

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การติดตามและประเมินโครงการ การขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน

สำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น
และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

คณะผู้วิจัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สทิธพร คำสด
ว่าที่ร้อยตรี เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข
พันจ่าเอก สุทธินันท์ มีชำนาญ





สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
THAILAND YOUTH
INSTITUTE (TYI)

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น
และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

คณะผู้วิจัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สฤติพร คำสดี
ว่าที่ร้อยตรี เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข
พันจ่าเอก สุทธิพันธ์ มีชำนาญ

การวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาความร่วมมือ
จังหวัดต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน
รหัสโครงการ 67-00251 สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
สนับสนุนทุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
พฤษภาคม 2568

บทสรุปผู้บริหาร

ชื่อเรื่อง	การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)
หน่วยงาน	สำนักงานเลขาธิการ สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย (ยท.) ภายใต้การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.)
ปีที่พิมพ์	2568 (พิมพ์ครั้งที่ 1)
สำนักพิมพ์	บริษัท วิชั่นเพรส จำกัด (Visionprepress) จังหวัดปทุมธานี

การวิจัยเรื่อง “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)” ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ประเมินผลการดำเนินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ทั้งนี้เพื่อ (2) จัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลการดำเนินงานพื้นที่ต้นแบบ โดยแบ่งขั้นตอนการวิจัยเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้ ตอนที่ 1 เก็บรวบรวมข้อมูล ทบทวนวรรณกรรม พร้อมจัดทำกรอบแนวคิดวิจัย เครื่องมือการวิจัย นำเสนอผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาให้ความคิดเห็น ตอนที่ 2 ลงพื้นที่เก็บข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ผู้บริหาร บุคลากรทางการศึกษา ผู้แทนภาครัฐ เอกชน ประชาสังคม กลุ่มที่ 2 นักเรียน นักศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ โดยรวบรวมข้อมูลจาก 2 กลุ่มพื้นที่ ได้แก่ กลุ่มที่ 1 สถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) จังหวัดระยอง 5 แห่ง ประกอบด้วย วิทยาลัยเทคนิคระยอง วิทยาลัยเทคนิคบ้านค่าย วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด วิทยาลัยเทคนิคนิคมอุตสาหกรรมระยอง วิทยาลัยการอาชีพแกลง และในจังหวัดขอนแก่น 3 แห่ง ประกอบด้วย วิทยาลัยเทคนิคน้ำพอง วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ วิทยาลัยอาชีวศึกษาขอนแก่น กลุ่มที่ 2 สถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน สังกัดเฉพาะเมืองพัทยา 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงเรียนเมืองพัทยา 5 (บ้านเนินพัทยาเหนือ) โรงเรียนเมืองพัทยา 7 (บ้านหนองพังแค) โรงเรียนเมืองพัทยา 11 (มัธยมสาธิตเมืองพัทยา) รวมทั้งสิ้น 11 แห่ง ตอนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยใช้สถิติหาความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พร้อมกับสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม สรุปผลการวิจัยและจัดทำร่างรายงานข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการ ตอนที่ 4 ถอดบทเรียนรับฟังความเห็นและข้อเสนอของกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ผู้บริหารและบุคลากรทางการศึกษา นักเรียน นักศึกษา ผู้แทนส่วนราชการ เอกชน ประชาสังคม สรุปและนำมาจัดทำเป็นรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับภาคีความปลอดภัยทางถนน นำไปบูรณาการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น

ผลวิจัยพบว่า การออกแบบกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนเพื่อดำเนินงานในบริบทพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ให้พิจารณาจาก 6 ประเด็น ดังนี้ 1. เนื้อหาการฝึกอบรมที่มุ่งเน้นสร้างความตระหนักรู้และประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันได้จริง ($\bar{X}=4.20$, S.D.=0.76) 2. วิทยากรที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับกิจกรรม ($\bar{X}=4.20$, S.D.=0.76) 3. ลักษณะกิจกรรมที่เหมาะสมกับพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมาย ($\bar{X}=4.11$, S.D.=0.80) 4. บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบรวมถึงสมรรถนะผู้รับผิดชอบโครงการ ($\bar{X}=4.11$, S.D.=0.78) 5. ทรัพยากรสนับสนุนโครงการที่มีคุณภาพเพียงพอ ($\bar{X}=4.03$, S.D.=0.84) 6. การกำหนดเกณฑ์/คุณสมบัติในการเข้าร่วมกิจกรรมที่เหมาะสม ($\bar{X}=4.03$, S.D.=0.77) ตลอดจนเพื่อเสริมการขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ให้เกิดความยั่งยืนและประสิทธิภาพสูงที่สุด พึงให้ความสำคัญ 7 ประเด็น ดังนี้ (1) การพัฒนานวัตกรรมทางด้านสื่อเพื่อส่งเสริมโอกาสในการเข้าถึงการเรียนรู้ (2) การออกแบบหลักสูตรและกิจกรรมให้มีความทันสมัย (3) การทบทวนบทกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติให้เท่าทันต่อบริบทแห่งการเปลี่ยนแปลง (4) การบริหารจัดการทรัพยากรสนับสนุนโครงการ (5) การพัฒนากิจกรรมสู่นวัตกรรมทางการเรียนรู้ที่สร้างสรรค์ตรงตามความสนใจกลุ่มเป้าหมาย (6) กลไกการติดตามและประเมินผลเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และ (7) การประสานความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

คณะผู้วิจัย

พฤษภาคม 2568

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ.....	1
ความสำคัญและที่มาของการวิจัย.....	1
วัตถุประสงค์การวิจัย.....	2
คำถามการวิจัย.....	2
ขอบเขตการวิจัย.....	3
ขั้นตอนการดำเนินงาน.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	5
หลักการแนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบและประเมินโครงการ.....	5
ตัวอย่างรูปแบบการประเมินโครงการ.....	18
โครงสร้างดำเนินการ “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้าน ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ”.....	19
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	21
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	26
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	27
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	30
ตอนที่ 1 ผลเพื่อประเมินการดำเนินงานโครงการ ฯ.....	31
ตอนที่ 2 ผลเพื่อจัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการ ฯ.....	42
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	55
สรุปผลการวิจัย.....	55
อภิปรายผลการวิจัย.....	60
ข้อเสนอแนะ.....	68
บรรณานุกรม.....	69
ภาคผนวก.....	72
ประวัติย่อผู้วิจัย.....	76

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 รายละเอียดโครงสร้างดำเนินการ “การติดตามและประเมินโครงการ ฯ”.....	19
2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพส่วนบุคคลของนักเรียน นักศึกษาผู้ตอบแบบสอบถาม	31
3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ โดยรวมและรายด้าน.....	33
4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ รายด้านและรายข้อ.....	34
5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ โดยรวมและรายด้าน: กรณีกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน นักศึกษาที่มาจากสถานศึกษารูปแบบ/ประเภทอาชีวศึกษา.....	38
6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ รายด้านและรายข้อ: กรณีกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน นักศึกษาที่มาจากสถานศึกษารูปแบบ/ประเภทอาชีวศึกษา.....	39

สารบัญภาพประกอบ

ภาพที่		หน้า
1	วงจรการบริหารที่มุ่งผลสัมฤทธิ์	6
2	กรอบแนวคิดการวิจัย.....	26
3	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ 5 ด้าน ในการพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อให้การขับเคลื่อน โครงการบรรลุเป้าหมาย และพัฒนาอย่างยั่งยืน.....	52
4	ข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)	54

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของการวิจัย

กว่าหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมาสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้กลายมาเป็นอีกปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการพัฒนาขับเคลื่อนประเทศและก่อให้เกิดความสูญเสียมหาศาล ส่งผลให้นำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (National Competitiveness) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากผลการสำรวจข้อมูลประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับต้น ๆ ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization-WHO) จัดอันดับให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก เป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (WHO, 2565)

จากปัญหาที่กล่าว ไม่ใช่เป็นเพียงสถิติข้อมูลที่ระบุอยู่ในรายงาน แต่หมายถึง สถานการณ์ความสูญเสียที่ส่งผลโดยตรงต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนทุกระดับ โดยเฉพาะกับเด็กและเยาวชน ที่เป็นกลุ่มประชากรเปราะบางสุดเสี่ยงในการบาดเจ็บและเสียชีวิตค่อนข้างสูง และแม้ว่าที่ผ่านมาประเทศจะได้มีการวางมาตรการกำหนดแผนขับเคลื่อนหรือปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ให้สอดคล้องและเป็นไปตามเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2565-2570) ที่ตั้งเป้าลดอัตราการเสียชีวิตให้เหลือ 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปีพ.ศ. 2570 แต่ปัจจุบันกลับพบว่า ตัวเลขที่เกิดขึ้นยังคงสูงเกินค่าเป้าหมายที่กำหนด เช่นในปีพ.ศ. 2565 หลังสิ้นสุดปีมีเด็กและเยาวชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กว่า 1,869 ราย เฉลี่ยวันละ 5 คน คิดเป็นอัตรา 24.6 คนต่อแสนประชากร (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2565) สถานการณ์ดังกล่าวตอกย้ำความสูญเสียหากเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีลักษณะการพัฒนาประเทศในทิศทางใกล้เคียงกัน ซึ่งจากการคาดการณ์แนวโน้มเด็กและเยาวชนช่วงอายุ 10-19 ปีที่อาจเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time Series) ในช่วง 10 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2564-2573) จะมีเด็กและเยาวชนเสียชีวิตเพิ่มอีกกว่า 37,321 คน เฉลี่ยปีละ 3,732 คน หากสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้จะเป็นการรักษาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศได้ถึง 14,752 คน (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) ส่งผลดีต่อการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาทุกด้าน เช่น ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตามความสูญเสียที่เด็กและเยาวชนเผชิญนับเป็นความท้าทายและวาระเร่งด่วนที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมกันบูรณาการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

ด้วยสถานการณ์ปัญหาดังกล่าว นำมาสู่การพัฒนาแผนการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านการริเริ่มโครงการ “พัฒนาจังหวัดต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน” ร่วมกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และสถาบันการศึกษา โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งที่นี่ มีเป้าหมายเพื่อผลักดันการดำเนินงานของสถาบันการศึกษาและเครือข่ายคนรุ่นใหม่ในพื้นที่จังหวัดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ด้วยแนวทางดำเนินงานที่ครอบคลุมทุกมิติ

ไม่ว่าจะเป็น การสื่อสารสร้างการรับรู้ การสร้างความร่วมมือและผลักดันนโยบาย การพัฒนาองค์ความรู้ ทักษะ พัฒนานวัตกรรม รวมไปถึงการสนับสนุนงบประมาณให้กลุ่มเป้าหมายดำเนินกิจกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพื้นที่จังหวัดเสียง ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายดำเนินงานของโครงการ ได้แก่ จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และ จังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ตลอดจนผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นภายใต้การดำเนินงานของโครงการนั้น ไม่ว่าจะเป็น สื่อรายการโทรทัศน์, ความร่วมมือในกลไกเชิงนโยบาย, การดำเนินงานของสถาบันการศึกษา หรือแม้แต่การ ลดลงของอัตราบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็กและเยาวชนที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้ ผลลัพธ์และแบบแผนการดำเนินงานโครงการบรรลุเป้าหมายและมีประสิทธิภาพ อีกทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้องสามารถนำสารสนเทศไปบูรณาการเป็นแนวทางป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นได้จริงนั้น จึง นำมาสู่การพัฒนาโครงการ “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)” ทั้งนี้เพื่อ เป็นการประเมินผลการขับเคลื่อนโครงการในด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัด ระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ในที่นี้พบปัญหาอุปสรรคแนวทางการบริหารจัดการ รวมถึงมีปัจจัยหรือเงื่อนไขความสำเร็จอย่างไร เพื่อนำสารสนเทศที่ได้จากการติดตามประเมินมาสู่การจัดทำ ข้อเสนอเป็นแนวทางให้ภาคีหรือหน่วยงานที่มีเป้าหมายดำเนินงานในพื้นที่เดียวกันกับโครงการ ได้แก่ จังหวัด ระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) นำไปใช้พัฒนาโครงการในการขับเคลื่อนงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนกับเด็กและเยาวชน เนื่องด้วยการติดตามและประเมินการดำเนินงานที่เป็นระบบ สามารถแสดงภาพหลักฐานให้เห็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่น่าเชื่อถือส่งผ่านไปสู่การปรับปรุงกลยุทธ์ การออกแบบ หรือกระบวนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายได้มีประสิทธิภาพอีกทั้งเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการเรียนรู้ โดยตรงจากประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวนำมาสู่องค์ความรู้ใหม่ และนำไปใช้บริหารจัดการ ทรัพยากรประเทศที่มีจำกัดได้เหมาะสม เกิดประโยชน์สูงสุด

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อประเมินผลการดำเนินโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)
2. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก และเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

คำถามการวิจัย

1. ในการดำเนินงานโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่ จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) มีปัญหาอุปสรรคหรือแนวทางการ บริหารจัดการอย่างไร ?
2. ในการดำเนินงานโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่ จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรีให้ประสบความสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัย/เงื่อนไขใดเป็นสำคัญ

3. แนวทางการพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ควรเป็นอย่างไร

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตด้านประชากร

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการติดตามและประเมินโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ซึ่งเป็นการศึกษาข้อมูลโครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน จำแนก 2 ประเภท ได้แก่ การจัดการศึกษาขั้นพื้นฐานประเภทสามัญศึกษา ซึ่งเป็นสถานศึกษาสังกัดเมืองพัทยา และอาชีวศึกษาที่เป็นสถานศึกษาของรัฐ สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) ผู้ให้ข้อมูล คือ ผู้รับผิดชอบงานโครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน (บุคลากรทางการศึกษา/ผู้บริหาร) และนักเรียน นักศึกษาในแต่ละสถานศึกษา โดยทำการเก็บข้อมูลจาก 3 พื้นที่จังหวัด ประกอบด้วย 1) จังหวัดระยอง จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคระยอง วิทยาลัยเทคนิคบ้านค่าย วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด วิทยาลัยเทคนิคนิคมอุตสาหกรรมระยอง วิทยาลัยการอาชีพแกลง 2) จังหวัดขอนแก่น จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคน้ำพอง วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ วิทยาลัยอาชีวศึกษาขอนแก่น และ 3) จังหวัดชลบุรี สถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานสังกัดเมืองพัทยา จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนเมืองพัทยา 5 (บ้านเนินพัทยาเหนือ) โรงเรียนเมืองพัทยา 7 (บ้านหนองพังแค) โรงเรียนเมืองพัทยา 11 (มัธยมสาธิตเมืองพัทยา)

2. ขอบเขตด้านระยะเวลา

ทำการศึกษาระหว่างวันที่ 6 มิถุนายน 2567 จนถึงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2568 รวมทั้งสิ้น 266 วัน

3. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation) โครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายเฉพาะเจาะจงพื้นที่เท่านั้น

ขั้นตอนการดำเนินงาน

คณะผู้วิจัยกำหนดแนวทางสำหรับดำเนินการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation) โครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) แบ่งเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เก็บรวบรวมข้อมูลและทบทวนวรรณกรรม เช่น เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แผนบริหารจัดการโครงการ กฎหมาย นโยบายหรือระเบียบปฏิบัติ แนวทางการพัฒนาส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนจัดทำกรอบแนวคิดและเครื่องมือวิจัย นำเสนอผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาให้ความคิดเห็น โดยเครื่องมือการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงลึกกับกลุ่มเป้าหมายตามกรอบแนวคิดวิจัยที่กำหนด ซึ่งได้แก่ กลุ่มที่ 1 สถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) ในจังหวัดระยอง จำนวน 5 แห่ง ประกอบด้วย วิทยาลัยเทคนิคระยอง วิทยาลัยเทคนิคบ้านค่าย วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด วิทยาลัยเทคนิคอุตสาหกรรมระยอง วิทยาลัยการอาชีพแกลง และในจังหวัดขอนแก่น จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย วิทยาลัยเทคนิคน้ำพอง วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ วิทยาลัยอาชีวศึกษาขอนแก่น กลุ่มที่ 2 สถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานสังกัดเมืองพัทยา จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงเรียนเมืองพัทยา 5 (บ้านเนินพัทยาเหนือ) โรงเรียนเมืองพัทยา 7 (บ้านหนองพังแค) โรงเรียนเมืองพัทยา 11 (มัธยมสาธิตเมืองพัทยา) ทั้งสิ้น 11 แห่ง

ตอนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพที่ได้รับจากการลงพื้นที่ โดยใช้สถิติหาความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พร้อมกับสัมภาษณ์เชิงลึกและประชุมสนทนากลุ่ม สรุปผลการวิจัยและจัดทำร่างรายงานและข้อเสนอแนะทางพัฒนาโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตอนที่ 4 จัดประชุมถอดบทเรียนรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ผู้บริหารหรือบุคลากรทางการศึกษา นักเรียนและนักศึกษา ผู้แทนส่วนราชการ เอกชน ประชาสังคม ชุมชน สื่อมวลชน สรุปและนำมาจัดทำเป็นรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ เพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับภาคนำไปใช้บูรณาการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. การติดตามและประเมินโครงการ หมายถึง การศึกษาข้อมูล เอกสาร หลักฐานต่าง ๆ การสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการสังเกตการณ์กระบวนการดำเนินโครงการการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

2. การศึกษาสายอาชีวศึกษา หมายถึง การจัดการศึกษาขั้นพื้นฐานในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) และประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ในที่นี้ดำเนินการโดย สถานศึกษาของรัฐ ซึ่งอยู่ภายใต้สังกัดของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.)

3. การศึกษาสายสามัญ หมายถึง การจัดการศึกษาขั้นพื้นฐานประเภทสามัญศึกษา ในที่นี้ดำเนินการโดย สถานศึกษาที่อยู่ภายใต้สังกัดเมืองพัทยา ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ ในจังหวัดชลบุรี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ผลการดำเนินงาน (สารสนเทศสำคัญ) เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดหรือจัดทำนโยบาย มาตรการ ระเบียบปฏิบัติ แนวทางบริหารจัดการออกแบบและพัฒนาโครงการในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่จังหวัดเป้าหมาย

2. ได้ข้อเสนอแนะทางพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ที่มีความเหมาะสมภาคีทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปบูรณาการปรับใช้หากพื้นที่การดำเนินโครงการเป็นไปในทางเดียวกัน

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)” ครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสำหรับเป็นแนวทางเพื่อใช้ในการวิจัย ดังนี้

1. หลักการแนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบและประเมินโครงการ
2. ตัวอย่างรูปแบบการประเมินโครงการ
3. โครงสร้างดำเนินการ “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี ฯ”
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
5. กรอบแนวคิดการวิจัย

หลักการแนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบและประเมินโครงการ

1. ความหมายของการออกแบบและประเมินผล

การออกแบบหรือการวางแผน และการประเมินผล มีรายละเอียดดังนี้

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา (2550) ได้ระบุเกี่ยวกับการดำเนินการของโครงการต่าง ๆ ประกอบด้วยองค์ประกอบพื้นฐาน 3 ส่วน ได้แก่

1. การวางแผน (Planning หรือ Project Design) เป็นการศึกษาข้อมูลของโครงการ เพื่อทำการระบุวิสัยทัศน์ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดรายละเอียดในแต่ละส่วนโครงการ ได้แก่ การกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินงานและผลที่คาดว่าจะได้รับ

2. การดำเนินงาน/การปฏิบัติตามแผน (Implementation) เป็นขั้นตอนการบริหารงานเพื่อดำเนินกิจกรรมตามที่กำหนดไว้ในส่วนการวางแผน เป็นการบริหารจัดการทรัพยากรให้ไปสู่เป้าหมายของโครงการ

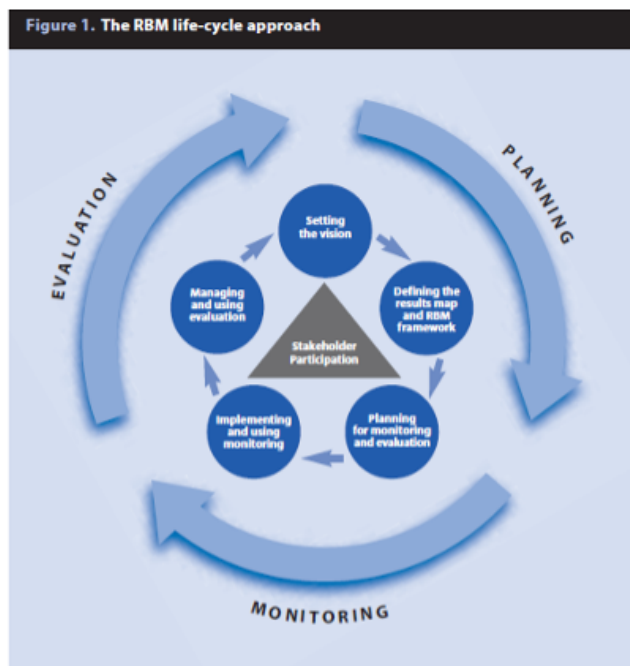
3. การติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation) มีประเด็นสำคัญ 2 ส่วน ได้แก่

3.1 การติดตาม (Monitoring) เป็นการรวบรวมข้อมูลป้อนเข้า (Input) การดำเนินงาน (Process) และผลการดำเนินงาน (Output) เพื่อใช้เป็นข้อมูลย้อนกลับ (Feedback System) เพื่อจะกำกับ ทบทวน และแก้ไขปัญหาขณะดำเนินโครงการ

3.2 การประเมิน (Evaluation) เป็นกระบวนการตรวจสอบ ตัดสินคุณค่า (Value Judgment) ป้อนเข้า การดำเนินงาน และผลการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นสารสนเทศสำหรับปรับปรุงการดำเนินโครงการ สรุปผลสำเร็จและพัฒนาโครงการต่อไป หากนำมาใช้ในบริบทที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา การประเมินถือเป็นการการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อวินิจฉัยจุดเด่น จุดด้อย ของตัวหลักสูตรและการบริหารหลักสูตร อันเป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงกระบวนการหลักสูตรระหว่างการใช้หลักสูตรและเพื่อตัดสินคุณภาพหลักสูตรว่า

บรรลุดูจุดหมายที่กำหนดไว้หรือไม่เพียงพอ อันเป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงหลักสูตรให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นต่อไป (ศิริชัย กาญจนวาสี, มปป.)

