ผ่านรับรองจากโรงเรียน และมีหนังสืออนุญาตจากสำนักงานขนส่งจังหวัดเท่านั้น และสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ยังขาดการนำเอานวัตกรรมเข้ามาใช้ในการปฏิบัติตามนโยบายในด้านการกำกับ ดูแล อีกทั้ง ผู้ประกอบหรือผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติตามนโยบาย รถรับส่งนักเรียนไม่มีการกำหนดอายุการใช้งานของตัวรถ ทำให้มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของรถ

2. พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปสู่ปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลสรุปข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็น เพศชาย จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 50.36 อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 51 – 60 ปี จำนวน 46 คน คิดเห็นเป็นร้อยละ 33.09 ระดับการศึกษาอยู่ในช่วง ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 35.97 อาชีพที่นอกเหนือจากการขับรถรับส่งนักเรียน อยู่ในกลุ่มอาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 28.06 มีอัตรารายได้ต่อเดือน อยู่ในระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 43.88 ซึ่งส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 34.53 และไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน จำนวน 130คน คิดเป็นร้อยละ 93.53 และผู้ตอบแบบสอบถาม

รองลงมา เป็น เพศหญิง จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 49.64 อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 41 – 50 ปี จำนวน 40 คน คิดเห็นเป็นร้อยละ 28.78 ระดับการศึกษาอยู่ในช่วงระดับการศึกษานุปริญญา / ปวส. และปริญญาตรี ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 21.58 อาชีพที่นอกเหนือจากการขับรถรับส่งนักเรียน อยู่ในกลุ่มอาชีพเกษตรกรกรรม จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 23.02 มีอัตรารายได้ต่อเดือน อยู่ในระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 37.41 ซึ่งมีประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

ตั้งแต่ 1 – 3 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 24.46 และเคยเกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 6.47

ส่วนที่ 2 ผลสรุปข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ผลสรุปข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ได้แก่ ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน และการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีดังนี้

2.1 ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ในด้านกฎหมายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน และ รถรับส่งนักเรียนผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยและความมั่นคงแข็งแรงของตัวรถ จากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 100 รองลงมาในด้านผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และไม่มีประวัติเสียหายจากการขับรถ และ รถที่นำมาวิ่งรับส่งนักเรียนต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบคุมเพื่อความปลอดภัย ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 99.28 และมีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุดในด้าน สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับผู้ขับรถรับส่งนักเรียน หากพบรถรับส่งนักเรียนมีพฤติกรรม ขับขี่รถไม่ปลอดภัย ดัดแปลงสภาพตัวรถ บรรทุกเกิน ให้นักเรียนขึ้นท้ายรถ จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 95.68

2.2 การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ในด้านของการผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษาว่าได้นำรถมาใช้ในการรับส่งนักเรียนมากที่สุด จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 98.56 รองลงมาในด้านการได้รับหนังสืออนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางพร้อมป้าย “รถโรงเรียน” และ สติกเกอร์ “รถโรงเรียนนำใช้” จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 97.12 และการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนน้อยที่สุดในด้านการได้รับการตักเตือนถึงความปลอดภัย

ของรถรับส่งนักเรียนจากเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 54.68

ส่วนที่ 3 ผลสรุปข้อมูลพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสาร สาธารณะ

พบว่า ระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 4.35$) เมื่อพิจารณาแต่ละข้อพบว่า รายการที่มีค่าเฉลี่ย สูงสุด คือ มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เป็นต้น ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปฏิบัติเป็นประจำ ($\bar{X} = 4.70$) รองลงมา คือ การตรวจความพร้อมรถรับส่งนักเรียนก่อนการขับขี่ทุกครั้ง ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับการปฏิบัติเป็นประจำ ($\bar{X} = 4.69$) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การตัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไข ต่อรถ เพิ่มที่นั่ง หลังจากได้รับการตรวจสภาพจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง อยู่ในระดับการปฏิบัติเป็นบางครั้ง ($\bar{X} = 2.63$)

ส่วนที่ 4 ผลสรุปการวิเคราะห์เกี่ยวกับเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลและการรับรู้ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

ผลสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ใช้การเปรียบเทียบโดยใช้การทดสอบค่าที่ (Independent t-test), ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One – way analysis of variance) ดังนี้

4.1 การเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มโดยการทดสอบค่าที่ (Independent t-test) พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามเพศ พบว่า ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่มีเพศต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ไม่แตกต่างกัน

4.2 การเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนกับตัวแปรที่มีกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One – way analysis of variance)

4.2.1 พบว่า ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน เคยเกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่ง

นักเรียน การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน พบว่าผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ที่มีปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นที่ไม่แตกต่างกัน จึงทำให้มีพฤติกรรมที่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.2.2 พบว่า ข้อมูลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน แบ่งออกเป็น 2 ด้าน ดังนี้ ด้านความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัย กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ของรถรับส่งนักเรียน ค่า Sig. = 0.026 จึงทำให้การรับรู้ในส่วนนี้แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ และด้านการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ค่า Sig. = 0.353 จึงทำให้การรับรู้ในส่วนนี้ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ดังนี้ ควรมีการกำกับติดตามรถรับส่งนักเรียนให้รถทุกคัน ได้รับหนังสือรับรองจากโรงเรียนและหนังสืออนุญาตรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงข้อดี ข้อเสีย จากความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนที่ได้ตามมาตรฐานให้มากขึ้นกว่าในปัจจุบัน เจ้าหน้าที่ตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน ควรให้ความสำคัญในเรื่องนี้ให้มากยิ่งขึ้น นำกฎหมายมาบังคับใช้อย่างจริงจัง และควรหาแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในเคารพตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

อภิปรายผลการวิจัย

จากการสรุปผลการวิจัย“การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง” สามารถนำมาอภิปรายผล ได้ดังนี้

1. การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไปสู่วิปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

จากการศึกษา สามารถสรุปได้ว่า

การนำนโยบายไปปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ตามปัจจัย 5 ด้านตามสมรรถนะขององค์การในการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีลักษณะดังนี้

1.1 ด้านโครงสร้าง มีฝ่ายงานที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล รถรับส่งนักเรียน ออกใบอนุญาตใช้รถให้เป็นรถรับส่งนักเรียน มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน มีการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย และการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

1.2 ด้านบุคลากร มีบุคลากรเพียงพอในการสนับสนุนให้การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ แต่จำนวนบุคลากรมีไม่เพียงพอในการควบคุม กำกับ ดูแล รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะ

1.3 ด้านงบประมาณ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณให้สำหรับการนำนโยบายนี้มาปฏิบัติโดยเฉพาะ แต่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และงบประมาณตามภารกิจของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

1.4 ด้านสถานที่ เป็นสถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติการกิจ จึงมีความพร้อมในการให้บริการ มีความเหมาะสม และมีเครื่องมือในการตรวจสอบที่มีมาตรฐาน และ มีความสะดวกต่อการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ

1.5 ด้านวัสดุอุปกรณ์ ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ แต่มีประยุกต์ใช้วัสดุ อุปกรณ์ที่มีอยู่

ซึ่งปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ไปตามแนวคิดของ วรเดช จันทรศร (2552) ที่ได้แสดงตัวแบบทางด้านการจัดการ ที่ตั้งอยู่บนแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีองค์การ เน้นให้ความสนใจไปที่สมรรถนะขององค์การ เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความคาดหวังเพียงใด โดยให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์การที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่

1. โครงสร้างขององค์การที่เหมาะสมกับภาระงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย

2. ภายในองค์การต้องประกอบด้วยบุคลากรซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ และด้านเทคนิคอย่างเพียงพอ

3. งบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบายต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอ

4. องค์การต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้

5. สถานที่ที่ใช้ดำเนินงานต้องเอื้อต่อการดำเนินงานตามนโยบาย

นอกจากนี้ ในด้านการประกาศบังคับใช้กฎกระทรวงของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีความชัดเจน เช่น ระบุชัดเจนว่าบังคับใช้กับรถอะไร แบบไหน ประเภทไหน เป็นมาตรฐานเบื้องต้น ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางมีความพร้อมการขับเคลื่อนนโยบาย เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ที่เป็นผู้ตรวจการอยู่แล้ว มีการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น ป้ายเตือน แผ่นพับ สถานีวิทยุ เสียงตามสายภายในสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ตลอดจนการจัดจุดตรวจ ซึ่งสอดคล้องกับ มยurit อนุমানราชชน (2548) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า หมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบาย ซึ่งอาจเป็นกฎหมายหรือคำสั่งของรัฐบาล หรือคณะรัฐมนตรีให้เป็นแนวทาง/แผนงาน/โครงการ กิจกรรมที่เป็นรูปธรรมประกอบด้วย การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ การวางแผนโครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การและการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้