อย่างไรก็ตามในขั้นตอนนี้ถือเป็นขั้นตอนที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินโครงการเนื่องจากเป็นการปรับปรุง และตรวจสอบผลสำเร็จของโครงการว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมาย ตลอดจนตัวชี้วัดหรือไม่ ทั้งนี้จากรายละเอียดสามารถนำเสนอผ่านภาพประกอบที่ 1 เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงอย่างเป็นวงจรขององค์ประกอบพื้นฐานในการดำเนินโครงการ ซึ่งเป็นแนวคิดหลักของการบริหารที่มุ่งผลสัมฤทธิ์



ภาพที่ 1 วงจรการบริหารที่มุ่งผลสัมฤทธิ์

สืบค้นจาก <http://web.undp.org/evaluation/handbook/documents/english/pme-handbook.pdf>

2. ความสำคัญ และประโยชน์ของการออกแบบและประเมินผล

สำหรับความสำคัญ และประโยชน์ของการออกแบบและประเมินผลโครงการซึ่งเมื่อนำมาใช้ในบริบทการปฏิบัติในแต่ละพื้นที่เป็นการนำความสำคัญและประโยชน์จากแนวคิดของการดำเนินโครงการตามแนวคิดการประเมินโครงการโดยทั่วไปมาปรับใช้ ซึ่งให้ความสำคัญไปที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องทราบถึงความเป็นไปได้ ความพร้อม ความก้าวหน้า และความสำเร็จของโครงการ ดังนั้นข้อมูลที่ได้จากการประเมิน จะช่วยตอบคำถามต่าง ๆ ได้ ถ้าการดำเนินงานปราศจากการประเมิน ผู้ปฏิบัติจะไม่ทราบถึงปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้น ความพร้อม ความเหมาะสมของการดำเนินงานและเมื่อสิ้นสุดการดำเนินงานจะไม่ทราบผลการดำเนินงานเป็นอย่างไรบ้าง ควรยกเลิก ปรับปรุง หรือขยายโครงการหรือไม่ ทั้งนี้เพราะไม่มีสารสนเทศจากการประเมินมาช่วยสนับสนุนการตัดสินใจดังนั้นสารสนเทศที่ได้จากการประเมินจึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจ ผู้ประเมินจึงมีบทบาทสำคัญในการนำเสนอผลการประเมินในลักษณะที่เหมาะสมกับผู้ใช้ผลการประเมินแต่ละกลุ่มที่แตกต่างกัน (สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2550 ; สุวรรณ นาควิบูลย์วงศ์, 2556)

3. ประโยชน์ของการประเมินโครงการ

1. การประเมินเป็นภารกิจที่สำคัญของระบบการวางแผนและบริหารแผน/โครงการเนื่องจากการประเมินโครงการเป็นการตรวจสอบและควบคุมชนิดหนึ่ง ซึ่งดำเนินงานอย่างมีระบบทั้งปัจจัยนำเข้า (Input) กระบวนการ (Process) และผลการดำเนินงาน (Outputs) จะได้รับการตรวจสอบทุกขั้นตอนนำมาซึ่งข้อมูลที่เป็นอันเป็นข้อมูลย้อนกลับที่นำมาใช้ปรับปรุงการดำเนินงาน เพราะนอกจากจะชี้ให้เห็นข้อบกพร่องของการปฏิบัติงานแล้ว ยังชี้ให้เห็นผลการปฏิบัติงานซึ่งไม่สามารถทราบได้จากกระบวนการวางแผน
2. ผู้บริหารสามารถนำข้อมูลสารสนเทศไปใช้เพื่อวางแผนและตัดสินใจดำเนินโครงการในอนาคต และสามารถเพิ่มความรอบคอบในการตัดสินใจดำเนินโครงการในอนาคต
3. การประเมินช่วยให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนเพราะการประเมินจะต้องวิเคราะห์ทุกส่วนของโครงการ ข้อมูลหรือปัจจัยใดที่เป็นปัญหาจะได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ หรือใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเหมาะสมคุ้มค่า ทรัพยากรทุกชนิดได้รับการจัดสรรในจำนวนหรือปริมาณที่เหมาะสมเพียงพอแก่การดำเนินงาน
4. สามารถนำมาสู่ผลสำเร็จขององค์กรและลดอุปสรรคการดำเนินโครงการอีกทั้งนำไปปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพต่อไป
5. เป็นการรับรองคุณภาพของโครงการเพื่อให้เป็นที่น่าเชื่อถือจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง
6. สร้างขวัญกำลังใจให้แก่ผู้ปฏิบัติโครงการ เนื่องจากผลประเมินจะทำให้ผู้บริหารสามารถศึกษาและวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงและแสวงหาแนวทางที่เหมาะสม รวมถึงวิธีการปฏิบัติใหม่ ๆ มาใช้ในอนาคต

4. หลักการออกแบบและประเมินโครงการ

รายละเอียดของหลักการออกแบบและประเมินโครงการ ตลอดจนการติดตามผลการประเมินโครงการ เพื่อนำมาพัฒนากิจกรรมการเรียนรู้ที่เกี่ยวข้อง อาจให้พิจารณาจากแนวคิดของ UNDP หรือ United Nations Development Programme (United Nations Development Programme, 2009A ; United Nations Development Programme, 2019B) ที่ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการออกแบบและการติดตามประเมินผลโครงการเพื่อการพัฒนา ดังนี้

1. การวางแผนหรือการออกแบบโครงการต่าง ๆ มีโอกาสประสบความสำเร็จมากหากมีการดำเนินการตามขั้นตอนตั้งแต่การกำหนดวัตถุประสงค์ หรือขอบเขตการดำเนินงานในโครงการต่าง ๆ ที่เหมาะสมชัดเจน กล่าวคือ สามารถวัดและประเมินผลการดำเนินงานได้ ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับถือเป็นโอกาสที่โครงการจะประสบความสำเร็จหรือลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายได้เป็นอย่างดี
2. การมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียโดยตรงต่อโครงการหรือโปรแกรมต่างๆ มีส่วนสำคัญต่อโอกาสที่โครงการดังกล่าวจะประสบความสำเร็จ และสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง
3. การติดตามและประเมินผลโครงการหรือโปรแกรมที่มีความเข้มแข็งย่อมเกิดจากการมีระบบติดตามและประเมินผลที่เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้โครงการดำเนินการไปในทิศทางที่เหมาะสมและสอดคล้องต่อวัตถุประสงค์ นอกจากนี้การพบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินโครงการย่อมทำได้ง่าย อีกทั้งช่วยลดโอกาสที่

งบประมาณจะสูงเกินจากที่ประมาณการไว้ และลดโอกาสที่จะเกิดความล่าช้าจากกำหนดการเดิมที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงาน

4. การกำหนดแผนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพเกิดจากส่วนผสมของระบบการกำกับติดตามซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างให้การพัฒนาโครงการดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ การวางแผนที่ดีจะช่วยให้สามารถไปถึงผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการ ขณะเดียวกันการติดตามและประเมินผลจะช่วยให้เรียนรู้จากความสำเร็จในอดีต และท้าทายต่อการระดมสารสนเทศต่าง ๆ เพื่อประกอบการตัดสินใจในปัจจุบัน และในอนาคตย่อมสามารถสร้างโอกาสที่ดีขึ้นจากการริเริ่มดำเนินการเพื่อปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชน และขยายทางเลือกต่าง ๆ ที่เหมาะสม

5. การวางแผนโครงการ เป็นการกำหนดเป้าหมาย พัฒนากลยุทธ์ กำหนดขอบเขตในการเตรียมการเพื่อดำเนินงาน และกระจายทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพต่อการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ดังนั้นการวางแผนโครงการจึงมีความสำคัญยิ่งต่อการแสวงหาแนวทางสำหรับดำเนินงานที่หลากหลาย ดังนี้

5.1 การกำหนดกลยุทธ์ที่จำเป็นต่อการบรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดไว้

5.2 การกำหนดและจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ เช่น งบประมาณ หรืออื่นที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินโครงการบรรลุตามวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดไว้

5.3 การกำหนดโครงร่างเพื่อเตรียมการสำหรับดำเนินงาน รวมถึงการหาแนวทางเพื่อติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าที่น่าไปสู่การบรรลุตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

อย่างไรก็ตามเมื่อทราบถึงหลักการออกแบบและประเมินโครงการตามการให้รายละเอียดจากโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ ซึ่งเป็นองค์กรที่ดำเนินงานโดยตรงกับการพัฒนาความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนในประเทศกำลังพัฒนา ทั้งด้านวิชาการ การศึกษา การเกษตร และสิ่งแวดล้อม ล้วนแล้วแต่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อความเป็นอยู่ที่ดี สอดคล้องต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต แต่อย่างไรก็ตามเพื่อการสร้างมุมมองที่รอบด้านซึ่งจะมีประโยชน์ต่อการออกแบบและประเมินโครงการมีข้อควรคำนึงถึงเมื่อต้องดำเนินการพิจารณาเพื่อวางโครงการต่าง ๆ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการเรียนรู้สำหรับผู้เข้าร่วมกิจกรรม หรือกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ใหญ่ ดังแนวคิดของ Boyle (1981; อ้างถึงใน ชัยฤทธิ์ โพธิสุวรรณ (2543) ประกอบด้วย

1. การสร้างพื้นฐานทางปรัชญาในการวางโครงการ

2. การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและความต้องการ ขั้นนี้สำคัญมากเนื่องจากเป็นขั้นตอนที่นำไปสู่การกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของโครงการ

3. การมีส่วนร่วมในกระบวนการวางโครงการของกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งมีผลต่อการเลือกดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เน้นการมีส่วนร่วม

4. ระดับความรู้ ปัญหา สถานภาพทางสังคมของกลุ่มบุคคลที่จะมีส่วนร่วม โดยแนวคิดนี้เป็นการให้ความสำคัญต่อความแตกต่างระหว่างบุคคลของกลุ่มคนที่มีส่วนร่วมในกระบวนการวางโครงการ ความแตกต่างเป็นได้ทั้งเชิงบวกและลบ จึงเป็นหน้าที่ที่ผู้วางโครงการพึงให้ความสำคัญและมีความถี่ถ้วนในการตัดสินใจเลือก

5. แหล่งข้อมูลเพื่อการพิจารณากำหนดวัตถุประสงค์ ยิ่งแหล่งข้อมูลที่มีความหลากหลายย่อมมีผลต่อการกำหนดวัตถุประสงค์ได้เหมาะสมและตรงต่อสภาพความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด

6. ข้อจำกัดด้านบุคคลและสถาบัน ซึ่งข้อจำกัดต่าง ๆ อาจปรากฏชัดเจนหรือไม่ชัดเจน แต่หน้าที่ของผู้ออกแบบโครงการต้องตระหนักต่อข้อจำกัดต่าง ๆ และยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการวางโครงการ

7. เกณฑ์จัดลำดับความสำคัญ เพื่อช่วยให้สามารถตัดสินใจและลำดับความสำคัญที่เป็นที่ยอมรับและสมเหตุสมผลตามสภาพการณ์จริง

8. ความยืดหยุ่นของแผนโครงการ โดยการประเมินอย่างต่อเนื่องจะช่วยให้มีการปรับปรุงทิศทางการโครงการให้สอดคล้องต่อสภาพจริงมากที่สุด

9. การได้รับความเห็นชอบเชิงกฎหมายและการสนับสนุนจากอำนาจที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ โดยโครงการต้องศึกษาให้ชัดเจนถึงความเห็นชอบเชิงกฎหมายและการสนับสนุนจากแหล่งอำนาจในท้องถิ่นเป็นตัวกำหนดประสิทธิภาพและความสำเร็จของโครงการ

10. การเลือกและดำเนินการกิจกรรมการเรียนรู้ เป็นการนำความคิดเชิงปรัชญามาใช้เพื่อจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมการเรียนรู้

11. การเลือกรูปแบบกิจกรรมการเรียนรู้ ควรพิจารณาจาก 1) วัตถุประสงค์การเรียนรู้ 2) ความสนใจและคุณลักษณะอื่น ๆ ของผู้ร่วมกิจกรรม 3) ประสบการณ์เดิมของผู้ร่วมกิจกรรม 4) ความพร้อมของทรัพยากรสนับสนุนการเรียนรู้ 5) ความสนใจและความถนัดของผู้วางโครงการ

12. การใช้ประโยชน์การประชาสัมพันธ์ เป็นข้อควรพิจารณาประการสำคัญเพื่อสร้างความเข้าใจที่ดีและร่วมรับรู้ถึงสถานการณ์ความก้าวหน้า แม้แต่ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีผลต่อการให้ความร่วมมือของกลุ่มเป้าหมายโครงการ

13. การได้รับการสนับสนุนทรัพยากร ควรเปิดโอกาสให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ตัดสินใจสนับสนุนทรัพยากรได้เข้าร่วมกระบวนการวางโครงการเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันและเพิ่มการยอมรับในโครงการ

14. การประเมินประสิทธิภาพ ผลสำเร็จ ผลกระทบ โดยต้องมีความเหมาะสมและมีความน่าเชื่อถือ

15. การประชาสัมพันธ์และรายงานผลโครงการ เพื่อให้ผู้สนับสนุนโครงการทราบถึงการดำเนินงานและสร้างความเข้าใจในอุปสรรค ข้อจำกัดโครงการ การรายงานผลได้ทั้งในรูปแบบทางการและไม่เป็นทางการ

ลำดับถัดมาที่ควรคำนึงถึง คือ การนำมุมมองการคาดการณ์ที่จะนำผลลัพธ์ หรือผลการประเมินไปใช้ประโยชน์เพื่อพัฒนาหรือปรับปรุงโครงการ ดังที่ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2550) ได้ระบุว่า จุดมุ่งหมายของการประเมินผลประโยชน์ของการประเมินผล ผลลัพธ์จากการประเมินผลมีประโยชน์ต่อการวินิจฉัยสั่งการในกรณีดังต่อไปนี้ (Weiss, 1973; อ้างถึงใน สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2550)

1. เพื่อดำเนินงานต่อหรือเลิกดำเนินงานตามโครงการ
2. เพื่อปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติในโครงการ
3. เพื่อเพิ่มหรือลดมาตรการและเทคนิคบางประเภทในโครงการ
4. เพื่อสร้างโครงการในลักษณะคล้ายคลึงกันในห้องที่อื่น ๆ

5. เพื่อแบ่งสรรทรัพยากรระหว่างโครงการที่ต่างแก่งแย่งแข่งขันกัน
6. เพื่อสนับสนุนหรือหักล้างกรอบทฤษฎีซึ่งเป็นรากฐานของโครงการ

5. ประเภทโครงการและการประเมินโครงการ

ตามแนวคิดการออกแบบและประเมินโครงการ จำแนกประเด็นสำคัญในการนำเสนอ ดังนี้ 1. ประเภทและลักษณะโครงการ และ 2. ประเภทและลักษณะการประเมินโครงการ แต่ละประเด็นมีรายละเอียด ดังนี้

5.1 ประเภทและลักษณะโครงการ จำแนกลักษณะสำคัญตามขนาดของโครงการ ขอบข่ายการดำเนินโครงการ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ ตลอดจนกลุ่มเป้าหมายโครงการ ซึ่ง (ปกรณัม ปรียากร, มปป.) ได้ให้รายละเอียดประเภทของโครงการ ตามลักษณะของสถานการณ์ ดังนี้

5.1.1 โครงการปรับปรุงหรือแก้ไขปัญหา (Improvement project) ทั้งภายในและนอกกิจการ รวมทั้งโครงการเพื่อมุ่งปรับสมรรถนะต่าง ๆ ขององค์กรและบุคลากร (Competences) เพื่อนำไปสู่การทำงานที่กระตือรือร้นมากขึ้น

5.1.2 โครงการริเริ่มหรือพัฒนานวัตกรรม (Innovative project) ทั้งส่วนทุน อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร เทคโนโลยี ความรู้ วิทยาการ และปัญญาประดิษฐ์ ทั้งหลายที่มีคุณค่าอย่างสูงยิ่งต่อองค์การ

5.1.3 โครงการวิจัยและพัฒนา (Research and Development project) โดยมีลักษณะเป็นการค้นคว้า ทดลอง ฝึกปฏิบัติ นำร่อง (Pilot) ในพื้นที่หรือกลุ่มคนแต่ละประเภท เพื่อหาข้อสรุปที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการจัดการในระยะยาว

5.2 ประเภทและลักษณะการประเมินโครงการ ศิริชัย กาญจนวาสี (มปป) จำแนกประเภทของการประเมินตามลักษณะสำคัญโดยภาพรวม 4 แนวทาง ได้แก่ 1. การประเมินความก้าวหน้า/การประเมินสรุปรวม 2. การประเมินอย่างไม่เป็นทางการ/อย่างเป็นทางการ 3. การประเมินผลทั้งหมด/การประเมินตามจุดมุ่งหมาย 4. การประเมินโดยผู้ประเมินภายนอก/การประเมินโดยผู้ประเมินภายใน 5. การประเมินตามช่วงเวลาประเมิน อย่างไรก็ตามเมื่อต้องใช้ในสถานการณ์จริงอาจเลือกแนวทางใดแนวทางหนึ่ง หรือนำแต่ละแนวทางมาประสานเพื่อสร้างแนวคิดหลักในการประเมินโครงการ สำหรับแต่ละประเด็นมีรายละเอียด ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาสี, มปป. ; สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2550. ; สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2550. และสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, 2560)

1. การประเมินความก้าวหน้าหรือประเมินสรุปรวม (Formative V.S. Summative Evaluation) การประเมินความก้าวหน้า (Formative evaluation) เป็นการประเมินในขณะดำเนินการใช้หลักสูตรหรือเป็นการประเมินระหว่างทาง เพื่อให้ได้สารสนเทศสำหรับปรับปรุงกระบวนการบริหาร ส่วนการประเมินสรุปรวม (Summative evaluation) เป็นการประเมินผลสรุปรวมของหลักสูตร หรือประเมินเมื่อครบวงจรของหลักสูตร เพื่อให้ได้สารสนเทศสำหรับตัดสินผลสำเร็จของหลักสูตร

2. การประเมินอย่างไม่เป็นทางการหรืออย่างเป็นทางการ (Informal V.S. Formal Evaluation) โดยประเมินอย่างไม่เป็นทางการ (Informal evaluation) เป็นการประเมินที่ไม่มีแบบแผนเคร่งครัด การเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นไปตามความสะดวก อย่างง่าย ๆ เช่น การพูดคุยกันอย่างไม่เป็นทางการ สอบถามอย่างไม่เป็น

โครงสร้าง ไม่มีรูปแบบวิเคราะห์ที่ชัดเจน ข้อสรุปเกิดขึ้นตามความรู้สึกหรือความเห็นส่วนตัว ส่วนการประเมินอย่างเป็นทางการ (Formal evaluation) เป็นการประเมินที่มีระเบียบแบบแผน วัตถุประสงค์ เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การสรุปผลตามเกณฑ์หรือมาตรฐาน และการรายงานด้วยลายลักษณ์อักษร

3. การประเมินผลทั้งหมดหรือประเมินตามจุดมุ่งหมาย (Goal-Free V.S. Goal-Based Evaluation) การประเมินผลทั้งหมด (Goal-Free evaluation) เป็นการประเมินที่ครอบคลุมผลที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด (total effects) ประกอบด้วย ผลทางตรงและทางอ้อม หรือผลกระทบโดยไม่ได้ยึดติดกับจุดมุ่งหมายเดิมของหลักสูตร ส่วนการประเมินผลตามจุดมุ่งหมาย (Goal-based evaluation) เป็นการประเมินผลตามระบุไว้ในจุดมุ่งหมายของหลักสูตรว่าผลผลิตที่ได้บรรลุผลสำเร็จตามจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ เพียงใด