ในส่วนของปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำกฎกระทรวงไปปฏิบัติ และความพร้อมของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ในการนำกฎกระทรวงมาบังคับใช้ และขอความร่วมมือไปยังโรงเรียน สถานศึกษา ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน รถโรงเรียน ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยของนักเรียน นักศึกษา และสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีความพร้อม คือ มีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติที่รองรับ คือ โครงการยกระดับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน, โครงการร่วมใจสร้างความปลอดภัยให้กับรถรับจ้างรับส่งนักเรียนในเขตพื้นที่จังหวัดลำปาง ตลอดจนให้คำแนะนำ ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา และระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง อีกทั้งกฎหมายนี้ไม่เป็นอุปสรรค และยังเอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับทัศนะของ วรเดช จันทรร (2552) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นแบบบนลงล่างประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนระดับมหภาค และขั้นตอนระดับจุลภาค ซึ่งมีการกำหนดกฎกระทรวงจากหน่วยงานส่วนกลางและให้หน่วยงานในส่วนภูมิภาคเป็นผู้นำไปปฏิบัติ



2302845619

ทั้งนี้ ข้อค้นพบด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติของการศึกษาครั้งนี้ พบว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง สามารถขับเคลื่อนนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับตัวแบบการจัดการ มีระบบบริหารจัดการ มีความพร้อมทั้งด้านโครงสร้าง, บุคลากร, งบประมาณ, สถานที่ และวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนนโยบาย กล่าวคือ ความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ มีแนวทางในการควบคุม และมีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันกับภาคีเครือข่าย และมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง มีบุคลากรที่ทำหน้าที่ควบคุม กำกับ และออกใบอนุญาตใช้รถให้เป็นรถรับส่งนักเรียน และสนับสนุนให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดเป็นรูปธรรม ด้านงบประมาณ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณให้มีขับเคลื่อนการดำเนินการในส่วนนี้โดยเฉพาะ อีกทั้งด้านสถานที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีความพร้อมในการให้บริการ เนื่องจากเป็นสถานที่ที่ใช้ในการปฏิบัติภารกิจ และได้มาตรฐาน และในส่วนของวัสดุอุปกรณ์ ไม่มีความจำเป็นต้องใช้วัสดุอุปกรณ์ เนื่องจากเป็นการกำกับ ติดตาม และสามารถใช้ของเดิมที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้ได้ ทั้งนี้ยังสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ อัมพร ปัญญาสืบ (2558) ซึ่งได้ศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา : การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา และพบว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา ได้นำนโยบายไปปฏิบัติได้อย่างมีรูปธรรม สอดคล้องกับตัวแบบการจัดการ มีระบบ และสามารถขับเคลื่อนนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความพร้อมทั้งโครงสร้างหน่วยงาน งบประมาณที่ได้รับ บุคลากรและสถานที่ วัสดุ มีความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ มีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติ ที่รองรับ คือโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โครงการออกตรวจความพร้อมด้านตัวรถ ตลอดจนให้คำแนะนำไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา และระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง อีกทั้งกฎหมายนี้ไม่เป็นอุปสรรค และยังเอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย

2. พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไปสู่ปฏิบัติของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

จากการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน จากการส่งเสริมของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง อยู่ในระดับการปฏิบัติบ่อยครั้ง รายการที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เป็นต้น ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปฏิบัติเป็นประจำรองลงมา คือ การตรวจความพร้อมรถรับส่งนักเรียนก่อนการขับทุกครั้ง



2302845619

ซึ่งค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับการปฏิบัติเป็นประจำ และที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การตัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไข ต่อรถ เพิ่มที่นั่ง หลังจากได้รับการตรวจสภาพจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง อยู่ในระดับการปฏิบัติเป็นบางครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัย ของ ดร.องค์อร สงวนญาติ และคณะ (2560) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต รวมถึงการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก โดยให้ความคิดเห็นในระดับมากที่สุดในด้านความเร็วในการขับซึ่งเป็นอันดับที่หนึ่ง ในส่วนของพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตนั้น พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) เดินทางเป็นประจำ โดยมีสาเหตุที่ใช้บริการเพราะไม่มีรถส่วนตัว และมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารสาธารณะที่เลือกใช้บริการเป็นประจำมีความปลอดภัยระดับปานกลาง

ทั้งนี้ยังสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ อำพร ปัญญาสืบ (2558) ได้กล่าวไว้ว่า พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะโดยรวมอยู่ในระดับเหมาะสม ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ข้อมูลทั่วไป และการรับรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลมาจากการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา มีโครงสร้างหน่วยงานที่มีความพร้อม มีปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และมีปัจจัยด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้และผลงานวิจัยของ บัญชา เข้มทอง (2546) ได้กล่าวไว้ว่า พนักงานรับรู้ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัทมากที่สุดและ จากการเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัย จำแนกตามคุณลักษณะส่วนบุคคลของพนักงาน พบว่า พนักงานที่มีเพศ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การอบรมที่ต่างกัน มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 สำหรับพนักงานที่มีอายุและอายุการทำงานแตกต่างกัน มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยไม่แตกต่างกัน ส่วนการเปรียบเทียบพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานจำแนกตามคุณลักษณะส่วนบุคคลของพนักงานพบว่าพนักงานที่มีเพศ และอายุการทำงานแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สำหรับพนักงานที่มีอายุ ระดับการศึกษาและประสบการณ์การอบรมแตกต่างกัน มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานไม่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 ผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ควรมีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนโดยตรง

1.2 สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ควรมีการสำรวจความต้องการ/ความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและความต้องการจากกลุ่มเป้าหมาย ในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง

1.3 สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ควรมีการจัดประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย กำกับ ติดตาม การควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน รถรับส่งนักเรียนอย่างจริงจัง เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนต่อไป

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ

2.2 ควรทำการศึกษาเปรียบเทียบการดำเนินงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดอื่นว่ามีการดำเนินการหรือนำนโยบายไปปฏิบัติ การขับเคลื่อนการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียนอย่างไร เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง รวมทั้งเป็นการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติอย่างแท้จริง

2.3 ควรศึกษาทัศนคติผู้ปกครองนักเรียนต่อให้บริการรถรับส่งนักเรียน

บรรณานุกรม

- ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2562. (6 ธันวาคม 2562). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136 ตอนพิเศษ 300 ง. สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2562. จาก <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/>.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2562). **สรุปสถิติอุบัติเหตุ จยย. ช่วงปิดเทอมในเด็ก-เยาวชน**. สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2562. จาก <https://www.thaihealth.or.th/Content/48831-a.html>
- กรมการขนส่งทางบก. (2559). **มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน สื่อ/ประชาสัมพันธ์**. สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2562. จาก <https://www.dlt.go.th/>
- บัญชา เข้มทอง. (2546). **การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานส่วนผลิต บริษัท เฟืองฟูนันต์ จำกัด. วิทยานิพนธ์ บธ.ม., สถาบันราชภัฏสวนดุสิต, กรุงเทพมหานคร**. สืบค้นเมื่อ 19 ตุลาคม 2562, จาก <https://li01.tci-thaijo.org/index.php/lttech/article/download/29485/25347>
- วรเดช จันทรศร. (2552). **ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (พิมพ์ครั้งที่ 4)**. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.
- สมบัติ อารังชญวงศ์. (2546). **นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ (พิมพ์ครั้งที่ 9)**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เสมาธรรม.
- ปกรณ นันทกิจ. (2552). **กระบวนการรับรู้นโยบายสาธารณะของประชาชน ในเขตเทศบาลตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี**. วิทยานิพนธ์ ปร.ม., มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2562, จาก https://tdc.thailis.or.th/tdc/dccheck.php?Int_code=92&ReclD=39191&obj_id=481037&howmenu=no&userid=0
- รัตนะ บัวสนธ์. (2556). **วิธีการวิจัยเชิงผสมผสานทางการศึกษา**. สืบค้นเมื่อ 28 เมษายน 2563. จาก <http://www.rattanabb.com/html/r5.pdf>
- อำพร ปัญญาสืบ. (2558). **การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารของสำนักงานขนส่ง จังหวัดพะเยา**. วิทยานิพนธ์ ปร.ม., มหาวิทยาลัยพะเยา, พะเยา.