4. การประเมินโดยผู้ประเมินภายนอกหรือการประเมินโดยผู้ประเมินภายใน (External V.S. Internal Evaluator) การประเมินโดยผู้ประเมินภายนอก (External evaluator) เป็นการประเมินโดยใช้ผู้ประเมินเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งไม่ได้อยู่ในสังกัดของหน่วยงานหรือสถาบัน ส่วนใหญ่เป็นนักประเมินเชี่ยวชาญจากภายนอกที่เป็นกลาง ส่วนการประเมินโดยผู้ประเมินภายใน (Internal evaluator) เป็นการประเมินโดยใช้ผู้ประเมินเป็นบุคคลในสังกัดของหน่วยงานหรือสถาบัน ซึ่งเป็นผู้ประเมินที่อยู่ใกล้ชิดเห็นกระบวนการใช้หลักสูตรมาตลอด

5. การนำระยะเวลาในการดำเนินงานเพื่อประเมินโครงการมาเป็นเกณฑ์พิจารณา ดังนี้

1) การประเมินความต้องการจำเป็น (Needs Assessment) เป็นการประเมินความต้องการของโครงการเบื้องต้นก่อนที่จะจัดทำโครงการใด ๆ เป็นการประเมินที่มีประโยชน์ต่อการวางนโยบายและวางแผนเพื่อให้ได้แนวความคิดจัดทำโครงการที่สามารถสนองตอบความต้องการของกลุ่มเป้าหมายได้

2) การประเมินความเป็นไปได้ (Feasibility Study) เป็นการประเมินพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการที่จะดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ถึงปัจจัย/เงื่อนไข ที่จำเป็นต่อความสำเร็จของโครงการ ซึ่งมักจะประเมินในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการบริหาร

3) การประเมินปัจจัยนำเข้า (Input Evaluation) เป็นการประเมินสิ่งที่ป้อนเข้าสู่โครงการว่ามีความเหมาะสมเพียงใดก่อนเริ่มโครงการ เช่น คน วัสดุ งบประมาณ เป็นต้น

4) การประเมินกระบวนการ (Process Evaluation) เป็นการประเมินกระบวนการที่กำหนด โดยทำการประเมินขณะที่โครงการกำลังดำเนินการอยู่ โดยใช้ผลการประเมินเพื่อปรับปรุงหรือเพิ่มเติมประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ซึ่งมีลักษณะครอบคลุมการประเมินความก้าวหน้า (Formative Evaluation) ของโครงการ

5) การประเมินผลผลิต (Output /Product Evaluation) เป็นการประเมินผลที่ได้จากโครงการโดยตรงและเป็นที่ยึดติดจากโครงการว่าผลที่ได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์/เป้าหมายโครงการมากน้อยเพียงใด

6) การประเมินผลกระทบ (Outcome/ Impact Evaluation) เป็นการประเมินผลที่ได้จากผลของโครงการทั้งที่คาดหวังและไม่ได้คาดหวังซึ่งเป็นผลบวกและลบ เพื่อนำไปตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการ เช่น การยกเลิก หรือดำเนินโครงการต่อไป

6. ประเภทของรูปแบบการประเมินโครงการ

ประเภทของการประเมินโครงการ อาจจำแนกโดยภาพรวมเป็นการประเมินโดยใช้ระยะเวลาในแต่ละขั้นตอนและใช้วัตถุประสงค์การประเมินเป็นเกณฑ์กำหนด หรือจำแนกประเภท กล่าวคือ การแบ่งประเภทการประเมินโครงการคงมีใช้เป็นการกำหนดเกณฑ์เด็ดขาด แต่จำเป็นต้องอาศัยเกณฑ์หลายชนิดมาจำแนกประเภท เช่น ใช้เวลา วัตถุประสงค์ วิธีการ รูปแบบประเมินมาบ่งบอกประเภทการประเมิน ซึ่งในที่นี้จำแนกการประเมินออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้ (ศึกษานิเทศก์ศูนย์ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพศึกษาภาคเหนือ สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา, มปป.)

1. การประเมินโครงการก่อนดำเนินการ (Preliminary Evaluation) เป็นการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ก่อนเริ่มโครงการใด ๆ โดยทำการศึกษาประสิทธิภาพของปัจจัยป้อน ความเหมาะสมของกระบวนการที่คาดว่าจะนำมาใช้ในการบริหารจัดการ ปัญหา อุปสรรค ความเสี่ยงโครงการ ผลลัพธ์ หรือประสิทธิผลที่คาดว่าจะได้รับ ขณะเดียวกันอาจศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น (อนรรักษ์ ปัญญาวิวัฒน์, มปป) เอกสารประกอบการสอนระดับบัณฑิตศึกษา เรื่อง แนวคิดการประเมินโครงการ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่)

- การประเมินผลกระทบด้านสังคม (Social Impact Assessment-SIA)
- การประเมินผลกระทบด้านนิเวศ (Ecological Impact Assessment-EIA)
- การประเมินผลกระทบด้านการเมือง (Political Impact Assessment-PIA)
- การประเมินผลกระทบด้านเทคโนโลยี (Technological Impact Assessment-TIA)
- การประเมินผลกระทบด้านประชากร (Population Impact Assessment-PIA)
- การประเมินผลกระทบด้านนโยบาย (Policy Impact Assessment-POIA)
- การประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Impact Assessment)

การประเมินโครงการก่อนการดำเนินการมีประโยชน์สำหรับนักลงทุน เพื่อศึกษาว่าก่อนทำโครงการใดจะเกิดความคุ้มค่าแก่การลงทุน (Cost effectiveness) หรือเกิดผลกระทบต่อระบบสิ่งแวดล้อมทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ประชากร เทคโนโลยี และระดับนโยบายหรือไม่ หากได้ทำการศึกษาครอบคลุมแล้วอาจได้ผลคาดการณ์ล่วงหน้าว่าจะได้เกิดประโยชน์หรือโทษอย่างไร ปัญหา อุปสรรคเป็นอย่างไร เพื่อผู้เป็นเจ้าของโครงการจะได้ตัดสินใจล่วงหน้าว่าจะเลิกล้มหรือปรับปรุงองค์ประกอบและกระบวนการบริหารจัดการโครงการเพียงใดเพื่อให้เกิดผลดีที่สุด

2. การประเมินระหว่างดำเนินการโครงการ (Formative evaluation) เป็นการประเมินผลเพื่อการปรับปรุงเป็นสำคัญซึ่งมักใช้ประเมินผลระหว่างแผนหรือระหว่างพัฒนาโครงการ ผลที่ได้จากการประเมินจะช่วยตั้งวัตถุประสงค์โครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่แท้จริง นอกจากนั้นการประเมินอาจใช้ในระหว่างดำเนินโครงการจะช่วยตรวจสอบว่าโครงการได้ดำเนินไปตามแผนของโครงการอย่างไร อาจเรียกชื่อเฉพาะว่า Implementation evaluation หรือ Formative evaluation อาจตรวจสอบความก้าวหน้าของโครงการว่าดำเนินได้ผลเพียงไร เรียกว่า Progress evaluation ทัวไปแล้วการประเมิน อาจใช้ประเมินสิ่งต่อไปนี้

- ทบทวนแผนของโครงการ
- สร้างแผนของโครงการ
- พัฒนาแบบสอบถาม (Questionnaire) หรือรายการ (Check list) เก็บข้อมูลตามเรื่องต้องการ
- คัดเลือกวิธีการวัดผลที่เหมาะสม
- กำหนดตารางเวลาประเมินผลให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการ
- เตรียมข้อมูลที่เป็นข่าวสารสำหรับรายงานและเสนอสำหรับตัดสินใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ
- แนะนำแนวทางปรับปรุง แก้ปัญหา และเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติของโครงการ

3. การประเมินเมื่อสิ้นสุดโครงการหรือประเมินผลผลิต (Summative Evaluation) เป็นการประเมินผลรวมสรุป มักใช้ประเมินหลังสิ้นสุดโครงการสำหรับโครงการที่มีการดำเนินการระยะยาวก็อาจใช้ Summative Evaluation สรุปย่อความระยะยาวต่าง ๆ ข้อมูลที่ได้จากระยะต่าง ๆ จะช่วยให้มีการประเมินสรุปรวมนั้น ส่วนใหญ่รวบรวมจากผลของ Formative evaluation เป็น Summative Evaluation ซึ่งผลสรุปที่ได้จะนำสู่การรายงานว่าโครงการได้บรรลุเป้าหมาย (Goals) หรือไม่อย่างไร ตลอดจนรายงานถึงสถานภาพของโครงการว่าประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวเพียงไร มีปัญหาหรืออุปสรรคใดที่ต้องแก้ไขปรับปรุงข้อมูลเหล่านี้จะช่วยให้ผู้บริหารโครงการสามารถนำไปสู่การตัดสินใจว่า โครงการควรดำเนินการต่อหรือยกเลิก

4. การประเมินประสิทธิภาพ การประเมินโครงการโดยทั่วไป โดยเฉพาะในประเทศไทยที่ผ่านมา ยังจำกัดอยู่เพียงการประเมินผลผลิต โดยมุ่งทราบความสำเร็จหรือความล้มเหลวของโครงการเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ให้บริการหรือผู้ให้ทุนในการยุติหรือขยายโครงการ ปัจจุบันนักประเมินและผู้บริหารโครงการได้ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินประสิทธิภาพโครงการด้วย โดยถือว่าเป็นประเภทประเมินที่จำเป็นสำหรับโครงการบริการทั่วไปเพราะจะช่วยเสริมให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกับสภาพการณ์สังคม โดยเฉพาะโครงการที่เอื้อต่อการพัฒนาท้องถิ่นหรือโครงการที่เป็นตัวกำหนดเกณฑ์สำคัญสำหรับประกันโครงการขนาดใหญ่ระดับชาติที่จะไม่ต้องสูญเสียทรัพยากรที่มีจำกัดโดยไม่จำเป็น การดำเนินโครงการบริการสังคมจะไม่มุ่งเพียงความสำเร็จของโครงการเท่านั้นแต่ต้องให้คุ้มค่าในเชิงของประสิทธิภาพด้วย ทั้งนี้โดยปกติการประเมินประสิทธิภาพโครงการมักเริ่มจากคำถามต่าง ๆ เช่น

- ความสำเร็จของโครงการนั้น ๆ เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายแล้วเหมาะสมหรือไม่
- ผลผลิตของโครงการเกิดจากปัจจัยที่ลงทุนไปใช่หรือไม่
- โครงการนี้มีผลผลิตสูงกว่าโครงการอื่นเมื่อลงทุนเท่ากันหรือไม่ เพราะเหตุใด (เยาวดี รางชัยกุล

วิบูลย์ศรี, 2546 การประเมินโครงการแนวคิดและแนวปฏิบัติ พิมพ์ครั้งที่ 3 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)

อย่างไรก็ตามการกำหนดรูปแบบการประเมินโดยใช้วัตถุประสงค์ในการประเมินเป็นเกณฑ์สำคัญพิจารณาจากรายละเอียด คือ รูปแบบการประเมินผลโครงการที่มีความหลากหลาย เพื่อให้ผู้ประเมินเลือกใช้ให้เหมาะสมกับบริบทในการประเมินโครงการ ดังนี้ 1. รูปแบบประเมินเน้นจุดมุ่งหมาย (Goal-based model) 2. รูปแบบประเมินเน้นตัดสินคุณค่า (Judgmental evaluation model) เป็นรูปแบบประเมินที่มีจุดมุ่งหมายให้ได้มาซึ่งสารสนเทศสำหรับกำหนดและวินิจฉัยคุณค่าโครงการนั้น และ 3. รูปแบบประเมินเน้นการตัดสินใจ

(Decision oriented evaluation) ซึ่งแต่ละรูปแบบมีลักษณะดำเนินงานดังนี้ (สุวรรณ นาควิบูลย์วงศ์, 2556 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2550)

1. รูปแบบประเมินเน้นจุดมุ่งหมาย (Goal-based model) เป็นรูปแบบที่เน้นการตรวจสอบผลที่คาดหวังว่าได้เกิดขึ้นหรือไม่หรือเป็นการตรวจสอบว่าผลที่เกิดขึ้นเป็นไปตามจุดมุ่งหมายหรือไม่ เช่น รูปแบบการประเมินผลแบบ Goal-Based และ Goal Free model ของ Ralph W.Tyler และ Kirkpatrick

1.1 การประเมินผลโดยยึดวัตถุประสงค์เป็นหลัก Goal-Based model ของไทเลอร์ (Ralph W.Tyler) เป็นการประเมินผลที่ยึดวัตถุประสงค์เป็นหลัก ตรงกับแนวคิดของการบริหารงานโดยวัตถุประสงค์ (Management by Objectives) การประเมินผลโครงการแบบยึดวัตถุประสงค์เป็นหลักนี้ วัตถุประสงค์ของโครงการจะถูกแยกย่อยออกเป็นงานที่แต่ละคนต้องปฏิบัติ เมื่อทุกคนปฏิบัติงานผลงานของแต่ละคนจะเกิดขึ้น ผลงานเหล่านี้สามารถวัดได้ (โดยใช้แบบสอบถาม) เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์กลาง (Norm referenced) ความแตกต่างของผลงานกับวัตถุประสงค์ที่กำหนด คือ สิ่งที่ยังบอกความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ

2. รูปแบบประเมินเน้นการตัดสินคุณค่า (Judgmental evaluation model) เป็นรูปแบบที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งสารสนเทศสำหรับกำหนดและวินิจฉัยคุณค่าของโครงการ เช่น รูปแบบการประเมินของ Michael Scriven และ

ประเภทการประเมินของ Michael Scriven จำแนกการประเมินผลโครงการโดยใช้ช่วงเวลาเป็นเกณฑ์ได้ 2 ประเภทคือ

1) การประเมินผลระหว่างโครงการ (Formative Evaluation) เป็นการประเมินผลในขณะที่โครงการกำลังดำเนินการมีจุดมุ่งหมายเพื่อเสนอข้อมูลที่จำเป็นให้กับผู้บริหารได้ปรับปรุงโครงการให้ดำเนินงานได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การประเมินผลระหว่างโครงการมีคุณค่าต่อกระบวนการวางแผน การประเมินผลระหว่างโครงการเป็นการประเมินผลภายในของโครงการ ซึ่งต้องทำการประเมินส่วนต่าง ๆ ของเนื้อหาโครงการอย่างละเอียดจึงเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า Intrinsic Evaluation

2) การประเมินผลเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ (Summative Evaluation) เป็นการประเมินผลภายหลังการดำเนินงานโครงการได้สำเร็จลงแล้ว และผู้ประเมินวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจได้ว่าโครงการนั้นมีคุณค่ามากน้อยเพียงใด สมควรดำเนินต่อไปหรือไม่ หรือเรียกอีกอย่างว่า Pay-off Evaluation ซึ่งหมายถึง การประเมินผลโครงการหลังจากที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นแล้ว และใช้ข้อดีหรือข้อเสียที่เกิดขึ้นปรับปรุงแก้ไขโครงการและการดำเนินงานโครงการ

3. รูปแบบประเมินเน้นการตัดสินใจ (Decision oriented evaluation) เป็นรูปแบบการประเมินที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้มาซึ่งสารสนเทศเพื่อช่วยให้ผู้บริหารใช้ตัดสินใจ เช่น รูปแบบการประเมินผลของ Stufflebeam และ Marvin C. Alkin ซึ่งแต่ละรูปแบบมีลักษณะ ดังนี้ (สุวรรณ นาควิบูลย์วงศ์, 2556)

7. ขั้นตอนหรือวิธีการดำเนินโครงการจัดฝึกอบรม

สำหรับขั้นตอนสำคัญในการดำเนินโครงการจัดฝึกอบรม ส่วนใหญ่เป็นโครงการศึกษาต่อเนื่องหรือฝึกอบรมเชิงปฏิบัติเพื่อสอนเกี่ยวกับทักษะที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน (สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2550)

1. การวิเคราะห์โครงการที่ประเมิน เป็นการศึกษารายละเอียดของโครงการและความสัมพันธ์ระหว่างส่วนต่าง ๆ ของโครงการที่จะประเมิน เพื่อให้ผู้ประเมินเกิดความรู้และความเข้าใจโครงการ ตั้งแต่หลักการและเหตุผลของโครงการ วัตถุประสงค์ วิธิดำเนินการ การเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งนี้การวิเคราะห์อย่างละเอียดรอบคอบจะเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้ประเมินเกิดแนวคิดต่าง ๆ นำไปสู่การกำหนดประเด็นของการประเมินได้ ดังนั้น การวิเคราะห์โครงการที่จะประเมินจึงเป็นขั้นตอนที่สำคัญอย่างยิ่งในขั้นตอนแรกของการประเมิน

2. การศึกษารูปแบบประเมิน ผู้ประเมินต้องมีความรู้เกี่ยวกับรูปแบบประเมิน (Model) แบบต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง รูปแบบแต่ละแบบได้มาจากแนวความคิดของผู้พัฒนา การศึกษารูปแบบการประเมินหลาย ๆ แบบจะทำให้ผู้ประเมินเห็นทางเลือกที่หลากหลายที่จะนำไปสู่การเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดกับโครงการที่จะประเมิน แต่โดยส่วนใหญ่โครงการแต่ละโครงการไม่สามารถประเมินโดยใช้รูปแบบใดรูปแบบหนึ่งอย่างเดียวเสมอไป ผู้ประเมินจึงใช้การผสมผสานหลาย ๆ รูปแบบ เพื่อให้ผลประเมินสมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะทำได้

3. การกำหนดประเด็นการประเมิน ผู้ประเมินต้องกำหนดประเด็นอย่างเหมาะสมเพื่อจะนำไปสู่การกำหนดรายละเอียดในขั้นตอนต่อไปอย่างสมบูรณ์ตามประเด็นที่กำหนด ผู้ประเมินสามารถกำหนดประเด็นของการประเมินได้จากการวิเคราะห์โครงการที่จะประเมิน (ขั้นตอนที่ 1) ผสมผสานกับการศึกษารูปแบบของการประเมิน (ขั้นตอนที่ 2) ทั้งนี้ผู้ประเมินต้องคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้ผลประเมินซึ่งอาจจะเป็นผู้ให้ทุน ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจตัดสินใจ เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ เพื่อให้ผลจากการประเมินเกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

4. การพัฒนาตัวชี้วัดและการกำหนดเกณฑ์ ในการประเมินสิ่งสำคัญที่จะทำให้เกิดความน่าเชื่อถือในผลการประเมินย่อมขึ้นอยู่กับคุณภาพของตัวชี้วัด (Indicator) และเกณฑ์ (Criteria) ดังนั้น ขั้นตอนสำคัญของการประเมินอีกขั้นตอนหนึ่ง คือ การพัฒนาตัวชี้วัดและกำหนดเกณฑ์ที่เหมาะสม ตัวชี้วัดแต่ละตัวจะได้มาจากการประเมินที่ผู้ประเมินกำหนดไว้ในขั้นตอนที่ 3 ผู้ประเมินต้องหาตัวชี้วัดที่สามารถแสดงประสิทธิภาพของแต่ละประเด็นให้ชัดเจนที่สุด ซึ่งสามารถสังเกตหรือวัดได้ เพื่อเป็นเกณฑ์ตัดสินได้ว่าผลการดำเนินงานของโครงการที่พิจารณาจากตัวชี้วัดแต่ละตัวประสบความสำเร็จเป็นไปตามเกณฑ์มากน้อยเพียงใด

5. การออกแบบประเมิน หลังจากกำหนดประเด็นของการประเมินตัวชี้วัด/เกณฑ์ ที่เหมาะสมแล้วจึงจะออกแบบประเมินได้ เริ่มตั้งแต่การผสมผสานความคิดทั้งหมดเป็นรูปแบบการประเมินที่เลือกใช้ให้เหมาะสมกับโครงการที่ประเมิน กำหนดวิธีการประเมิน สุ่มตัวอย่าง ตัวชี้วัดและเกณฑ์ที่จะใช้ แหล่งข้อมูลที่ต้องการเครื่องมือและการวิเคราะห์ข้อมูล การออกแบบการประเมินจึงเป็นเสมือนแนวทางการประเมินที่ผู้ประเมินได้เตรียมการออกแบบไว้สำหรับแต่ละโครงการ

6. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในรวบรวมข้อมูล ขั้นตอนนี้สอดคล้องกับขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล โดยผู้ประเมินเลือกวิธีการรวบรวมข้อมูลวิธีใด เครื่องมือที่ใช้ต้องสอดคล้องกับวิธีการนั้น ๆ เช่น ถ้าใช้วิธีการสอบถามเครื่องมือที่ใช้ควรเป็นแบบสอบถาม ผู้ประเมินจำเป็นต้องมีความรู้ในการสร้างเครื่องมือแต่ละชนิดให้มีคุณภาพ เพราะผลการประเมินจะเชื่อถือได้มากน้อยขึ้นอยู่กับเครื่องมือที่มีคุณภาพเป็นสำคัญ ซึ่งพิจารณาได้ ดังนี้

- คำถามต้องง่าย กระชับ ชัดเจน อ่านแล้วเข้าใจตรงกันว่าผู้ถามต้องการถามอะไร
- ในแต่ละคำถามควรถามประเด็นเดียว
- การตั้งคำถามต้องไม่เป็นการถามนำหรือชี้แนะคำตอบ