2302845819

- ปานมนัส โปธา. (2558). **ความคิดเห็นของผู้ปกครองนักเรียนต่อประสิทธิผลการดำเนินนโยบายสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลจนจบการศึกษาขั้นพื้นฐาน กรณีศึกษาสถานศึกษาในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาพะเยา เขต 2**. วิทยานิพนธ์ รป.ม., มหาวิทยาลัยพะเยา, พะเยา.
- อลงกต แพนสนิท. (2557). **การนำนโยบายไปปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลของราชการส่วนภูมิภาค ในจังหวัดนครราชสีมา**. วิทยานิพนธ์ ปร.ด., มหาวิทยาลัยศรีปทุม, กรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2562, จาก https://tdc.thailis.or.th/tdc/dccheck.php?Int_code=110&ReclD=409&obj_id=433
- ร้อยตำรวจเอก ณรงค์พรหมประสิทธิ์. (2546). **การนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการเมาไม่ขับในเขตกรุงเทพมหานครของกองบังคับการตำรวจจราจร**. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม., มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2562, จาก <https://dric.nrct.go.th/index.php?/Search/SearchDetail/142376>
- ฉัตรไชย ภู่อารีย์. (2561). **การขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน**. รายงานวิจัย, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), กรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อ 3 ตุลาคม 2562, จาก http://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181206182106.pdf
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย. (2561). **การกำหนดมาตรฐาน"รถรับส่งนักเรียนของประเทศไทย"มาถูกทางแล้ว จริงหรือ?** สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2562, จาก http://www.roadsafetythai.org/content_analyze-analyze-124.html.
- เฉลียว ยาจันทร์. (2556). **นโยบายและการปฏิบัติด้านการศึกษาขั้นพื้นฐานเพื่อพัฒนาสู่ประชาคมอาเซียน**. ดุษฎีนิพนธ์ กศ.ด., มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2562, จาก http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000009877
- ดร.องค์อร สงวนญาติ และคณะ. (2560). **ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต**. รายงานวิจัย, มหาวิทยาลัยสวนดุสิต, กรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2562, จาก <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/sduhs/article/view/186634>

- สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง. (2562a). **ข้อมูลสารสนเทศ**. สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2562. จาก <https://www.dlt.go.th/site/lampang>
- สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง. (2562b). **แบบขออนุมัติจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีงบประมาณ 2562**.
- ศุภชัย ยาวะประภาษ และปิยากร หวังมหาพร. (2555). **นโยบายสาธารณะไทย: กำเนิด พัฒนาการและสถานภาพของศาสตร์** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: จุดทอง.
- มยุรี อนุมานราชชน. (2548). **นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด กระบวนการ และการวิเคราะห์** (พิมพ์ครั้งที่ 2). เชียงใหม่: คະนิงนิจการพิมพ์.
- ธีรวุฒิ เอกะกุล. (2543). **ระเบียบวิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์**.
อุบลราชธานี: สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.





ภาคผนวก



2302845819

UP Thes1s 61510542 independent study / recv: 19062563 22:50:27 / seq: 19

ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์

การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่ง
จังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง

ข้อมูลส่วนตัวของผู้ให้สัมภาษณ์ :

ชื่อ - สกุล อายุ ปี

ตำแหน่ง

สังกัด กลุ่ม/ฝ่าย/งาน

ระยะเวลาในการบรรจุรับราชการ ปี

ประสบการณ์ในการทำงาน และการฝึกอบรมที่ได้รับ (เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน).....

ข้อคำถาม

1. เมื่อกรมการขนส่งทางบก นำระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2536 ซึ่งได้มีหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติในการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียนให้เกิดความปลอดภัยกับเด็กนักเรียนมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินการเรื่องรถรับส่งนักเรียน จึงได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ที่ประกาศไว้เมื่อ ปี 2559 โดยต้องผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา และนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัด ในฐานะที่ท่านเป็นผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติงานที่ต้องรับผิดชอบและปฏิบัติ ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน เพราะเหตุใด ในเรื่องดังต่อไปนี้

- 1) ความชัดเจนของนโยบาย
- 2) ประโยชน์ของกฎหมาย
- 3) ความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงาน
- 4) การประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน

2. ท่านคิดว่ามาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไปบังคับใช้ในเขต
รับผิดชอบของท่าน จะเกิดผลสำเร็จหรือไม่ เพียงใด และปัจจัยดังต่อไปนี้มีผลต่อการกำหนด
ความสำเร็จ หรือล้มเหลวของมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนฉบับนี้ไปบังคับใช้
อย่างไรเพราะเหตุใด

- 1) สภาพแวดล้อมภายนอกหน่วยงานที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2) เวลาและทรัพยากรที่เพียงพอสำหรับดำเนินการตามแนวทาง/แผนงาน/

โครงการ

- 3) การวางแผนจัดสรรทรัพยากรที่ต้องการใช้
- 4) นโยบายที่มีพื้นฐานอยู่บนทฤษฎี/หลักสาเหตุและผลลัพธ์ที่เชื่อถือได้
- 5) ความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุและผลลัพธ์เป็นความสัมพันธ์ทางตรงโดยไม่มี
ความสัมพันธ์อื่นใดมาแทรกซ้อน

- 6) ความสัมพันธ์แบบพึ่งพาระหว่างหน่วยงาน
- 7) ความเข้าใจและความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์
- 8) การจัดกิจกรรมตามลำดับอย่างเหมาะสม
- 9) การติดต่อสื่อสารและประสานงานอย่างเต็มที่
- 10) ผู้มีอำนาจหน้าที่นำนโยบายไปปฏิบัติต้องได้รับการยอมรับอย่างแท้จริง

3. การนำมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนมาบังคับใช้ในจังหวัดลำปาง
ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีความพร้อมหรือไม่ อย่างไร

- 1) มีการกำหนดโครงการ/แผนงาน/แนวทางปฏิบัติหรือไม่ เพียงใด
- 2) มีปัญหาเรื่องการติดต่อสื่อสาร/การบังคับบัญชาระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชาหรือไม่ อย่างไร
- 3) การทำงานในสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีปัญหาทางด้านการติดต่อ
ประสานงานจากหน่วยงานส่วนกลางหรือไม่ อย่างไร
- 4) มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนนี้ เป็นอุปสรรค หรือ
เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานเพียงใด

4. ปัจจัยด้านบุคลากรในสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง มีส่วนในการสนับสนุน/เป็น
ปัญหาต่อการนำมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนไปปฏิบัติ หรือไม่ อย่างไร

- 1) ด้านความเพียงพอ
- 2) ความรู้ความสามารถ เหมาะสม/ต้องการบุคลากรอย่างไร

3) การเรียนรู้ เทคโนโลยี หรือนวัตกรรมในการปฏิบัติงาน

4) การมีส่วนร่วมของบุคลากร

5. การนำมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน มาปฏิบัติ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ต้องใช้งบประมาณ หรือไม่ หากต้องใช้มีความเพียงพอหรือไม่ เพียงใดในการปฏิบัติงาน

6. วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานของท่านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน มีความจำเป็น เพียงพอ เหมาะสม หรือไม่ อย่างไร

7. สถานที่ที่ท่านต้องปฏิบัติภารกิจในการนำมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน มาใช้คือที่ใด มีความเหมาะสม หรือไม่ อย่างไร

8. โปรดแสดงความคิดเห็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจของท่านเกี่ยวกับการนำมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ไปปฏิบัติ ตามที่ท่านต้องการเสนอแนะ

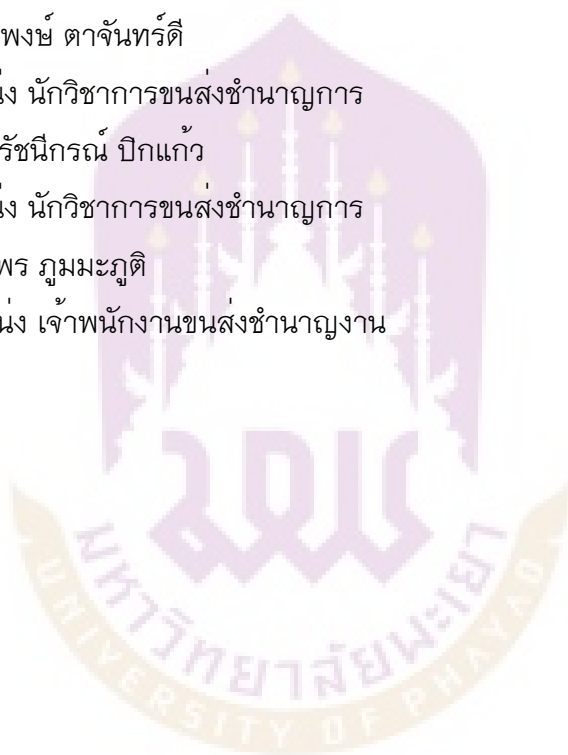


2302845619

ภาคผนวก ข ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง จำนวน 5 คน
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2563 ประกอบด้วย