- เรียงลำดับข้อคำถามจากง่ายไปหายาก จากทั่วไป ไปหาเฉพาะเจาะจงหรือเรียงลำดับเหตุการณ์
- คำนึงถึงความรู้ ประสบการณ์ และวัยของของผู้ตอบเสมอ
- มีคำชี้แจงชัดเจนว่าจะให้ผู้ตอบตอบอย่างไร
- สร้างแบบสอบถามแล้วควรทดลองใช้ (Try Out) ก่อนทุกครั้ง

7. การเก็บรวบรวมข้อมูล หลังจากได้ออกแบบประเมินไว้แล้ว ผู้ประเมินต้องลงมือเก็บรวบรวมข้อมูลตามที่ต้องการ โดยอาจใช้หลาย ๆ วิธีการ เช่น การสังเกต การสัมภาษณ์ การสอบถาม ซึ่งการเลือกใช้วิธีการใดย่อมขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการประเมินและลักษณะข้อมูลที่ต้องการเป็นสำคัญ

8. การวิเคราะห์ข้อมูล เมื่อผู้ประเมินรวบรวมข้อมูลที่ต้องการได้แล้วผู้ประเมินต้องทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการทางสถิติที่เหมาะสมเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ของการประเมิน

9. การตัดสินผลการดำเนินงาน สรุปผล และอภิปรายการประเมินหลังจากได้ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติ ผู้ประเมินจำเป็นต้องตัดสินว่าโครงการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด พิจารณาทั้งผลผลิต (Output/Product) และผลลัพธ์ (Outcome/Impact) จากนั้นผู้ประเมินต้องสรุปผลประเมินให้เห็นภาพรวมทั้งหมดเพื่อให้เกิดแนวความคิดเชิงสร้างสรรค์ ผู้ประเมินจำเป็นต้องอภิปรายผลการประเมินด้วยเพื่อจะได้ทราบเหตุผลต่าง ๆ ที่เกิดผลการประเมินดังเช่นที่ปรากฏ

10. การเขียนรายงานประเมิน เมื่อการประเมินเสร็จสิ้น ผู้ประเมินต้องเขียนรายงานการประเมิน โดยนำเสนอการดำเนินการประเมินโครงการทุกขั้นตอน เพื่อให้ผู้อื่นรับทราบและเข้าใจการประเมิน โดยเฉพาะผู้บริหารและผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ เทคนิคการเขียนรายงานการประเมินจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ตามรายละเอียดหรือแนวทางในการดำเนินงานย่อมสามารถพิจารณาได้ถึงแนวทางตลอดจนขั้นตอนผู้มีส่วนสำคัญส่งเสริมการดำเนินการเพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ดังที่ (สุวรรณ นาควิบูลย์วงศ์, 2556) ได้ระบุถึงการวางแผนการประเมินผลโครงการ ดังนี้

กรอบการวางแผนการประเมินผล หรือ The Framework for Evaluation Plan เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องกำหนดขึ้นเพื่อให้การประเมินผลดำเนินการอย่างครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ของการประเมินผล สำหรับกรอบการวางแผนการประเมินผลควรดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. การพิจารณาเป้าประสงค์หรือวัตถุประสงค์โครงการ ผู้ประเมินต้องทำความเข้าใจต่อเป้าประสงค์หรือวัตถุประสงค์ของโครงการให้ชัดเจน โดยพิจารณาว่ามีความเหมาะสมต่อการนำไปปฏิบัติและสอดคล้องต่อความเป็นจริงมากน้อยเพียงใด หรือมีความครอบคลุมกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการหรือไม่ สำหรับขั้นตอนนี้มีความสำคัญมากเนื่องจากความสำเร็จของโครงการย่อมขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของเป้าประสงค์เป็นสำคัญ

2. การพิจารณาแนวทางปฏิบัติโครงการควรมีความชัดเจน ผลการวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติจะทำให้ผู้ประเมินทราบว่า แนวทางปฏิบัติใดเหมาะสมหรือมีความบกพร่อง ซึ่งมีโอกาสที่จะนำมาสู่ปัญหา อย่างไรก็ตาม ผู้ประเมินอาจกำหนดข้อสังเกตว่า โอกาสที่โครงการจะประสบความสำเร็จมีมากหรือน้อยเพียงใด พร้อมทั้งให้ข้อเสนอสำหรับการแก้ไขปัญหาและลดความเสียหายที่มีโอกาสเกิดขึ้นจากโครงการให้น้อยที่สุด

3. การพิจารณาสมรรถนะองค์การที่รับผิดชอบนำโครงการไปปฏิบัติ เป็นการประเมินขีดความสามารถขององค์การที่นำโครงการไปปฏิบัติ โดยพิจารณาจากภาวะผู้นำ วิสัยทัศน์ผู้นำองค์การ การจัดโครงสร้างองค์การ การบริหารงานบุคลากร ทรัพยากรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลต่อความสำเร็จโครงการ การประเมินผลในขั้นนี้จะทำให้ผู้ประเมินทราบขีดความสามารถขององค์การที่รับผิดชอบว่าอยู่ในระดับใด ต้องได้รับการแก้ไขหรือไม่ เพื่อนำนโยบายหรือโครงการไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์ อาจกล่าวได้ว่า สมรรถนะขององค์การที่รับผิดชอบนำโครงการไปปฏิบัติมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อโอกาสแห่งความสำเร็จของโครงการ

4. การสังเคราะห์ข้อมูลเพื่อช่วยในการพัฒนาโครงการ ข้อมูลต้องครอบคลุมทั้งปัจจุบันและคาดการณ์หรือพยากรณ์ข้อมูลแนวโน้มต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อนำมาใช้วางแผนการประเมินผล โดยข้อมูลที่มีความหลากหลายและรอบด้านย่อมมีประโยชน์ต่อการนำมาสังเคราะห์เพื่อหาแนวทางที่มีความเหมาะสมที่สุด และตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียดีที่สุด

5. การพิจารณาความชัดเจนของโครงการ โดยพิจารณาจากเป้าประสงค์ของโครงการที่ต้องก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อกลุ่มบุคคล วิธีดำเนินการมีความชัดเจนหรือคลุมเครือในประเด็นใด ในกรณีที่ต้องพบต้องรับดำเนินการแก้ไข ผลที่คาดว่าจะได้รับ และมาตรการหรือแนวทางใดที่จะป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบ ทั้งนี้ การพิจารณาความชัดเจนทำให้สามารถวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหา และนำเสนอถึงแนวทางหรือมาตรการต่าง ๆ ที่จะนำมาแก้ไขหรือป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบที่มีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

6. การปรับปรุงการปฏิบัติของโครงการ เป็นความสามารถที่ต้องใช้ข้อมูล ประสบการณ์ และความรอบรู้ต่างๆ เพื่อนำเสนอแนวทางในการแก้ไข หรือปรับปรุงการปฏิบัติของโครงการให้เป็นไปตามเป้าประสงค์และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สำหรับการให้ข้อเสนอต้องมีความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติ และไม่ใช่อ้างอิงเชิงทฤษฎีที่ยากต่อการนำมาปฏิบัติ

7. การกำกับผลลัพธ์ของโครงการ เป็นการตระหนักถึงความสำคัญของโครงการซึ่งไม่ได้จำกัดเพียงผลผลิตแต่ต้องพิจารณาไปถึงผลลัพธ์ และผลกระทบที่อาจตามมา เพราะฉะนั้นในการประเมินผลโครงการต้องดำเนินการวางแผนให้ครอบคลุมและประเมินผลลัพธ์หรือผลกระทบที่จะตามมาอีกด้วย

8. พิจารณาความคุ้มค่าของโครงการ โดยเฉพาะโครงการที่เป็นการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม โดยกำหนดแนวทางประเมินต้นทุน และผลประโยชน์ตอบแทนว่ามีความคุ้มค่าเชิงเศรษฐกิจหรือไม่ ซึ่งประเมินได้ง่ายกว่าความคุ้มค่าในทางสังคมที่ต้องใช้ระเบียบวิธีการที่เป็นระบบเพื่อพิจารณาถึงความคุ้มค่าของโครงการ

9. ความสัมพันธ์ของกระบวนการวางแผน ประเมินผลโครงการ ซึ่งมีลักษณะสัมพันธ์เชิงกระบวนการที่ชัดเจน การออกแบบและประเมินผลการจัดโครงการช่วยให้เข้าใจภาพกว้างและเชื่อมโยงระหว่างไปถึงการกำหนดประเภทโครงการและประเภทการประเมินผลโครงการ ย่อมทำให้เกิดความเข้าใจถึงการดำเนินการ การรับประโยชน์ของการประเมินเพื่อนำผลลัพธ์ไม่ว่าจะด้วยวิธีการประเมินแบบใดมาเป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อทำการปรับปรุงสำหรับพัฒนา หรือการวางแผน ตลอดจนการประเมินประสิทธิภาพอย่างทั่วถึง

ตัวอย่างรูปแบบการประเมินโครงการ

1. แนวคิดและโมเดลซีบีในการประเมินของสตัฟเฟิลบีม (Srufflebeam's CIPP Model)

ในปีค.ศ.1971 สตัฟเฟิลบีมและคณะได้เขียนหนังสือเกี่ยวกับทางการประเมินที่มีชื่อว่า “Educational Evaluation and decision Making” ซึ่งที่นี่เป็นที่ยอมรับในวงการศึกษาไทยเพราะได้ให้แนวคิดและวิธีการทางการวัดและประเมินผลการศึกษาได้น่าสนใจและทันสมัย อีกทั้งสตัฟเฟิลบีมได้มีการเขียนหนังสือเกี่ยวกับการประเมินและรูปแบบของการประเมินอย่างต่อเนื่อง จึงกล่าวได้ว่า “สตัฟเฟิลบีม” เป็นผู้มียุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาทฤษฎีการประเมิน จนแนวคิดเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในปัจจุบันที่เรียกว่า “CIPP Model” ทั้งนี้รูปแบบการประเมินนี้เป็นการประเมินภาพรวมโครงการ ตั้งแต่บริบท ปัจจัยป้อน กระบวนการ และผลผลิต (Context, Input, Process and product) โดยใช้วิธีสร้างเกณฑ์และประสิทธิภาพโครงการ ทั้งภาพรวมหรือรายปัจจัยเป็นสำคัญ ซึ่งอธิบายได้ดังนี้

1. การประเมินบริบทหรือประเมินเนื้อความ (Context Evaluation) เป็นการศึกษาปัจจัยพื้นฐานที่นำไปสู่การพัฒนาเป้าหมายของโครงการ ได้แก่ บริบทสภาพแวดล้อม นโยบาย วิสัยทัศน์ ปัญหา แหล่งทุน สภาพความผันผวนทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ตลอดจนแนวโน้มการก่อตัวของปัญหาที่อาจจะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการ เป็นต้น

2. การประเมินปัจจัยป้อน (Input Evaluation) เพื่อค้นหาประสิทธิภาพขององค์ประกอบที่นำมาเป็นปัจจัยป้อน จำแนกเป็นบุคคล สิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือ อุปกรณ์ ครุภัณฑ์ ศักยภาพการบริหารงาน ซึ่งแต่ละปัจจัยก็ยังจำแนกย่อยออกไปอีก เช่น บุคคล อาจพิจารณาเป็น เพศ อายุ สถานภาพทางสังคมและเศรษฐกิจ ความพึงพอใจ ความคาดหวัง ศักยภาพ ความสามารถ ประสบการณ์ ความรู้ คุณวุฒิทางการศึกษา ถิ่นที่อยู่และลักษณะกระบวนการกลุ่ม เป็นต้น

3. การประเมินกระบวนการ (Process Evaluation) เป็นการศึกษาต่อจากการประเมินบริบทและปัจจัยป้อนว่ากระบวนการเป็นไปตามแผนที่วางไว้ เป็นการศึกษาค้นหาข้อบกพร่อง จุดอ่อน หรือจุดแข็งของกระบวนการบริหารจัดการโครงการที่จะนำโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ว่ามีประสิทธิภาพมากเพียงใด

4. การประเมินผลผลิต (Product Evaluation) เป็นการตรวจสอบประสิทธิผลโครงการ โดยเฉพาะความสอดคล้องระหว่างวัตถุประสงค์กับผลลัพธ์ที่ได้แล้วนำเกณฑ์ที่กำหนดไปตัดสิน เกณฑ์มาตรฐานนั้นอาจจะกำหนดขึ้นเองหรืออาศัยเกณฑ์ที่บุคคลหรือหน่วยงานอื่นกำหนดไว้ก็ได้ ซึ่งในที่นี้ผู้วิจัยจะกล่าวในตอนต่อไป

2. แนวความคิดและแบบจำลองของ R.W. Tyler

R.W. Tyler เป็นนักประเมินรุ่นแรก ๆ ในปีค.ศ. 1930 และเป็นผู้เริ่มบุกเบิกแนวความคิดเห็นเกี่ยวกับการประเมินโครงการ มีความเห็นว่า “การประเมินคือการเปรียบเทียบพฤติกรรมเฉพาะอย่าง (performance) กับจุดมุ่งหมายเชิงพฤติกรรมที่วางไว้” โดยมีความเชื่อว่าจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้ชัดเจน รัดกุม และจำเพาะเจาะจงจะเป็นแนวทางช่วยในการประเมินได้เป็นอย่างดี ภายหลังจากคำจำกัดความของการประเมินดังกล่าวนี้จะเห็นได้ว่ามีแนวความคิดเห็นว่าโครงการจะประสบผลสำเร็จหรือไม่ดูได้จากผลผลิตโครงการว่าตรงตามจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้แต่แรกหรือไม่เท่านั้น แนวคิดลักษณะดังกล่าวนี้เรียกว่า “แบบจำลองที่ยึดความสำเร็จของจุดมุ่งหมาย

เป็นหลัก (Goal Attainment Model or Objective) เรียกว่า Tyler’s Goal Attainment Model” ซึ่งต่อมาในปีค.ศ. 1950 ได้มีรูปแบบมาปรับใช้เป็นกระบวนการตัดสินการบรรลุวัตถุประสงค์ของสิ่งที่ทำการประเมิน (R.W. Tyler, 1950) เรียกว่า “Triple Ps Model” ประกอบด้วย (1) P-Philosophy & Purpose - ปรัชญา/จุดมุ่งหมาย (2) P-Process – กระบวนการ (3) P-Product – ผลผลิต ตลอดจนการประยุกต์ใช้ในการประเมินโครงการทางการศึกษาได้โดยการประเมินความสัมพันธ์ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ปรัชญา/จุดมุ่งหมายของโครงการมีความสัมพันธ์กับกระบวนการและผลผลิตหรือไม่ ถ้าประเมินเป็นส่วนก็จะประเมินในด้านประสิทธิภาพของปรัชญา/จุดมุ่งหมายและกระบวนการประเมินประสิทธิผลของผลผลิตว่าตรงกับปรัชญา/จุดมุ่งหมายหรือไม่ ? และมีประสิทธิภาพเพียงใด เป็นต้น

โครงสร้างดำเนินการ “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)”

ตารางที่ 1 รายละเอียดโครงสร้างดำเนินการ “การติดตามและประเมินโครงการ ฯ”

วัตถุประสงค์	ลำดับขั้นตอนการวิจัย	วิธีวิจัยกลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	การวิเคราะห์ข้อมูล
1. ประเมินการดำเนินงานโครงการการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยองจังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)	ระยะที่ 1 วิเคราะห์สภาพการดำเนินงาน ขั้นตอน 1 ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อร่างกรอบแนวคิดในประเด็นปัญหา และแนวคิด / หลักการทฤษฎีเพื่อจะยกกร่างกรอบแนวคิดติดตามประเมินโครงการ	ศึกษาเอกสารแนวคิดและทฤษฎีครอบคลุมบริบทที่มีความเกี่ยวข้อง	แหล่งข้อมูลต่าง ๆ เช่น เอกสาร ตำรา งานวิจัย บทความที่เกี่ยวข้อง	การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)
	ขั้นตอน 2 ออกแบบและสร้างเครื่องมือ นำข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์/สังเคราะห์จากประเด็นปัญหา หลักการหรือแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ จากนั้นทำการเก็บข้อมูล และทำการวิเคราะห์สารสนเทศตามระบุไว้ในขั้นตอนที่ 1	การรวบรวมข้อมูลจากประชากร	แบบสอบถามแบบสัมภาษณ์	หาความถี่ ค่าร้อยละ ข้อมูลเชิงพรรณนาในข้อมูลที่สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

วัตถุประสงค์	ลำดับขั้นตอนการวิจัย	วิธีวิจัยกลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	การวิเคราะห์ข้อมูล
	ขั้นตอน3 สังเคราะห์เนื้อหาส่วนประกอบต่าง ๆ วิเคราะห์ และยกร่าง ฯ โดยศึกษาเนื้อหาเพื่อวิเคราะห์และสังเคราะห์อย่างสอดคล้องประเด็นปัญหาการวิจัยโดยใช้กระบวนการที่มีความน่าเชื่อถือ	ศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	แบบบันทึกการทบทวนวรรณกรรม เครื่องมือการทบทวนสังเคราะห์วรรณกรรม	การดำเนินการจัดทำ SystemReview จาก การกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
2. จัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการ การขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)	ระยะที่ 2 จัดทำข้อเสนอ ขั้นตอน 4 สร้างและพัฒนาด้านแบบเพื่อดำเนินการประเมินคุณภาพโดยนำร่างไปประเมินคุณภาพ จากนั้นปรับปรุงให้ได้คุณภาพ ขั้นนี้เป็นไปตามระเบียบวิธีวิจัยเพื่อการรับรองผลการศึกษา			ความถี่และค่าร้อยละ ข้อมูลเชิงพรรณนาในข้อมูลที่สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ
	ขั้นตอน 5 สรุปองค์ความรู้จากการนำผลการประเมินมาสรุปองค์ความรู้ที่ได้ใหม่ และทำรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์		แบบสอบถาม แบบสนทนากลุ่ม	ความถี่และค่าร้อยละ ข้อมูลเชิงพรรณนาในข้อมูลที่สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จักรกฤษ เสงสา, มงคล รัชชะ และอนุ สุราช. (2564) ทำการศึกษาเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคุณลักษณะส่วนบุคคล ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และหาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้มารับบริการโรงพยาบาลบ้านด่านลานหอย อำเภอบ้านด่านลานหอย จังหวัดสุโขทัย กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มารับบริการ 300 คน ผลวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิง ร้อยละ 48.3 เพศชาย ร้อยละ 51.7 ระดับความรู้ในภาพรวม อยู่ระดับปานกลาง ร้อยละ 54 รองลงมา ระดับต่ำ ร้อยละ 25 และระดับสูง ร้อยละ 21 ระดับทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ภาพรวม อยู่ในระดับไม่ดี ร้อยละ 60.3 รองลงมา คือ ระดับดี ร้อยละ 39.7 ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ภาพรวม อยู่ในระดับไม่ดี ร้อยละ 51.7 รองลงมา คือ ระดับดี ร้อยละ 48.3 และพบว่า อายุ สถานภาพ และทักษะ สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 แต่ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และความรู้ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05

อนัญญา หานูญมี, ชนัญญา จิระพรกุล และเนาวรัตน์ มณีนิล. (2567) ทำการวิจัยเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวางเพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ นักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษา จ.หนองคาย ปีการศึกษา 2566 จำนวน 525 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามระหว่างวันที่ 20-31 กรกฎาคม 2566 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ใช้สถิติ Multiple logistic regression นำเสนอค่า Adjusted odds ratio พร้อมช่วงเชื่อมั่น 95% ผลการศึกษา พบว่า ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 21.9 (95%CI: 18.6-25.7) (จำนวน 115 คน จากกลุ่มตัวอย่าง 525 คน) และปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (P-value < 0.05) ได้แก่ เพศ การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ประเภทรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ กล่าวคือ เมื่อควบคุมผลกระทบจากตัวแปรที่เหลือในสมการสุดท้ายแล้ว พบว่า เพศชายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็น 3.96 เท่าของเพศหญิง (Adjusted OR : 3.96 ; 95%CI : 2.20-7.12) ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือบางครั้งและทุกครั้งขณะขับขี่ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์เป็น 3.75 เท่าของผู้ไม่เคยใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (Adjusted OR : 3.75 ; 95% CI : 1.89-7.42) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ระบบเกียร์ 4 จังหวะ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์เป็น 2.98 เท่าของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ระบบ 2 จังหวะ (Adjusted OR : 2.98 ; 95% CI : 1.14-7.77) ผู้มีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ระดับต่ำ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็น 9.76 เท่าของผู้มีพฤติกรรมระดับดี (Adjusted OR : 9.76 ; 95% CI: 3.09-30.84) ผู้มีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ระดับปานกลางมีโอกาสดังกล่าวเป็น 2.15 เท่าของผู้ที่มีพฤติกรรมระดับดี (Adjusted OR: 2.15 ; 95% CI: 1.34-3.45)

สรุปและข้อเสนอแนะการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบความชุกสูง เพศ การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ประเภทรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ดังนั้น ควรมีการบังคับใช้กฎหมายห้ามโทรศัพท์ขณะขับขี่ให้มีความเข้มงวดมากขึ้น และเน้นการส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ สร้างความรู้ความเข้าใจในด้านความปลอดภัยทางถนนให้เยาวชนมีวินัยในการขับขี่และใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ฐิติมา แสนโชติ. (2566) ทำการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุ้ง อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 30 คน เก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง และแบบรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา สถิติการทดสอบเครื่องหมาย Wilcoxon และการวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบที่พัฒนาขึ้นประกอบด้วย การปลุกกระตือรือร้นความร่วมมือจากชุมชน ปลุกจิตสำนึกการขับขี่ด้วยธรรมณูชุมชน ปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อม ส่งผลให้จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ 2562 - 2565 มีแนวโน้มลดลง เช่นเดียวกับอัตราการตายจากอุบัติเหตุต่อประชากรแสนคน จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุรายเดือนเปรียบเทียบระหว่างก่อน-หลัง ในการใช้รูปแบบพบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ชยากร สืบเครือ และ คมศิลป์ ประสงค์สุข. (2567) ทำการวิจัยศึกษาสภาพการดำเนินการ และปัญหาในการดำเนินการความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุของนักเรียน และศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการดำเนินการความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียนโรงเรียนในอำเภอมะนัง อ่างทอง สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอ่างทอง เขต 1 กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้บริหารสถานศึกษา จำนวน 40 คน ครูผู้สอนจำนวน 125 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 165 และกลุ่มเป้าหมายที่ใช้สนทนา คือ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ใช้ในการสัมภาษณ์ศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการดำเนินการความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุของนักเรียน จำนวน 7 คน เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.98 และแบบสัมภาษณ์ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ด้วยการหาความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การสังเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า

1. สภาพการดำเนินการความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุของนักเรียน โรงเรียนในอำเภอมะนัง อ่างทอง โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ส่วนปัญหาการดำเนินการความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุของนักเรียน โรงเรียนในอำเภอมะนัง อ่างทอง สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอ่างทอง เขต 1 โดยรวมอยู่ในระดับน้อย
2. แนวทางแก้ไขปัญหาการดำเนินการความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุของนักเรียน โรงเรียนอำเภอมะนัง อ่างทอง ประกอบด้วย 1) สำรวจสภาพของอาคารเรียนโดยอาศัยการมีส่วนร่วมของผู้ใช้อาคารเรียนและดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซม โดยประสานขอความร่วมมือหน่วยงานดำเนินการซ่อมแซมปรับปรุงอาคารเรียน

2) วางแผนดำเนินงานกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจัดหาอุปกรณ์มาติดตั้งหรือซ่อมแซมส่วนที่ชำรุด 3) ให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมวางแผน ใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิษย์เก่า ผู้มีความรู้ในเรื่องนั้น เข้ามามีส่วนร่วมดำเนินงานและติดตามผลการดำเนินงาน 4) ให้ผู้ที่มีความรู้ในเฉพาะด้านมาให้ความรู้กับบุคลากรและนักเรียน จัดทำคู่มือการใช้งานเครื่องมือและอุปกรณ์ แยกเป็นหมวดหมู่ 5) ขอความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องทางด้านจราจร ประสานงานกับชุมชนให้มีส่วนร่วมดูแลความปลอดภัยการจราจรหน้าโรงเรียน

กิจจา จิตรภิมรย์, ขนพร พลตงนอก และคณะ. (2567) ทำการศึกษาอัตราการเสียชีวิตจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่มีสาเหตุหลักมาจากการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะและลำคอขณะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน แม้การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันเหตุขั้นรุนแรงแต่มีไม่น้อยที่ยังพบการเสียชีวิตแม้ขณะสวมหมวกนิรภัย การวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพความปลอดภัยของหมวกนิรภัยของกลุ่มผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายหนึ่งโดยใช้แบบบันทึกผลสำรวจที่สร้างขึ้นเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ 120 คน ที่ผ่านการคัดเลือกแบบเจาะจง ตลอดจนประเมินสภาพและพฤติกรรมการใช้งานของหมวกนิรภัยที่เกี่ยวกับความปลอดภัย วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 92.5) มีอายุระหว่าง 36-45 ปี (ร้อยละ 32.5) ประกอบอาชีพขับซึ่รถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นอาชีพหลัก (ร้อยละ 79.2) ระยะเวลาในการประกอบอาชีพอยู่ระหว่าง 1-5 ปี (ร้อยละ 36.7) ผลการสำรวจหมวกนิรภัย จำนวน 120 ใบ มีหมวกนิรภัย สูงถึงร้อยละ 70.8 ไม่ผ่านเกณฑ์ประเมิน โดยพบว่ามีหมวกนิรภัย 80 ใบ (ร้อยละ 66.7) เคยตกกระแทก 54 ใบ (ร้อยละ 45.0) พบแผ่นบังลมมีรอยขีดข่วนบดบังทัศนวิสัย และมีถึง 36 ใบ (ร้อยละ 30.0) มีอายุใช้งานมากกว่า 5 ปี 13 ใบ (ร้อยละ 10.8) ไม่มีแผ่นบังลม และอีก 9 ใบ (ร้อยละ 7.5) พบมีการดัดแปลงหรือตกแต่งหมวกนิรภัยตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าวมีประโยชน์ในการรณรงค์ให้ความรู้แก่พนักงานขับรถเพื่อเป็นแนวทางในการสำรวจสภาพความปลอดภัยของอุปกรณ์จนก่อให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยในการสัญจรบนท้องถนน

ชัยวรพงศ์ ชูแก้ว, พัทธลย์ ชูแก้ว, วัชนะชัย จุ่มผา และ เจตน์จรรย์ อาจโธสง. (2563) ทำการวิจัย โดยศึกษาผลการถ่ายทอดความรู้ และสำรวจความพึงพอใจด้านการขับซึ่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลอย่างปลอดภัย กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขต จันทบุรี 1,756 คน คัดเลือกแบบเจาะจงจากนักศึกษาที่ลงทะเบียนเข้ารับการถ่ายทอดความรู้การเสริมสร้างศักยภาพด้านการขับซึ่ปลอดภัย 80 คน เครื่องมือวิจัย ประกอบด้วย แบบทดสอบก่อนและหลังของความรู้ด้านการขับซึ่ปลอดภัย แบบสำรวจความพึงพอใจ สถิติที่ใช้ ประกอบด้วย ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สรุปผลวิจัย ดังนี้ นักศึกษาที่เข้ารับการถ่ายทอดความรู้ 80 คน ทำแบบทดสอบก่อนถ่ายทอดความรู้ 50 ข้อ พบว่ามีคะแนนเฉลี่ย 23.98 คะแนน เมื่อนักศึกษาเข้ารับการถ่ายทอดความรู้ ระยะเวลา 5 ชั่วโมง สามารถทำแบบทดสอบหลังการถ่ายทอดความรู้ จำนวน 50 ข้อ มีคะแนนเฉลี่ย 43.64 คะแนน ผลสำรวจความพึงพอใจในการถ่ายทอดความรู้สำหรับเสริมสร้างศักยภาพการขับซึ่ ภาพรวมมีค่าเฉลี่ย 4.36 อยู่ในระดับดี

เพชรณา พรธรรมรักษ์. (2565) ทำการวิจัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 2) ศึกษาปัจจัยและแนวทางการแก้ปัญหาที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูล คือ หน่วยงานภาคีความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง และจังหวัดลำพูน เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก วิเคราะห์และกลั่นกรองข้อมูลเชิงพรรณนา สรุปผลการวิจัยพบว่า 1) สภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ส่วนมากเป็นรถจักรยานยนต์ เกิดอุบัติเหตุบ่อยหลังเวลา 18.00 นาฬิกา สาเหตุส่วนมากเกิดจากเมาแล้วขับและใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด และ 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ต้องบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ถนนอย่างปลอดภัย เข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง ปัจจัยด้านถนน การตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ปัจจัยด้านยานพาหนะ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในการใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัย ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม อุปสรรคทางธรรมชาติในการสัญจร การชำรุดของอุปกรณ์ส่งผลให้ขีดความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง และปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรนำเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้และแนวทางแก้ปัญหา รัฐบาลควรกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างชัดเจน ให้มีอำนาจหน้าที่และงบประมาณที่เพียงพอ สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้ และประชาชนต้องตระหนักในการป้องกันตนเองและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

พัชรสิริ ศรีเวียง และ กษมา ภูสีสด. (2565) ทำการศึกษาภาคตัดขวางปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาแห่งหนึ่ง ในจังหวัดลำปาง จำนวน 240 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ประกอบด้วย ข้อมูลส่วนบุคคล ความรู้ ความตระหนัก แรงสนับสนุนทางสังคม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ มีการสุ่มตัวอย่างโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Statulator แบบ Two sample comparison of proportion ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ โดยตรวจสอบความตรงของเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญ วิเคราะห์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้วย KR-20 และ Cronbach's Alpha coefficient มีการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ร้อยละ ไคสแควร์ และสถิติการถดถอยโลจิสติก

จากการศึกษาพบว่า 1) ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริมที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ความตระหนักเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ($p\text{-value}=.028$) สภาพอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value}=.002$) ทำ พ.ร.บ. รถประจำปี ($p\text{-value}=.037$) ส่วนปัจจัยทางกายภาพไม่ได้สัมพันธ์ทางสถิติ 2) ปัจจัยเกี่ยวกับขณะที่กำลังศึกษา ($p\text{-value}=.010$) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ($D\text{-value}=.004$) สัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ อายุมากกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี ($95\%CI = 1.17\text{-}3.77$) ผู้ที่กำลังศึกษาชั้นปีที่ 2 ($95\%CI = 2.00\text{-}10.72$) และชั้นปีที่ 3 ($95\%CI = 1.81\text{-}10.02$) มีประสบการณ์เคยขับขี่

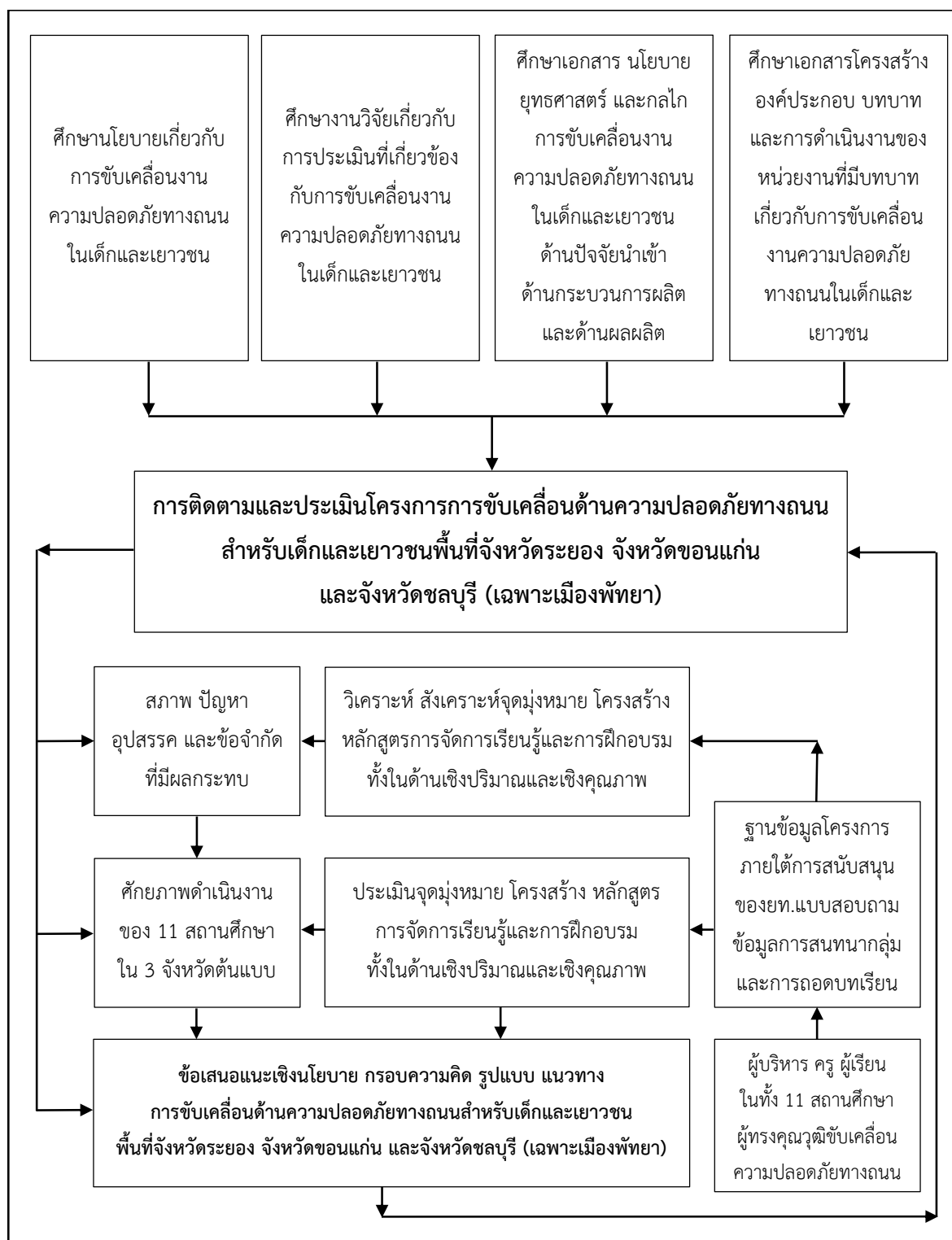
รถจักรยานยนต์ (95%CI = 1.45-10.55) ขับขี่หรือโดยสาร (95%CI = 1.40-5.72) และบ่อยครั้ง (95%CI = 1.17-3.64) และใช้รถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี (95%CI = 1.03-3.35) ดังนั้นควรมีการทำแผนแก้ไขลักษณะทางกายภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

พิชญา สุรพลชัย, อีรพล ศิลาวรรณ และเฉลิมวุฒิ น้อยโสภณ. (2565) ทำการศึกษาพัฒนาบอร์ดเกมสำหรับสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนแก่กลุ่มเยาวชน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลจากการใช้บอร์ดเกมการ์ดเกมและความพึงพอใจต่อการใช้บอร์ดเกมเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยแก่กลุ่มเยาวชน สู่การเสนอแนะเชิงนโยบายในการนำบอร์ดเกมไปประยุกต์ใช้เพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยงานวิจัยเป็นการวิจัยและพัฒนา ได้ออกแบบบอร์ดเกม "Dee-Riders" เสมือนภาพจำลองคนส่งของไปยังจุดมุ่งหมายภายในเวลาที่กำหนด โดยต้องระวังการกระทำผิดกฎจราจร รวมไปถึงมีการจัดทำการ์ดเกมเพื่อทดสอบความรู้เกี่ยวกับสัญลักษณ์จราจรและทดลองกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 40 คน ทั้งนี้จากกลุ่มที่เคยเล่นบอร์ดเกมอยู่แล้วและยังไม่เคยเล่นบอร์ดเกม

ผลการพัฒนาบอร์ดเกม "Dee-Riders" รวมถึงการ์ดเกม ชี้ให้เห็นว่า เมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อนเล่นและหลังเล่น ผู้เล่นมีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และคิดว่าบอร์ดเกมสามารถสะท้อนให้เกิดความตระหนักรู้ต่อการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ในระดับมาก (4.36 คะแนน SD = .727) ทั้งนี้ผลการศึกษาชี้ให้เห็นประเด็นสำคัญด้านความปลอดภัยอยู่ที่การขาดข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎและสัญญาณจราจรเป็นพื้นฐานสำคัญที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น งานวิจัยครั้งนี้นำไปสู่ข้อเสนอ 3 ประเด็นหลัก คือ 1) การส่งเสริมการปลูกจิตสำนึกตั้งแต่ระดับครอบครัว 2) ระดับโรงเรียน ผ่านการพัฒนาองค์ความรู้ ฝึกทักษะ และการจัดอบรม โดยอาศัยการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนผ่านหลากหลายช่องทาง และ 3) ระดับชุมชน/สังคม ที่มุ่งเน้นการปรับโครงสร้างทางสังคมให้มีการบังคับใช้กฎหมายมาตรฐานเดียวกัน และมีการบูรณาการดำเนินงานจราจรร่วมกันทุกภาคส่วน

กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ มีกรอบแนวคิดการวิจัย โดยสรุปดังแผนภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย

โดย คณะผู้วิจัย (2568)

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)” ใช้ระเบียบวิธีวิจัยพรรณนา (Descriptive Research) และวิธีวิจัยคุณภาพ ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทำการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation) การดำเนินงานของพื้นที่ในจังหวัดต้นแบบ รายละเอียดมี ดังนี้

1. ประชากรกลุ่มเป้าหมาย
2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรกลุ่มเป้าหมาย

ประชากรที่ใช้ศึกษาครั้งนี้ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่ม 1 ผู้บริหารหรือบุคลากรทางการศึกษา ผู้แทนภาครัฐ เอกชน ประชาสังคม และกลุ่ม 2 นักเรียนและนักศึกษาที่เข้าร่วมโครงการหรือกิจกรรม โดยศึกษาและรวบรวมข้อมูลจาก 2 กลุ่มพื้นที่ ได้แก่ กลุ่มที่ 1 สถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา จังหวัดระยอง จำนวน 5 แห่ง ประกอบด้วย วิทยาลัยเทคนิคระยอง วิทยาลัยเทคนิคบ้านค่าย วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด วิทยาลัยเทคนิคนิคมอุตสาหกรรมระยอง และวิทยาลัยการอาชีพแกลง และในจังหวัดขอนแก่น จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย วิทยาลัยเทคนิคน้ำพอง วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ และวิทยาลัยอาชีวศึกษาขอนแก่น กลุ่มที่ 2 สถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานสังกัดเมืองพัทยา 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงเรียนเมืองพัทยา 5 (บ้านเนินพัทยาเหนือ) โรงเรียนเมืองพัทยา 7 (บ้านหนองพังแค) และโรงเรียนเมืองพัทยา 11 (มัธยมสาธิตเมืองพัทยา) รวมทั้งสิ้น 11 แห่ง

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้ คณะผู้วิจัยดำเนินการสร้างเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลการติดตามและประเมินผล ประกอบด้วย แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ซึ่งมีลำดับการสร้างเครื่องมือตามขั้นตอน ดังนี้

1. การสร้างแบบสอบถาม ดำเนินการโดย รวบรวมข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อร่างแบบสอบถามเก็บข้อมูลตามวัตถุประสงค์การวิจัย แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบปลายปิด โดยให้เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียว

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินโครงการการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ฯ โดยที่รูปแบบของแบบสอบถามใช้การวัดข้อมูลประเภทอันตรภาคชั้น ดังนี้

- ระดับ 5 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นมากที่สุด
- ระดับ 4 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นมาก
- ระดับ 3 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นปานกลาง
- ระดับ 2 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นน้อย
- ระดับ 1 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

2. การสร้างแบบสัมภาษณ์ ดำเนินการโดย รวบรวมข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อกร่างกำหนดประเด็นสำหรับการสัมภาษณ์ ครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งแบบสัมภาษณ์เป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 เป็นประเด็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 เป็นประเด็นคำถามเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดต้นแบบ

เมื่อดำเนินการยกร่างเครื่องมือสำหรับใช้เก็บรวบรวมข้อมูลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว คณะผู้วิจัยดำเนินการนำเครื่องมือไปให้ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหาและพิจารณาความถูกต้องชัดเจนของประเด็นข้อคำถาม แล้วนำกลับปรับปรุงแก้ไข หลังจากนั้นจึงนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลต่อในพื้นที่

การเก็บรวบรวมข้อมูล

คณะผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาจากแหล่งข้อมูล 2 ลักษณะ ประกอบด้วย 1. ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ประชากรกลุ่มเป้าหมาย และ 2. ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลทั่วไป ข้อค้นพบต่าง ๆ ที่ได้จากการศึกษาเอกสาร (Documentary Study) เช่น เอกสารงานวิจัย บทความ งานวิชาการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อสรุป หรือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการติดตามและประเมินผลโครงการ

การจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล

1. การจัดทำข้อมูล ในการติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) คณะผู้วิจัยดำเนินการนำแบบสอบถามที่ได้คำตอบจากผู้ให้ข้อมูลและที่ได้จากการสัมภาษณ์ครบแล้วมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์คำตอบของแบบสอบถาม
2. นำแบบสอบถามที่ถูกต้องมาระบุหมายเลขเอกสาร
3. ประมวลผลข้อมูลเชิงปริมาณดำเนินการนำข้อมูลที่ระบุหมายเลขแล้วมาบันทึกลงในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และประมวลผลข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์
4. ประมวลผลข้อมูลเชิงคุณภาพดำเนินการโดยนำข้อมูลที่ระบุหมายเลขแล้วมาบันทึกเพื่อจัดทำ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลการติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนาจากแบบสอบถาม โดยใช้การวิเคราะห์ความถี่และร้อยละ และวิเคราะห์โดยใช้สถิติหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ตลอดจนวิเคราะห์เนื้อหาที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก/ประชุมสนทนากลุ่ม