1. นางสาวดารารัตน์ ดาวเวียงกัน
ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง
2. นายสมชาย เหม็งทะเล็ก
ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
3. นายวีระพงษ์ ตาจันทร์ดี
ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
4. นางสาวรัชณีกรณ ปิกแก้ว
ตำแหน่ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
5. นางอำพร ภูมมะภูติ
ตำแหน่ง เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน



2302845819

ภาคผนวก ค แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

การนำนโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน
ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง

คำชี้แจง

1. ผู้ศึกษาขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามให้ครบถ้วนทุกข้อและตอบตามความเป็นจริง เพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม ทำให้ผลการศึกษาน่าเชื่อถือและสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้
 2. ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามจะเก็บเป็นความลับ เพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้เท่านั้น ไม่มีส่วนใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ท่าน และผลการศึกษาในครั้งนี้จะเสนอในภาพรวม
 3. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ
 - ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ลักษณะคำถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)
 - ตอนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน
 - ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน
 - ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจากทุกท่านเป็นอย่างดี

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ที่ตรงกับข้อความตามความเป็นจริงของท่าน

1. เพศ

() ชาย () หญิง

2. อายุ

() 21 – 30 ปี

() 31 – 40 ปี

() 41 – 50 ปี

() 51 – 60 ปี

() 61 ปี ขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

() ประถมศึกษา

() มัธยมศึกษาตอนต้น

() มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.

() อนุปริญญา/ปวส.

() ปริญญาตรี

() สูงกว่าปริญญาตรี

4. อาชีพ (นอกเหนือจากข้อบรรณรับส่งนักเรียน)

() ไม่มี

() เกษตรกรรม

() ค้าขาย

() รับราชการ

() เอกชน/รัฐวิสาหกิจ

() รับจ้างทั่วไป

() อื่น ๆ (โปรดระบุ)

5. รายได้ต่อเดือน

() ต่ำกว่า 5,001 บาท

() 5,001 – 10,000 บาท

() 10,001 – 20,000 บาท

() 20,001 – 30,000 บาท

() 30,001 บาทขึ้นไป

6. ท่านมีประสบการณ์ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

() เพิ่งมาให้บริการรถรับส่งนักเรียน

() 1 ปี - 3 ปี

() 4 ปี - 6 ปี

() 7 ปี - 9 ปี

() 10 ปี ขึ้นไป

7. ท่านเคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

() เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ

() ไม่เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ

ตอนที่ 2 การรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของท่านมากที่สุด

2.1 ความรู้ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่
1. ปัจจุบันมีกฎหมายบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน		
2. รถรับส่งนักเรียนผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยและความมั่นคงแข็งแรงของตัวรถ จากกรมการขนส่งทางบก		
3. ต้องมีหนังสือรับรองการรับส่งนักเรียนของโรงเรียนหรือสถานศึกษา		
4. ผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และไม่มีประวัติเสียหายจากการขับรถ		
5. สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง โดยเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับผู้ขับรถรับส่งนักเรียน หากพบรถรับส่งนักเรียนมีพฤติกรรมขับซัดไม่ปลอดภัย ดัดแปลงสภาพตัวรถ บรรทุกเกิน ให้นักเรียนขึ้นท้ายรถ		
6. รถที่นำมารับส่งนักเรียนต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบคุมเพื่อความปลอดภัย ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด		
7. ต้องจัดให้มีผู้ควบคุม ดูแลนักเรียน ซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี		

2.2 การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

ข้อคำถาม	ใช่	ไม่ใช่
1. ท่านเคยเห็นป้ายรถรับส่งมาตรฐานส่งเสริมความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน หรือไม่		
2. ท่านเคยได้รับแผ่นพับ/เอกสารการรณรงค์ ความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน หรือไม่		
3. ท่านเคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ตั้งจุดตรวจเพื่อตรวจสอบหรือจับกุมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ หรือไม่		
4. ท่านเคยได้รับการอบรมพัฒนาคุณภาพบุคลากรผู้ขับรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง หรือไม่		
5. ท่านเคยได้รับการแจ้งเตือนถึงความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนจากเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการ) จากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง หรือไม่		
6. ท่านได้รับหนังสืออนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปางพร้อมป้าย “รถโรงเรียน” และสติ๊กเกอร์ “รถโรงเรียนนำใช้”		
7. ท่านได้ผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษาว่าได้นำรถมาใช้ในการรับส่งนักเรียน		