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ค่าสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ประกอบด้วย 1. ความถี่ (Frequency) 2. ค่าร้อยละ (Percentage) 3. ค่าเฉลี่ย (Mean) และ 4. ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัย เรื่อง “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)” คณะผู้วิจัยดำเนินการรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของพื้นที่ต้นแบบด้านการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้มีขั้นตอนตามลำดับ ดังนี้

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์และแปลความหมายข้อมูล คณะผู้วิจัยใช้สัญลักษณ์ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง
S.D.	แทน	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

คณะผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งเป็น 2 ตอน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลเพื่อประเมินการดำเนินงานโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตอนที่ 1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพส่วนบุคคลของนักเรียน ฯ ผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 1.2 ผลการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตอนที่ 1.3 ผลการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา): กรณีกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน นักศึกษาที่มาจากสถานศึกษารูปแบบ/ประเภทอาชีวศึกษา

ตอนที่ 2 ผลเพื่อจัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตอนที่ 2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม

ตอนที่ 2.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการถอดบทเรียนโครงการ

ตอนที่ 2.3 ผลการยกร่างข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตอนที่ 1 ผลเพื่อประเมินการดำเนินงานโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตอนที่ 1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพส่วนบุคคลของนักเรียน นักศึกษาผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพส่วนบุคคลของนักเรียน นักศึกษาผู้ตอบแบบสอบถาม

ที่	ข้อมูลส่วนบุคคล	n=110	
		จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	57	51.82
	หญิง	50	45.45
	ไม่ประสงค์ระบุเพศ/LGBTQ+	3	2.73
	รวม	110	100.00
อายุ	อายุระหว่าง 10 - 12 ปี	4	3.64
	อายุระหว่าง 13 - 15 ปี	42	38.18
	อายุระหว่าง 16 - 18 ปี	58	52.73
	อายุระหว่าง 19 - 21 ปี	6	5.45
	รวม	110	100.00
ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา	ประถมศึกษาตอนปลาย	4	3.63
	มัธยมศึกษาตอนต้น	43	39.09
	ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	59	53.65
	ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	4	3.63
	รวม	110	100.00
จังหวัดที่ตั้งสถานศึกษา	ระยอง	20	18.18
	ขอนแก่น	43	39.09
	ชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)	47	42.73
	รวม	110	100.00
ประเภทของการศึกษา	กำลังศึกษารูปแบบสายสามัญ	47	42.73
	กำลังศึกษารูปแบบสายอาชีวศึกษา	63	57.27
	สาขาช่างยนต์	19	17.27
	สาขาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ	13	11.82
	สาขาช่างไฟฟ้ากำลัง	8	7.27
	สาขาการบัญชี	6	5.45
	สาขาการโรงแรม	5	4.55
	สาขาเครื่องกล	5	4.55

ที่	ข้อมูลส่วนบุคคล	n=110	
		จำนวน	ร้อยละ
	สาขาช่างกลโรงงาน	3	2.73
	สาขาการตลาด	1	0.91
	สาขาเทคโนโลยีธุรกิจดิจิทัล	1	0.91
	สาขาแมคคาทรอนิกส์	1	0.91
	สาขาอิเล็กทรอนิกส์	1	0.91
	รวม	110	100.00
รูปแบบ/วิธีการเดินทาง	ขับขี่รถจักรยานยนต์มาด้วยตนเอง	60	54.55
	ผู้ปกครองขับขี่รถจักรยานยนต์มาส่ง	27	24.55
	ผู้ปกครองขับรถยนต์ส่วนตัวมาส่ง	14	12.72
	นั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง	7	6.36
	นั่งรถยนต์โดยสารสาธารณะ	1	0.91
	ไม่ระบุ	1	0.91
	รวม	110	100.00
พาหนะสำหรับเดินทาง	รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	88	80.00
	รถยนต์ส่วนบุคคล	12	10.91
	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	9	8.18
	รถยนต์โดยสารสาธารณะ	1	0.91
	รวม	110	100.00
ระยะทางจากที่พัก ถึงโรงเรียน/วิทยาลัย	ไม่เกิน 10 กิโลเมตร	60	54.55
	11 - 20 กิโลเมตร	35	31.82
	21 - 30 กิโลเมตร	9	8.18
	31 - 40 กิโลเมตร	1	0.91
	41 - 50 กิโลเมตร	2	1.81
	ไม่ระบุ	3	2.73
	รวม	110	100.00
ระยะเวลาการเดินทาง	ไม่เกิน 10 นาที	33	30.00
	11 - 19 นาที	32	29.09
	20 - 28 นาที	22	20
	29 - 37 นาที	19	17.27
	38 - 46 นาที	3	2.73
	ไม่ระบุ	1	0.91

ที่	ข้อมูลส่วนบุคคล	n=110	
		จำนวน	ร้อยละ
	รวม	110	100.00
ใบอนุญาตขับขี่	มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	28	25.45
รถจักรยานยนต์	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	82	74.55
	รวม	110	100.00
ประสบการณ์การเกิด	เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่	50	45.45
อุบัติเหตุในการขับขี่ ฯ	ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่	60	54.55
	รวม	110	100.00

จากตารางที่ 2 พบว่าข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 57 คน (ร้อยละ 51.82) และเป็นเพศหญิง จำนวน 50 คน (ร้อยละ 45.45) ส่วนใหญ่อายุอยู่ในช่วง 16 - 18 ปี จำนวน 58 คน (ร้อยละ 52.73) และอายุ 13-15 ปี จำนวน 42 คน (ร้อยละ 38.18) กำลังศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) จำนวน 59 คน (ร้อยละ 53.65) และมีธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 43 คน (ร้อยละ 39.09) ซึ่งอยู่ในการศึกษาประเภทอาชีวศึกษา จำนวน 63 คน (ร้อยละ 57.27) และประเภทสามัญ จำนวน 47 คน (ร้อยละ 42.73)

สำหรับข้อมูลในการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงสถานศึกษา ส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง จำนวน 60 คน (ร้อยละ 54.55) พาหนะส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ส่วนตัว จำนวน 88 คน (ร้อยละ 80.00) ระยะทางที่ใช้ในการเดินทางอยู่ในรัศมีไม่เกิน 10 กิโลเมตร (ร้อยละ 54.55) และใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 10 นาที จำนวน 33 คน (ร้อยละ 30.00) ในส่วนการครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า นักเรียนนักศึกษาไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มากถึง 82 คน (ร้อยละ 74.55) ตลอดจนไม่เคยประสบอุบัติเหตุ และเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ สัดส่วนใกล้เคียงกันอยู่ที่ ร้อยละ 54.55 และ 45.45 ตามลำดับ

ตอนที่ 1.2 ผลการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่ จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ โดยรวมและรายด้าน

ที่	รายการประเมิน	n=110		แปลผล
		$\bar{X}$	S.D.	
1	วิทยากร	4.15	0.76	มาก
2	ผู้เข้ารับการอบรม	4.03	0.77	มาก
3	กิจกรรมการฝึกอบรม	4.11	0.80	มาก
4	เนื้อหาการฝึกอบรม	4.20	0.76	มาก

5	ผู้รับผิดชอบโครงการ	4.11	0.78	มาก
6	ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม	4.03	0.84	มาก
รวม		4.11	0.79	มาก

จากตารางที่ 3 แสดงผลการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.11$, S.D.= 0.79) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยด้านที่อยู่ในระดับมากที่สุด คือ ด้านเนื้อหาฝึกอบรม ($\bar{X}=4.20$, S.D.=0.76) รองลงมา คือ ด้านวิทยากร ($\bar{X}=4.15$, S.D.=0.76) ในขณะที่ด้านกิจกรรมการฝึกอบรมและผู้รับผิดชอบโครงการ มีค่าเฉลี่ยระดับเท่ากัน ($\bar{X}=4.11$, S.D.=0.80), ($\bar{X}=4.11$, S.D.=0.78) ตามลำดับ

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ รายด้านและรายข้อ

ที่	รายการประเมิน	n=110		แปลผล
		$\bar{X}$	S.D.	
1	วิทยากร	4.15	0.76	มาก
1.1	วิทยากรมีความรู้ ความเชี่ยวชาญตรงตามเนื้อหาการฝึกอบรม	4.13	0.73	มาก
1.2	วิทยากรถ่ายทอดประสบการณ์ตรงตามเนื้อหาการฝึกอบรม	4.11	0.78	มาก
1.3	วิทยากรถ่ายทอดเนื้อหาตรงตามวัตถุประสงค์การฝึกอบรม	4.08	0.79	มาก
1.4	วิทยากรถ่ายทอดความรู้ทำให้ผู้ได้รับตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น	4.25	0.74	มาก
1.5	วิทยากรสามารถลำดับความสำคัญของเนื้อหาการฝึกอบรมได้	4.13	0.78	มาก
1.6	วิทยากรสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ทำให้การฝึกอบรมน่าสนใจ	4.16	0.77	มาก
1.7	วิทยากรสามารถตอบข้อซักถามทำให้เข้าใจต่อเนื้อหาครบถ้วน	4.16	0.74	มาก
1.8	วิทยากรใช้สื่ออุปกรณ์การถ่ายทอดความรู้ได้เหมาะสมกับเนื้อหาของการฝึกอบรม	4.15	0.73	มาก
2	ผู้เข้ารับการอบรม	4.03	0.77	มาก
2.1	การกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมการอบรมมีจำนวนที่เหมาะสม	3.99	0.75	มาก
2.2	การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมการอบรมมีความเหมาะสม	4.02	0.79	มาก
2.3	การกำหนดหัวข้อของการฝึกอบรมมีความเหมาะสม	4.09	0.78	มาก
3	กิจกรรมการฝึกอบรม	4.11	0.80	มาก
3.1	กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องจุดมุ่งหมายของโครงการฝึกอบรม	4.15	0.77	มาก
3.2	กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องความต้องการของผู้เข้ารับการฝึก	4.07	0.77	มาก

ที่	รายการประเมิน	n=110		แปลผล
		$\bar{X}$	S.D.	
3.3	กิจกรรมการฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะพฤติกรรมการขับขี่	4.10	0.79	มาก
3.4	กิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน	4.08	0.86	มาก
3.5	ระยะเวลาที่ใช้ในกิจกรรมเหมาะสมกับเนื้อหาสาระการฝึกอบรม	4.15	0.77	มาก
3.6	การเลือกใช้เทคนิควิธีสำหรับกิจกรรมฝึกอบรมมีความเหมาะสม	4.10	0.86	มาก
3.7	รูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่เหมาะสม	4.12	0.81	มาก
4	เนื้อหาการฝึกอบรม	4.20	0.76	มาก
4.1	เนื้อหา มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การฝึกอบรม	4.19	0.77	มาก
4.2	เนื้อหาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อการขับขี่ในชีวิตประจำวัน	4.23	0.77	มาก
4.3	เนื้อหาทำให้ตระหนักความปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนน	4.24	0.74	มาก
4.4	เนื้อหาตอบสนองต่อความต้องการนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน	4.14	0.77	มาก
5	ผู้รับผิดชอบโครงการ	4.11	0.78	มาก
5.1	สถานศึกษามีการประชาสัมพันธ์โครงการฝึกอบรมล่วงหน้า	4.08	0.77	มาก
5.2	ผู้จัดโครงการให้ความช่วยเหลือด้วยความกระตือรือร้น	4.07	0.71	มาก
5.3	ผู้จัดโครงการให้บริการด้านข้อมูล เช่น ตอบคำถาม ชี้แจงข้อสงสัย	4.12	0.83	มาก
5.4	ผู้จัดโครงการสามารถประสานงานอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี	4.11	0.81	มาก
5.5	ผู้จัดโครงการดำเนินการโครงการมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่	4.17	0.76	มาก
5.6	ผู้จัดโครงการสามารถบริหารจัดการโครงการฝึกอบรม	4.11	0.77	มาก
6	ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม	4.03	0.84	มาก
6.1	อาหารเครื่องดื่มเหมาะสมเพียงพอกับจำนวนผู้เข้าร่วมฝึกอบรม	3.94	0.91	มาก
6.2	เอกสารการฝึกอบรมมีความน่าสนใจ ทันสมัย	4.04	0.83	มาก
6.3	เอกสารการฝึกอบรมมีจำนวนเพียงพอต่อผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม	4.07	0.83	มาก
6.4	สถานที่จัดฝึกอบรมมีความสะดวกสบาย	3.99	0.84	มาก
6.5	สถานที่จัดฝึกอบรมเหมาะสมกับจำนวนผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม	4.06	0.82	มาก
6.6	สถานที่จัดฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรมการฝึกอบรม	4.11	0.83	มาก

จากตารางที่ 4 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี ฯ ในแต่ละรายด้าน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ด้านที่ 1 วิทยากร ภาพรวมมีผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 2 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.15$, $S.D.=0.76$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 4 วิทยากรสามารถถ่ายทอดความรู้ทำให้ผู้รับการฝึกอบรมตระหนักถึงความสำคัญต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากขึ้น ($\bar{X}=4.25$, $S.D.=0.74$) รองลงมา คือ ข้อที่ 6 วิทยากรสร้างบรรยากาศในการเรียนรู้ทำให้ผู้รับการฝึกอบรมเกิดความน่าสนใจ ($\bar{X}=4.16$, $S.D.=0.77$) และข้อที่ 7 วิทยากรสามารถตอบข้อซักถามของผู้รับการฝึกอบรมทำให้เข้าใจต่อเนื้อหาครบถ้วน ($\bar{X}=4.16$, $S.D.=0.74$) และข้อที่ 8 วิทยากรสามารถใช้สื่ออุปกรณ์ในการถ่ายทอดความรู้ได้เหมาะสมกับเนื้อหาของการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.15$, $S.D.=0.73$) ตามลำดับ

ด้านที่ 2 ผู้เข้ารับการอบรม ภาพรวมมีผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับสุดท้ายจากทุกด้าน ($\bar{X}=4.03$, $S.D.=0.77$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 3 การกำหนดหัวข้อการฝึกอบรมมีความเหมาะสม ($\bar{X}=4.09$, $S.D.=0.78$) และรองลงมา คือ ข้อที่ 2 การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมมีความเหมาะสม ($\bar{X}=4.02$, $S.D.=0.79$) ท้ายที่สุดข้อที่ 1 คือ การกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมการอบรมมีจำนวนที่เหมาะสม ($\bar{X}=3.99$, $S.D.=0.75$)

ด้านที่ 3 กิจกรรมการฝึกอบรม ภาพรวมผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 3 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.11$, $S.D.=0.80$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 1 กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายของโครงการฝึกอบรม และข้อที่ 5 ระยะเวลาที่ใช้ในกิจกรรมเหมาะสมกับเนื้อหาสาระการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.15$, $S.D.=0.77$) รองลงมา คือ ข้อที่ 7 รูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่เหมาะสม ($\bar{X}=4.12$, $S.D.=0.81$) และข้อที่ 6 และ 3 การเลือกใช้เทคนิควิธีสำหรับกิจกรรมฝึกอบรมมีความเหมาะสม, กิจกรรมฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะพฤติกรรมขับขี่มีค่าเฉลี่ยแตกต่างกันที่ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ ($\bar{X}=4.10$, $S.D.=0.86$), ($\bar{X}=4.10$, $S.D.=0.79$) ตามลำดับ

ด้านที่ 4 เนื้อหาการฝึกอบรม ภาพรวมมีผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 1 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.20$, $S.D.=0.76$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 3 เนื้อหาทำให้ตระหนักความปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนน ($\bar{X}=4.24$, $S.D.=0.74$) รองลงมา คือ ข้อที่ 2 เนื้อหาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อการขับขี่ในชีวิตประจำวัน ($\bar{X}=4.23$, $S.D.=0.77$) และข้อที่ 1 เนื้อหามีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การฝึกอบรม ($\bar{X}=4.19$, $S.D.=0.77$) ตามลำดับ

ด้านที่ 5 ผู้รับผิดชอบโครงการ ภาพรวมผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 3 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.11$, $S.D.=0.78$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 5 ผู้จัดโครงการดำเนินการโครงการมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ได้ดี ($\bar{X}=4.17$, $S.D.=0.76$) รองลงมา คือ ข้อที่ 3 ผู้จัดโครงการสามารถให้บริการด้านข้อมูล เช่น ตอบคำถาม ชี้แจงข้อสงสัย ($\bar{X}=4.12$, $S.D.=0.83$) และข้อที่ 4 และ 6 ผู้จัดโครงการสามารถประสานงานอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี, ผู้จัดโครงการสามารถบริหารจัดการโครงการฝึกอบรม มีค่าเฉลี่ยเท่ากันแตกต่างกันที่ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ ($\bar{X}=4.11$, $S.D.=0.81$) ($\bar{X}=4.11$, $S.D.=0.77$) ตามลำดับ

ด้านที่ 6 ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม ภาพรวมผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับสุดท้ายจากทุกด้าน ($\bar{X}=4.03$, S.D.=0.84) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 6 สถานที่การจัดฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรมการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.11$, S.D.=0.83) รองลงมา คือ ข้อที่ 3 เอกสารการฝึกอบรมมีจำนวนเพียงพอต่อผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.07$, S.D.=0.83) และข้อที่ 5 สถานที่จัดฝึกอบรมมีความเหมาะสมกับจำนวนของผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.06$, S.D.=0.82) ตามลำดับ

สรุปภาพรวม (เรียงลำดับจากมากไปน้อย)

ผลการประเมินการดำเนินงานโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ด้านที่ 1 เนื้อหาการฝึกอบรม ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

- 1.1 เนื้อหาการฝึกอบรมสร้างให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนน
- 1.2 เนื้อหาการฝึกอบรมสามารถนำไปปรับใช้ประโยชน์ต่อการขับขี่ในชีวิตประจำวันได้จริง
- 1.3 เนื้อหาการฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การฝึกอบรม
- 1.4 เนื้อหาการฝึกอบรมสามารถตอบสนองต่อความต้องการนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน

ด้านที่ 2 วิทยากร ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

- 2.1 วิทยากรถ่ายทอดความรู้ที่ทำให้ตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น
- 2.2 วิทยากรสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ที่ทำให้กิจกรรมการฝึกอบรมมีความน่าสนใจ
- 2.3 วิทยากรสามารถตอบข้อซักถามทำให้ผู้ถามเข้าใจต่อเนื้อหาอย่างครบถ้วน
- 2.4 วิทยากรใช้สื่ออุปกรณ์ในการถ่ายทอดความรู้ที่มีความเหมาะสมกับเนื้อหาสาระการฝึกอบรม
- 2.5 วิทยากรลำดับความสำคัญของเนื้อหาการฝึกอบรมก่อน-หลัง
- 2.6 วิทยากรมีความรู้ ความเชี่ยวชาญตรงตามเนื้อหาการฝึกอบรม
- 2.7 วิทยากรถ่ายทอดประสบการณ์ตรงให้สอดคล้องกับเนื้อหาการฝึกอบรม
- 2.8 วิทยากรถ่ายทอดเนื้อหาการฝึกอบรมให้ตรงตามวัตถุประสงค์การฝึกอบรม

ด้านที่ 3 กิจกรรมการฝึกอบรม ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

- 3.1 กิจกรรมการฝึกอบรมมีความสอดคล้องและทำให้เข้าใจถึงจุดมุ่งหมายของโครงการ
- 3.2 ระยะเวลาที่ใช้ในกิจกรรมเหมาะสมกับเนื้อหาสาระของการฝึกอบรม
- 3.3 รูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมต้องกำหนดวัตถุประสงค์ให้มีความเหมาะสม
- 3.4 การเลือกใช้เทคนิควิธีการสำหรับกิจกรรมการฝึกอบรมให้มีความเหมาะสม
- 3.5 กิจกรรมเหมาะสมกับลักษณะพฤติกรรมขับขี่ของผู้เข้ารับการศึกษา
- 3.6 กิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน
- 3.7 กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องกับความต้องการของผู้เข้ารับการศึกษา

ด้านที่ 4 ผู้รับผิดชอบโครงการ

- 4.1 ผู้จัดโครงการ ดำเนินการโครงการฝึกอบรมอย่างมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ให้เป็นอย่างดี
- 4.2 ผู้จัดโครงการ ให้บริการด้านข้อมูล เช่น การตอบคำถาม การชี้แจงข้อสงสัย
- 4.3 ผู้จัดโครงการ ประสานงานอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดีให้กับผู้เข้ารับการฝึกอบรม
- 4.4 ผู้จัดโครงการ มีความสามารถในการบริหารจัดการโครงการ
- 4.5 สถานศึกษามีการประชาสัมพันธ์โครงการล่วงหน้า
- 4.6 ผู้จัดโครงการ ค่อยให้ความช่วยเหลือผู้เข้าร่วมด้วยความกระตือรือร้น

ด้านที่ 5 ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

- 5.1 สถานที่จัดฝึกอบรมมีความเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรมการฝึกอบรม
- 5.2 เอกสารประกอบการฝึกอบรมมีจำนวนเพียงพอต่อผู้เข้ารับการฝึกอบรม
- 5.3 สถานที่จัดฝึกอบรมมีความเหมาะสมกับจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม
- 5.4 เอกสารการฝึกอบรมมีความน่าสนใจ ทันสมัย
- 5.5 สถานที่จัดฝึกอบรมมีความสะดวกสบาย
- 5.6 อาหาร เครื่องดื่มของโครงการมีความเหมาะสมเพียงพอกับจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม

ด้านที่ 6 ผู้เข้ารับการอบรม ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ ตามลำดับ

- 6.1 การกำหนดหัวข้อการฝึกอบรมให้มีความเหมาะสมกับผู้เข้าร่วม
- 6.2 การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้ารับการอบรมให้มีความเหมาะสม
- 6.3 การกำหนดจำนวนผู้เข้ารับการอบรมให้มีจำนวนที่เหมาะสม

ตอนที่ 1.3 ผลการประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา): กรณีผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน นักศึกษาที่มาจากสถานศึกษารูปแบบ/ประเภทอาชีวศึกษา

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ โดยรวมและรายด้าน: กรณีกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน นักศึกษาที่มาจากสถานศึกษารูปแบบ/ประเภทอาชีวศึกษา

ที่	รายการประเมิน	n=63		แปลผล
		$\bar{X}$	S.D.	
1	วิทยากร	4.10	0.73	มาก
2	ผู้เข้ารับการอบรม	3.99	0.74	มาก
3	กิจกรรมการฝึกอบรม	4.07	0.75	มาก
4	เนื้อหาการฝึกอบรม	4.18	0.71	มาก
5	ผู้รับผิดชอบโครงการ	4.07	0.72	มาก
6	ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการ	4.00	0.78	มาก

รวม	4.07	0.74	มาก
-----	------	------	-----

จากตารางที่ 5 แสดงผลการประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ในกรณีของกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน นักศึกษาที่มาจากสถานศึกษารูปแบบ/ประเภทอาชีวศึกษา ภาพรวมอยู่ระดับมาก ($\bar{X}=4.07$, S.D.= 0.74) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยด้านที่อยู่ในระดับมากที่สุด คือ ด้านเนื้อหาฝึกอบรม ($\bar{X}=4.18$, S.D.=0.71) รองลงมา ด้านวิทยากร ($\bar{X}=4.10$, S.D.=0.73) ในขณะที่ด้านกิจกรรมการฝึกอบรมและผู้รับผิดชอบโครงการ มีค่าเฉลี่ยระดับเท่ากัน แตกต่างที่ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ ($\bar{X}=4.07$, S.D.=0.75), ($\bar{X}=4.07$, S.D.=0.72) ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ รายด้านและรายข้อ: กรณีกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน นักศึกษาที่มาจากสถานศึกษารูปแบบ/ประเภทอาชีวศึกษา

ที่	รายการประเมิน	n=63		แปลผล
		$\bar{X}$	S.D.	
1	วิทยากร	4.10	0.73	มาก
1.1	วิทยากรมีความรู้ ความเชี่ยวชาญตรงตามเนื้อหาการฝึกอบรม	4.08	0.77	มาก
1.2	วิทยากรถ่ายทอดประสบการณ์ตรงตามเนื้อหาการฝึกอบรม	4.10	0.80	มาก
1.3	วิทยากรถ่ายทอดเนื้อหาตรงตามวัตถุประสงค์การฝึกอบรม	4.02	0.75	มาก
1.4	วิทยากรถ่ายทอดความรู้ทำให้ผู้ได้รับตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น	4.14	0.80	มาก
1.5	วิทยากรสามารถลำดับความสำคัญของเนื้อหาการฝึกอบรมได้	4.11	0.76	มาก
1.6	วิทยากรสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ทำให้การฝึกอบรมน่าสนใจ	4.08	0.79	มาก
1.7	วิทยากรสามารถตอบข้อซักถามทำให้เข้าใจต่อเนื้อหาครบถ้วน	4.16	0.79	มาก
1.8	วิทยากรใช้สื่ออุปกรณ์การถ่ายทอดความรู้ได้เหมาะสมกับเนื้อหาของการฝึกอบรม	4.10	0.76	มาก
2	ผู้เข้ารับการอบรม	3.99	0.74	มาก
2.1	การกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมการอบรมมีจำนวนที่เหมาะสม	4.02	0.75	มาก
2.2	การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมการอบรมมีความเหมาะสม	3.98	0.79	มาก
2.3	การกำหนดหัวข้อของการฝึกอบรมมีความเหมาะสม	3.98	0.79	มาก
3	กิจกรรมการฝึกอบรม	4.07	0.75	มาก
3.1	กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องจุดมุ่งหมายของโครงการฝึกอบรม	4.10	0.73	มาก
3.2	กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องความต้องการของผู้เข้ารับการฝึก	4.02	0.75	มาก

ที่	รายการประเมิน	n=63		แปลผล
		$\bar{X}$	S.D.	
3.3	กิจกรรมการฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะพฤติกรรมการขับขี่	4.06	0.82	มาก
3.4	กิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน	4.06	0.86	มาก
3.5	ระยะเวลาที่ใช้ในกิจกรรมเหมาะสมกับเนื้อหาสาระการฝึกอบรม	4.06	0.78	มาก
3.6	การเลือกใช้เทคนิควิธีสำหรับกิจกรรมฝึกอบรมมีความเหมาะสม	4.08	0.85	มาก
3.7	รูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่เหมาะสม	4.08	0.85	มาก
4	เนื้อหาการฝึกอบรม	4.18	0.71	มาก
4.1	เนื้อหามีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การฝึกอบรม	4.17	0.75	มาก
4.2	เนื้อหาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อการขับขี่ในชีวิตประจำวัน	4.19	0.80	มาก
4.3	เนื้อหาทำให้ตระหนักความปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนน	4.17	0.75	มาก
4.4	เนื้อหาตอบสนองต่อความต้องการนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน	4.17	0.75	มาก
5	ผู้รับผิดชอบโครงการ	4.07	0.72	มาก
5.1	สถานศึกษามีการประชาสัมพันธ์โครงการฝึกอบรมล่วงหน้า	4.06	0.74	มาก
5.2	ผู้จัดโครงการให้ความช่วยเหลือด้วยความกระตือรือร้น	4.03	0.72	มาก
5.3	ผู้จัดโครงการให้บริการด้านข้อมูล เช่น ตอบคำถาม ชี้แจงข้อสงสัย	4.10	0.84	มาก
5.4	ผู้จัดโครงการสามารถประสานงานอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี	4.08	0.81	มาก
5.5	ผู้จัดโครงการดำเนินการโครงการมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่	4.10	0.78	มาก
5.6	ผู้จัดโครงการสามารถบริหารจัดการโครงการฝึกอบรม	4.05	0.79	มาก
6	ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม	4.00	0.78	มาก
6.1	อาหารเครื่องดื่มเหมาะสมเพียงพอกับจำนวนผู้เข้าร่วมฝึกอบรม	3.92	0.90	มาก
6.2	เอกสารการฝึกอบรมมีความน่าสนใจ ทันสมัย	3.97	0.80	มาก
6.3	เอกสารการฝึกอบรมมีจำนวนเพียงพอต่อผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม	4.00	0.86	มาก
6.4	สถานที่จัดฝึกอบรมมีความสะดวกสบาย	3.98	0.81	มาก
6.5	สถานที่จัดฝึกอบรมเหมาะสมกับจำนวนผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม	4.05	0.83	มาก
6.6	สถานที่จัดฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรมการฝึกอบรม	4.06	0.84	มาก

จากตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลการประเมินผลโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี ฯ ในแต่ละรายด้าน: กรณีกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักเรียน ฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ด้านที่ 1 วิทยากร ภาพรวมมีผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 2 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.10$, S.D.=0.73) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 7 วิทยากรสามารถตอบข้อซักถามทำให้เข้าใจต่อเนื้อหาครบถ้วน ($\bar{X}=4.16$, S.D.=0.79) รองลงมา คือ ข้อที่ 4 วิทยากรถ่ายทอดความรู้ทำให้ผู้ได้รับตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น ($\bar{X}=4.14$, S.D.=0.80) และข้อที่ 5 วิทยากรสามารถลำดับความสำคัญของเนื้อหาการฝึกอบรมได้ ($\bar{X}=4.11$, S.D.=0.76) ตามลำดับ

ด้านที่ 2 ผู้เข้ารับการอบรม ภาพรวมมีผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับสุดท้ายจากทุกด้าน ($\bar{X}=3.99$, S.D.=0.74) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 1 การกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมการอบรมมีจำนวนที่เหมาะสม ($\bar{X}=4.02$, S.D.=0.75) รองลงมา คือ ข้อที่ 2 และข้อที่ 3 คือ การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมการอบรมมีความเหมาะสม, การกำหนดหัวข้อของการฝึกอบรมมีความเหมาะสม มีค่าเท่ากันอยู่ที่ ($\bar{X}=3.98$, S.D.=0.79)

ด้านที่ 3 กิจกรรมการฝึกอบรม ภาพรวมผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 3 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.07$, S.D.=0.75) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 1 กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องจุดมุ่งหมายของโครงการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.10$, S.D.=0.73) รองลงมา คือ ข้อที่ 6 และข้อที่ 7 คือ การเลือกใช้เทคนิควิธีสำหรับกิจกรรมฝึกอบรมมีความเหมาะสม, รูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่เหมาะสม มีค่าเท่ากันอยู่ที่ ($\bar{X}=4.08$, S.D.=0.85) ตามลำดับ

ด้านที่ 4 เนื้อหาการฝึกอบรม ภาพรวมมีผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 1 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.18$, S.D.=0.71) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 2 เนื้อหาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อการขับขี่ในชีวิตประจำวัน ($\bar{X}=4.19$, S.D.=0.80) และในแต่ละด้านที่เหลือ คือ ข้อที่ 1, 3, 4 มีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากัน อยู่ที่ ($\bar{X}=4.17$, S.D.=0.75)

ด้านที่ 5 ผู้รับผิดชอบโครงการ ภาพรวมผลการประเมินอยู่ในระดับมากเป็นอันดับ 3 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.07$, S.D.=0.72) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อจัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 3 และข้อที่ 5 คือ ผู้จัดโครงการให้บริการด้านข้อมูล เช่น ตอบคำถาม ชี้แจงข้อสงสัย, ผู้จัดโครงการดำเนินการโครงการมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ดี โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากันแตกต่างกันที่ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน มีค่าที่ ($\bar{X}=4.10$, S.D.=0.84), ($\bar{X}=4.10$, S.D.=0.78) รองลงมา คือ ข้อที่ 4 ผู้จัดโครงการสามารถประสานงานอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี ($\bar{X}=4.08$, S.D.=0.81) และข้อที่ 1 สถานศึกษามีการประชาสัมพันธ์โครงการฝึกอบรมล่วงหน้า ($\bar{X}=4.06$, S.D.=0.74) ตามลำดับ

ด้านที่ 6 ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม ภาพรวมผลการประเมินอยู่ในระดับ 5 จากทั้ง 6 ด้าน ($\bar{X}=4.00$, S.D.=0.78) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ โดยรายข้อที่จัดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ข้อที่ 6 สถานที่การจัดฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรมการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.06$, S.D.=0.84) รองลงมา คือ ข้อที่ 5 สถานที่จัดฝึกอบรมเหมาะสมกับจำนวนผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.05$, S.D.=0.83) และข้อที่ 3 เอกสารการฝึกอบรมจำนวนเพียงพอต่อผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ($\bar{X}=4.00$, S.D.=0.86)

ตอนที่ 2 ผลเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะทางการพัฒนาโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

ตอนที่ 2.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม

คณะผู้วิจัย นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยจัดตามลำดับคำถาม ดังนี้

คำถามข้อที่ 1. สิ่งประทับใจจากการเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ ฯ ประจำปี 2567 โดยที่ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม พบว่า นักเรียน นักศึกษา ระบุถึงความประทับใจที่มีต่อกิจกรรม 3 ประเด็น ซึ่งแต่ละประเด็นสำคัญมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

1.1 บรรยากาศ ผู้เข้าร่วมรู้สึกประทับใจกับบรรยากาศที่เป็นกันเอง สนุกสนาน และไม่ตึงเครียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งชื่นชอบกิจกรรมเสริมสร้างสมาธิที่สนุกสนาน และการที่ครูฝึกพูดจาม่าฟัง เป็นกันเอง ทำให้ไม่รู้สึกเกร็งและมีความสุขกับการอบรม

“...ครูฝึกพูดม่าฟังและเป็นกันเอง ไม่เกร็งเลยคะจอย ๆ สนุกมากคะ...”

“...ชอบความเป็นกันเองของครูฝึก...”

“...บรรยากาศสนุก ผ่อนคลาย เช่น ชวนเล่นกิจกรรมตอบคำถามเพื่อสร้างความสนุก...”

1.2 ความรู้ที่ได้รับนำไปใช้ประโยชน์ได้ ผู้เข้าร่วมประทับใจที่ได้รับความรู้ที่นำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตจริงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสอนและถ่ายทอดความรู้ที่ช่วยให้เข้าใจเรื่องการจราจรมากขึ้น เช่น วิธีการขับขี่และการเว้นระยะห่าง นอกจากนี้ การได้ลงมือปฏิบัติจริงยังช่วยเสริมสร้างความเข้าใจได้ดียิ่งขึ้น

“...ประทับใจในตรงที่ที่ ๆ เรามีการสอนการแจกจ่ายความรู้ให้นักศึกษาได้เข้าใจมากขึ้นว่าการจราจรนั้นต้องซึ้งยังไง เว้นระยะห่างยังไง แถมยังพานักศึกษาทุกคนมาปฏิบัติจริง ๆ อีกด้วยคะ...”

“...การอบรมวันนี้ที่ ๆ ที่มาให้ความรู้เต็มทีมาก ๆ คะ ให้ความรู้ที่สามารถใช้ในชีวิตจริงได้ ให้เห็นถึงข้อดีข้อเสียในเรื่องที่ให้ความรู้ และพาไปปฏิบัติจริง เพื่อให้เห็นว่าเป็นแบบไหน เราทำผิดหรือถูก...”

1.3 การมีส่วนร่วมในกิจกรรม ผู้เข้าร่วมชื่นชอบกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้มีส่วนร่วม เช่น กิจกรรมเสริมสร้างสมาธิ ซึ่งสร้างความสนุกสนานและกระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมมีส่วนร่วมในการฝึกอบรม

“...การชวนเล่นกิจกรรมเสริมสร้างสมาธิคะสนุกดี...”

“...การมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม...”

คำถามข้อที่ 2. สิ่งที่ดีที่ควรปรับปรุงจากการที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ ฯ ประจำปี 2567 จากการวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับสิ่งที่ควรปรับปรุงในกิจกรรม พบว่า ประเด็นที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขมี 6 ประเด็น ซึ่งแต่ละประเด็นสำคัญมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

2.1 กิจกรรมการเรียนรู้ ผู้เข้าร่วมเสนอว่า ควรมีกิจกรรมที่น่าสนใจช่วงบ่ายเพื่อลดความน่าเบื่อ และอาการง่วงจากการบรรยายเพียงอย่างเดียว เช่น การเล่นเกม หรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่กระตุ้นให้มีส่วนร่วม

“...ควรหากิจกรรมอะไรมาเล่นตอนช่วงบ่ายเพื่อไม่ให้มันน่าเบื่อ...”

“...ในช่วงหลังวิทยากรบรรยายอย่างเดียวบวกกับเป็นตอนบ่ายทำให้ง่วงมากคะควรหากิจกรรมให้เล่นเพิ่ม...”

“...อยากให้มีที่ ๆ ที่ให้ความรู้พาน้อง ๆ ที่มารับฟังเล่นเกมบ้างคะ เพราะฟังไปนาน ๆ อาจจะง่วงและรู้สึกเบื่อหรือการที่ถามคำถามและให้น้อง ๆ ตอบอยากให้เลือกให้ทั่วถึงคะ เพราะบางคนอยากตอบมาก ๆ แต่ที่ ๆ ไม่เลือก...”

2.2 ส่งเสริมการมีส่วนร่วม ควรให้ความสำคัญกับให้โอกาสผู้เข้าร่วมทุกคนมีส่วนร่วมในกิจกรรมอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตอบคำถามเพื่อให้ทุกคนรู้สึกมีส่วนร่วมและได้รับความสนใจ

“...อยากให้กิจกรรมสามารถให้น้อง ๆ เข้าร่วมอย่างทั่วถึงค่ะ เพราะบางคนอยากร่วม แต่ไม่ได้รับการเลือก...”

“...ควรให้ทุกคนมีส่วนร่วมมากขึ้น...”

“...อยากให้กิจกรรมสร้างการมีส่วนร่วมของทุกคน...”

2.3 การเพิ่มเติมความรู้ที่จำเป็น ผู้เข้าร่วมเห็นว่าความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจรและสัญญาณไฟเป็นประโยชน์อย่างมาก และเสนอให้เพิ่มเติมเนื้อหาเกี่ยวกับเทคนิคการขับขี่ การดูแลรักษารถ และความรู้เกี่ยวกับการแต่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และอะไรบ้างที่กฎหมายห้าม

“...ดีที่สุดเป็นการให้ความรู้ป้ายจราจรกับสัญญาณไฟ...”

“...ควรเพิ่มเติม เทคนิคในการขับขี่ / การดูแลรักษารถ...”

2.4 สถานที่จัดโครงการ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการเรียนรู้ซึ่งอาจพิจารณาเพิ่มเติมเรื่องความเหมาะสม ความสะดวกสบายของสถานที่จัดงาน เช่น ที่นั่ง สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ประกอบการพิจารณาเพิ่มเติมเพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในกิจกรรมต่าง ๆ

“...ก็น่าจะเป็นสถานที่อำนวยความสะดวก ที่นั่งอะไรอย่างงี้ค่ะ...”

2.5 หลักสูตร/โปรแกรม ควรเพิ่มเกมความรู้จราจรเข้าไปในหลักสูตร เพื่อเพิ่มความสนุกสนาน และส่งเสริมความเข้าใจในเนื้อหา

“...คิดว่าตอนที่วิทยากรบรรยายถ่ายทอดความรู้ ควรมีเกมเกี่ยวกับความรู้ด้านการจราจรมาให้เล่นค่ะ...”

“...หลักสูตร/โปรแกรมควรสร้างความน่าสนใจและนำไปใช้...”

2.6 วิทยากร ควรสร้างทางเลือกในการพิจารณาคัดเลือกวิทยากรที่มีความรู้เฉพาะเรื่องที่ทันสมัย หรืออาจปรับเปลี่ยนวิทยากรบางประเด็นหัวข้อที่ตรงกับความสนใจหรือความต้องการของผู้เข้าร่วมให้มากขึ้น

“...อยากให้พิจารณาเลือกวิทยากรที่รู้เรื่องการแต่งรถให้อยู่บนความปลอดภัยมาสอนครับ...”

คำถามข้อที่ 3. สิ่งที่น่าไปใช้ได้มากที่สุดจากการได้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ ฯ ประจำปี 2567 จากการวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับสิ่งที่ควรปรับปรุงในกิจกรรม พบว่า ประเด็นสิ่งที่น่าไปใช้ได้ ฯ มี 2 ประเด็น ซึ่งแต่ละประเด็นสำคัญมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

3.1 สามารถนำไปใช้เพื่อปรับปรุงพฤติกรรม ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่เห็นว่าความรู้ที่ได้รับสามารถนำไปปรับปรุงพฤติกรรมขับขี่ในชีวิตประจำวันได้จริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องต่อไปนี้

การสวมหมวกนิรภัย การอบรมช่วยให้ตระหนักถึงอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัย และกระตุ้นให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น รวมถึงการตรวจสอบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะก่อนใช้งาน

“...การสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น เพราะพี่ ๆ ทำให้เห็นถึงอันตรายเมื่อไม่สวม หรือก่อนจะขับขี่ต้องเช็คยานพาหนะก่อน...”

การขับขี่อย่างปลอดภัย ได้เรียนรู้และนำไปใช้ในเรื่องของการเว้นระยะห่าง การควบคุมเบรก และการขับขี่อย่างปลอดภัย

“...การถ่ายทอดในเรื่องที่นำไปใช้ในชีวิตประจำวัน ต่อยอดกับการขับขี่...”

“...นำไปใช้ได้ค่ะ เช่น การเว้นระยะ การกำเบรก การสวมหมวกกันน็อค และการขับขี่อย่างปลอดภัยค่ะ...”

3.2 ความเข้าใจกฎระเบียบ ผู้เข้าร่วมสามารถนำความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบจราจรไปใช้ได้จริงดังรายละเอียดต่อไปนี้

การสังเกตและเข้าใจป้ายจราจร สามารถสังเกตและมีความเข้าใจต่อความหมายป้ายเตือนและป้ายบังคับต่างๆ ที่พบเห็นบนท้องถนน

“...ใช้ได้จริง ๆ ค่ะ เช่น ป้ายที่เขาเตือนหรือบังคับอะไรอย่างงี้ก็จะมองแล้วรู้...”

การปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการจราจร มีความเข้าใจในเรื่องป้ายและสัญญาณไฟจราจร รวมถึงความจำเป็นและวิธีสวมหมวกนิรภัยและข้อปฏิบัติที่ถูกต้อง การเว้นระยะห่างที่ปลอดภัย

“...เรื่องป้ายและเรื่องสีไฟจราจรที่เราเห็นกันทุกวันแต่อาจจะไม่รู้ความหมาย วิธีการสวมหมวกและข้อปฏิบัติอย่างถูกต้อง การเว้นระยะ...”