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับพฤติกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของท่านมากที่สุด

พฤติกรรมการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน	ระดับพฤติกรรม				
	เป็นประจำ (มากที่สุด) (5)	บ่อยครั้ง (มาก) (4)	บางครั้ง (ปานกลาง) (3)	นานๆครั้ง (น้อย) (2)	ไม่เคย (น้อยที่สุด) (1)
1. ท่านตรวจความพร้อมรถรับส่งนักเรียนก่อนการขับขี่ทุกครั้ง					
2. ท่านรับส่งนักเรียน/นักศึกษา ครบตามจำนวนที่นั่งตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด					

พฤติกรรมกาปฏิบัติเกี่ยวกับความ ปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน	ระดับพฤติกรรม				
	เป็นประจำ (มากที่สุด) (5)	บ่อยครั้ง (มาก) (4)	บางครั้ง (ปานกลาง) (3)	นานๆครั้ง (น้อย) (2)	ไม่เคย (น้อยที่สุด) (1)
3. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเป็น ประจำเพื่อความปลอดภัย					
4. ท่านได้เปิดไฟสัญญาณสีเหลือง ตลอดเวลาขณะรับส่งนักเรียน					
5. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่ขับรถ รับส่งนักเรียน					
6. ท่านไม่ได้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะรับส่ง นักเรียน					
7. ท่านมีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยตามที่ กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถัง ดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เป็นต้น					
8. ท่านได้ตัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไข ต่อรถ เพิ่มที่นั่ง หลังจากได้รับการตรวจ สภาพจากสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง					
9. ท่านมีความพร้อมทางด้านร่างกายทุก ครั้งก่อนการขับขี่					
10. ท่านทราบว่ามิบหลงโทษ หากฝ่าฝืนไม่ ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยของ รถรับส่งนักเรียน					
11. ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน ของสำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง					



2302845819

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

1) ด้านการรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

.....

.....

.....

2) ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติกฎระเบียบ ข้อบังคับ ด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน

.....

.....

.....

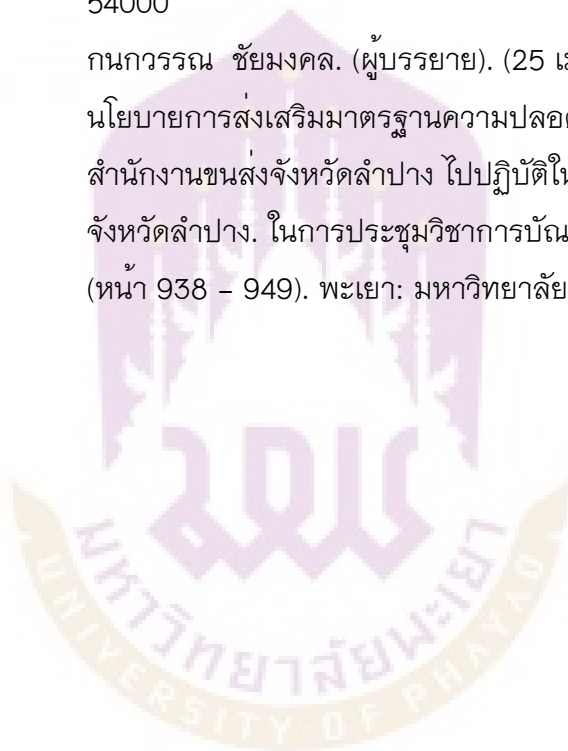
ขอขอบคุณท่านที่เอื้อเฟื้อเวลาในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้



2302845819

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	กนกวรรณ ชัยมงคล
วัน เดือน ปี เกิด	14 มีนาคม 2531
สถานที่เกิด	แพร่
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2553 ศศบ. (พัฒนาลังคม), มหาวิทยาลัยนเรศวร, พิษณุโลก
ที่อยู่ปัจจุบัน	19/8 ถนนเหมืองแดง ตำบลในเวียง อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ 54000
ผลงานตีพิมพ์	กนกวรรณ ชัยมงคล. (ผู้บรรยาย). (25 เมษายน 2563). การนำ นโยบายการส่งเสริมมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนของ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำปาง ไปปฏิบัติในเขตพื้นที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง. ในการประชุมวิชาการบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 6 (หน้า 938 - 949). พะเยา: มหาวิทยาลัยพะเยา



2302845819