คำถามข้อที่ 4. มุมมองหรือทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยทางถนน หลังจากที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ ฯ ประจำปี 2567 จากการวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับมุมมองหรือทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยทางถนนจากกิจกรรม พบว่ามี 2 ประเด็นหลัก ซึ่งแต่ละประเด็นสำคัญมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

4.1 ลดการสูญเสีย ผู้เข้าร่วมตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยในการลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเน้นย้ำถึงความสำคัญของจิตสำนึกและความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ร่วมทาง เช่น ผู้คนที่เดินสัญจรตามถนนในท้องถิ่น

การเกิดอุบัติเหตุน้อยลงและการขับขี่ปลอดภัย ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีมุมมองว่าความปลอดภัยทางถนนจะนำไปสู่จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง และส่งเสริมให้ผู้ขับขี่บนท้องถนนขับขี่กันอย่างปลอดภัย ทำให้สามารถเดินทางถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัย โดยปราศจากอุบัติเหตุและการสูญเสีย

“...การเกิดอุบัติเหตุมีน้อยลงขับขี่กันอย่างปลอดภัย...”

“...ช่วยให้คนขับขี่บนท้องถนนขับขี่กันอย่างปลอดภัยทำให้ลดการเสียชีวิตได้น้อยลงค่ะ...”

“...ช่วยให้ปลอดภัยถึงที่หมาย ไม่มีอุบัติเหตุ ไม่มีการสูญเสียค่ะ...”

“...ทำให้การเกิดอุบัติเหตุมีน้อยลงและพวกเราจะได้ขับขี่กันอย่างปลอดภัย...”

ความสำคัญของความรู้และจิตสำนึก ผู้เข้าร่วมเน้นย้ำถึงเรื่องความรู้และความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากบางคนขับขี่โดยไม่มีความรู้ที่ถูกต้อง ขับขี่ด้วยความสนุกสนานหรือประมาท การอบรมนี้ช่วยให้เห็นถึงผลเสียที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตและสุขภาพ

“...และความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินถนนแบบนี้ จะไม่เกิดขึ้นเลย ถ้าคนที่ฝ่าฝืน มีจิตสำนึกและตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน...”

“...สำคัญมากค่ะ เพราะบางคนแค่ขับเฉย ๆ ไม่มีความรู้ ขับแค่เอาสนุก หรืออาจมีความประมาทในการขับขี่การอบรมครั้งนี้ทำให้เห็นถึงข้อเสีย ซึ่งอาจส่งผลต่อชีวิต หรือพิการได้ค่ะ...”

4.2 ความเป็นระเบียบบนท้องถนน ผู้เข้าร่วมเล็งเห็นถึงการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนจะนำไปสู่ความเป็นระเบียบในการจราจร ทำให้การจราจรไม่ติดขัดและสะดวกในการเดินทาง

“...ทำให้การจราจรบนท้องถนนไม่ติดขัด สะดวกในการเดินทาง...”

คำถามข้อที่ 5. ความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ ฯ หลังจากที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมโครงการ ฯ ประจำปี 2567 จากการวิเคราะห์ที่เกี่ยวกับความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ ฯ หลังจากที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมโครงการ ฯ พบว่ามี 6 ประเด็นความคิดเห็น ซึ่งแต่ละประเด็นสำคัญมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

5.1 โครงการมีประโยชน์ควรดำเนินการต่อไปในอนาคต ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่เห็นพ้องต้องกันว่าโครงการนี้ควรดำเนินการไปอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นประโยชน์ในการพัฒนาความรู้เกี่ยวกับการใช้ชีวิตบนท้องถนนอย่างปลอดภัย เสริมสร้างความรู้ในหลายๆ ด้านของการจราจร และเป็นกิจกรรมที่สนุกสนานและให้ความรู้ไปพร้อมกัน

“...ควรมีโครงการ ฯ แบบนี้ต่อไปเรื่อย ๆ เพื่อพัฒนาความรู้ใหม่การใช้ชีวิตบนถนนให้ปลอดภัย...”

“...ควรมีต่อค่ะช่วยเสริมเพิ่มความรู้หลายเรื่องเลยคะและเป็นกิจกรรมที่สนุกด้วย...”

“...ควรมีต่อค่ะเพื่อที่จะได้ความรู้และอะไรในหลาย ๆ อย่างของการจราจรและเป็นกิจกรรมที่สนุก มีความรู้เพิ่มขึ้นด้วย...”

“...ควรมีต่อค่ะส่วนเพิ่มเติมก็น่าจะเป็นพวกของโมเดลมาเล่นเสริมนิดหน่อยจะได้ทำให้เด็กไม่ค่อยเบื่อคะ...”

“...โครงการนี้ควรมีต่อมาก ๆ ค่ะ ส่วนการเพิ่มเติมควรมีกิจกรรมให้เด็กเล่น เพื่อให้เด็กที่ฟังการอบรมไม่รู้ลืกร่วงและเบื่อคะ...”

“...ขอให้มีต่อคะ เพิ่มเติมก็น่าจะไม่มีนะคะ..”

“...มีต่อคะ เพิ่มเติมก็น่าจะทำป้ายน่ารัก ๆ ที่เกี่ยวกับป้ายจราจรติดบอร์ดและเล่นเกมที่เกี่ยวกับจราจรจะได้คลายเครียดและไม่เบื่อคะ...”

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสำหรับโครงการ: ผู้เข้าร่วมได้ให้แนวทางการพัฒนาโครงการให้ดียิ่งขึ้น ดังนี้

5.2 เพิ่มกิจกรรมที่น่าสนใจ ควรเพิ่มกิจกรรมที่สร้างความสนุกสนานและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วม โดยเฉพาะช่วงป้ายที่อาจทำให้เกิดความเบื่อหน่ายและง่วง เช่น การนำโมเดลมาประกอบกับการเรียนรู้ การเล่นเกมเกี่ยวกับจราจร หรือการมีป้ายน่ารัก ๆ เกี่ยวกับป้ายจราจรมาติดบอร์ด

5.3 พัฒนานวัตกรรม ควรมีการนำเสนอหรือส่งเสริมให้เกิดการพัฒนานวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย 100%

“...การพัฒนานวัตกรรมความปลอดภัยบนท้องถนน...”

“...หมวกกันน็อกร้อยเปอร์เซ็นต์...”

5.4 เพิ่มเดิมความรู้ที่จำเป็น ควรเพิ่มเนื้อหาความรู้ที่จำเป็นและอาจถูกมองข้าม เช่น กฎหมายจราจรบางข้อที่เกี่ยวกับการจอดรถติดไฟแดง การเว้นระยะ การตีโค้ง รวมถึงเทคนิคการตัดสินใจบนท้องถนน

“...การให้ความรู้ เรื่อง กฎหมายบางข้อ เช่น การจอดรถติดไฟแดง การเว้นระยะตีโค้งบางที่เบียด...”

“...การให้เทคนิคกับการตัดสินใจบนท้องถนน...”

5.5 เพิ่มการมีส่วนร่วม ควรเพิ่มกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจะช่วยให้ผู้เข้าร่วมมีความสนใจและตั้งใจฟังมากขึ้น

5.6 ปรับปรุงกฎระเบียบ อาจให้มีการเปิดพื้นที่นำเสนอหรือพูดคุยเกี่ยวกับการพัฒนาข้อบังคับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

ทั้งนี้ผลวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม โดยภาพรวมสรุปได้ว่า ผู้เข้าร่วมมีทัศนคติที่ดีต่อโครงการและเล็งเห็นว่าควรมีการจัดโครงการเช่นนี้ต่อไป พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและเพิ่มเติมเนื้อหาและกิจกรรมให้มีความน่าสนใจและทันสมัย เพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ตอนที่ 2.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการถอดบทเรียนโครงการ

คณะผู้วิจัย นำเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการจัดกิจกรรมถอดบทเรียนการขับเคลื่อนโครงการ ฯ พื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2568 ณ ห้องประชุม โรงแรมมาดินาระยอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

แนวคำถามสำหรับใช้ในการถอดบทเรียน (กระบวนการ 4's)

1. S-Self

- สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนและพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ของท่านเป็นอย่างไร
- มีการกำหนดกระบวนการดำเนินงานในโครงการของสถานศึกษาท่านอย่างไร

2. S-Situation

- อะไรที่ส่งผลต่อการทำงานในโครงการ ภายใต้การดูแลของท่าน เช่น อะไรที่เป็นไปตามที่คาดหวัง อะไรที่เป็นไปน้อยกว่าที่คาดหวัง และอะไรที่เป็นไปมากกว่าความคาดหวัง เพราะเหตุใด
- ปัญหาและอุปสรรค มีอะไรบ้าง เช่น บุคลากร กลุ่มเป้าหมาย เครือข่าย แก้ไขปัญหาเหล่านั้นอย่างไร
- อะไรบ้างที่ท่านคิดว่า โครงการดำเนินการแล้วได้ผลและควรทำต่อไป อะไรบ้างที่คิดว่าต้องปรับปรุง และจะปรับปรุงอย่างไร

3. S-Support

- ปัจจัยแห่งความสำเร็จเกิดจากอะไร
- ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนให้โครงการบรรลุเป้าหมาย และพัฒนาอย่างยั่งยืน

4. S-Strategy

- สิ่งที่ได้เรียนรู้จากการดำเนินโครงการ ฯ เช่น คุณค่าของการทำงาน ความภูมิใจ
- แนวปฏิบัติที่ดีที่มีผลต่อการพัฒนาเป็นนวัตกรรมในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับเด็กและเยาวชนควรเป็นอย่างไร
- ท่านวางแผนการทำงานที่ส่งเสริมโครงการ ฯ ในอนาคตอย่างไร
- กฎระเบียบหรือนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างไร ที่ช่วยเสริมการทำงานให้ประสบความสำเร็จ
- ข้อเสนอแนะเพื่อการหนุนเสริมสู่ความสำเร็จที่ต้องการสื่อสารถึงสถาบันยุทธศาสตร์แห่งประเทศไทย

ผลการถอดบทเรียนจากการปฏิบัติ (3 ประเด็นสำคัญ)

ประเด็นที่ 1. บทเรียนที่ได้จากการทำงานในพื้นที่โครงการ สถานการณ์ และกระบวนการทำงาน

1.1 ความรับผิดชอบตนเองและสังคมจากการขับขี่ปลอดภัย โดยภาพรวม พบว่า ผู้ให้ข้อมูลระบุตรงกันว่าเป็นการแสดงออกทางพฤติกรรมที่บ่งชี้ถึงการละเลยความรับผิดชอบต่อวินัยการขับขี่และเคารพกฎจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน กล่าวคือ พฤติกรรมดังกล่าวเริ่มต้นตั้งแต่ตนเอง เช่น พฤติกรรม

การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การดัดแปลงสภาพรถที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการใช้งานของยานพาหนะ นอกจากนี้ครอบครัวถือเป็นอีกสาเหตุที่ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อทัศนคติ หรือวิถีคิดของเยาวชนที่มีต่อความรับผิดชอบในการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน ดังเช่น ครอบครัวที่ไม่กำกับติดตาม ลักษณะของการขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย หรืออาจไม่ได้ทำให้เห็นเป็นแบบอย่างจริงจัง ดังนั้นเยาวชนจะปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรต่อเมื่อถูกบังคับให้ใส่หมวกนิรภัย หรือแนวคิดที่ว่าก็สวมหมวกนิรภัยต่อเมื่อกันเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งสะท้อนถึงการขาดความตระหนักและรับผิดชอบในตนเอง อาจกล่าวได้ว่าการร่วมกันสร้างให้เกิดความรับผิดชอบต่อการใช้รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยควรเกิดจากความตระหนักถึงความปลอดภัยร่วมกันจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับเยาวชน

1.2 บริบทแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง พบว่า ปัจจุบันเยาวชนมีแนวโน้มใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น โดยครอบครัวให้ความยินยอมในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะสำคัญสำหรับเดินทางจากบ้านพักไปสถานศึกษา แต่ข้อสังเกตบางประการ โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มาจากการศึกษารูปแบบสายสามัญ ส่วนใหญ่มีอายุไม่ถึงตามที่กฎหมายกำหนดให้ขอทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) อายุระหว่าง 15-18 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลได้ แต่จำกัดขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 110 ซีซี

2) อายุ 18 ปีขึ้นไป สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวได้ในรถทุกรูปแบบ

1.3 ปัญหาจากกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ครอบครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์ กล่าวคือ จากข้อมูลที่คณะผู้วิจัยได้รับ พบว่า สถานศึกษาที่จัดการเรียนการสอนระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานในรูปแบบสามัญ จากพื้นที่เก็บข้อมูลซึ่งเป็นสถานศึกษาที่มีการจัดการเรียนการสอนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น หรือบางสถานศึกษาเป็นโรงเรียนขยายโอกาสที่มีการสอนตั้งแต่อนุบาลถึงมัธยมศึกษาตอนปลายจะมีข้อสังเกตถึงการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ส่วนใหญ่มีอายุไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นในทางปฏิบัติสถานศึกษาจะไม่อนุญาตให้นำรถจักรยานยนต์มาจอดในพื้นที่ ซึ่งเยาวชนจะนำรถจักรยานยนต์ไปจอดในพื้นที่บริเวณรอบข้างสถานศึกษา แต่พบปัญหาอย่างต่อเนื่อง เช่น ทรัพย์สินสูญหาย ไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์ หรืออุปกรณ์ส่วนควบของรถจักรยานยนต์ หรือเมื่อต้องจอดนอกบริเวณสถานศึกษาจึงทำการป็นเข้าโรงเรียนที่เสี่ยงต่อร่างกาย เช่น การบาดเจ็บ หกล้ม เป็นต้น ดังนั้นผู้ปกครองจะร้องเรียนให้สถานศึกษาต้องรับผิดชอบในปัญหาดังกล่าว

1.4 การพัฒนาสมรรถนะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นไปที่การให้ความรู้ และเสริมสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องในการปฏิบัติ ตั้งแต่การทำความเข้าใจถึงพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงภัยอันตรายและขาดความเข้าใจในการใช้รถจักรยานยนต์ เช่น การอยากลองใช้ความเร็วแต่ยังขาดทักษะไม่เพียงพอต่อการควบคุมรถจักรยานยนต์ ดังนั้นแนวทางที่พึงพิจารณาเพื่อพัฒนาสมรรถนะการขับขี่ที่ปลอดภัยและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ จึงควรเพิ่มการให้ความรู้และทักษะในการป้องกันตนเองเพื่อลดโอกาสการบาดเจ็บ เช่น การใช้ท่าทางในการขับขี่ที่ลดโอกาสก่อให้เกิดความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อมีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ล้ม

นอกจากนี้ผู้ให้ข้อมูลระบุรายละเอียดเพิ่มเติมถึงปัจจัยที่เกื้อหนุนให้เกิดการพัฒนาสมรรถนะด้านการขับปลอดภัยอย่างยั่งยืนต่อการส่งเสริมการปฏิบัติงานของภาคส่วนต่าง ๆ ครอบคลุมต่อเนื่องของกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ และลดปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ เช่น บางกรณีพบว่า สถานศึกษามีการปรับเปลี่ยนอยู่บ่อยครั้งโดยให้ครูที่บรรจุใหม่เข้ามาดำเนินการขับเคลื่อนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนต่อจากครูผู้รับผิดชอบอยู่เดิม โดยไม่มีการถ่ายทอดงานหรือสืบทอดภารกิจต่อ จึงเกิดการขาดตอนและเริ่มต้นใหม่โดยไม่จำเป็นขาดความต่อเนื่องในการพัฒนากระบวนการทำงานให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้เกี่ยวข้องในบทบาทต่าง ๆ เป็นต้น

1.5 การพัฒนาหลักสูตร เพื่อกำหนดให้คุณภาพการเรียนรู้ด้านการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนควรให้ความสำคัญหรือมุ่งสร้างเสริมความรู้ ความเข้าใจ และทักษะใน 3 ประเด็น

- 1) ความรู้ทางด้านกฎหมาย/ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวกับจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2) การบรรจุเนื้อหาเกี่ยวกับเทคนิคการลดโอกาสบาดเจ็บให้บรรเทาลง เช่น หัวข้อการอบรมมีการให้ความรู้ ความเข้าใจต่อเทคนิคการเซฟความอันตรายจากการล้ม หรือความเสียหาย บาดเจ็บลดน้อยลง
- 3) การให้ข้อมูลพื้นที่จุดเสี่ยงรูปแบบต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเทคนิคการขับขี่

อย่างไรก็ตามหากทุกภาคส่วนมีความประสงค์จะลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมโดยใช้กลไกส่งเสริมการเรียนรู้ด้านการขับขี่ปลอดภัยที่เหมาะสมกับลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย ต้องดำเนินการ 2 รูปแบบ กล่าวคือ การจัดทำหรือปรับปรุงหลักสูตรรูปแบบการฝึกอบรมในกิจกรรมเสริมหลักสูตร หรือพิจารณาแนวโน้มความเป็นไปได้ในการพัฒนาเป็นรายวิชาขับขี่ปลอดภัยในหลักสูตรการศึกษา โดยเนื้อหาวิชาต้องผสมผสานกันระหว่างเนื้อหาทางทฤษฎีและหลักคิดต่าง ๆ กับการนำไปใช้ในประสบการณ์จริง

นอกจากนี้คณะผู้วิจัยยังได้รับข้อมูลเชิงบวกบางประการที่เป็นการส่งสัญญาณที่ดีต่อแนวทางส่งเสริมกิจกรรมเพื่อพัฒนาความรู้ ความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยจากความร่วมมือระหว่างสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยและสถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ ตัวอย่างเช่น นักเรียนนักศึกษาในสถานศึกษาอาชีวศึกษามากกว่าร้อยละ 90 มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ซึ่งมีผลต่อการลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะ (ข้อมูลจาก สสจ.จังหวัดแห่งหนึ่ง) และจากสถิติอัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงต่อเนื่องในระยะ 3 ปี โดยปี 2565-2566 ลดลงร้อยละ 7-10 ส่วนในปี 2567 ไม่เกินร้อยละ 5

ประเด็นที่ 2. สถานการณ์ที่ส่งผลต่อการทำงานในโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

2.1 ความผิดพลาดของเยาวชนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากข้อมูล พบว่า ความผิดพลาดเกิดจากสาเหตุสำคัญ 3 ส่วน ได้แก่ ลักษณะของช่วงวัย พฤติกรรมที่เกิดจากความคึกคะนอง และความพร้อมของร่างกาย ซึ่งแต่ละประเด็นมีรายละเอียด ดังนี้

- **ลักษณะของช่วงวัยที่ชอบความตื่นเต้นและคึกคะนอง** พบว่า เด็กและเยาวชนยังขาดความตระหนักและคึกคะนอง หรือในบางกรณีที่ได้รับสารเมินเมาต่อระบบประสาท

- **ความคึกคะนองจนแสดงพฤติกรรมที่ละเลยต่อความปลอดภัย** จากข้อมูลพบว่า เพราะคิดว่าระยะทางจากบ้านมาโรงเรียนใกล้ ๆ อาจไม่ได้ตระหนักต่อความปลอดภัย ในหลายกรณีส่วนใหญ่อุบัติเหตุจึงมักเกิดขึ้นบริเวณที่อยู่อาศัย เช่น การให้เด็กกระโดดประหมศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์โดยให้ผู้สูงอายุซ้อนท้าย

ทั้งนี้ความชำนาญในการควบคุมรถมีข้อจำกัด และการมีปัญหาอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีประเด็นเกี่ยวกับสภาวะทางอารมณ์ที่มีผลต่อการขับขี่ เช่น รีบร้อน เร่งรีบ หรือมีผลต่อกระทบต่อจิตใจ

- **ความพร้อมของร่างกาย** ในที่นี้ครอบคลุมความพร้อมทั้งด้านร่างกายและจิตใจ ซึ่งมีผลต่อความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เช่น นอนหลับไม่เพียงพอ สอบต ก แพนทิง เป็นต้น

2.2 ปัญหาและอุปสรรค การแก้ไข้ปัญหา

- **การมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่าง ๆ** โดยแต่ละส่วนมีบทบาทและหน้าที่แตกต่างกันไป เช่น ครอบครัว ซึ่งเป็นสถาบันทางสังคมที่แรกที่ควรให้ความร่วมมือจากสังคมในการเป็นต้นแบบที่ดีให้แก่เด็กและเยาวชน หรือในส่วนของชุมชน การประสานความร่วมมือกับชุมชน และหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกิจด้านการดูแลและส่งเสริมด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นต้น

- **การเข้าร่วมกิจกรรม** โดยภาพรวมการจัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้ และทักษะด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่จะจัดได้เฉพาะวันที่มีการเรียนการสอน ซึ่งทำให้โอกาสเข้าร่วมกิจกรรมของนักเรียนนักศึกษาไม่สามารถเข้าร่วมได้ เช่น ระยะเวลาจัดกิจกรรมส่วนใหญ่อยู่ช่วงกลางค่อนไปทางปลายภาคการเรียน เป็นช่วงที่ต้องออกฝึกงานในสถานประกอบการ หรือความแน่นอนของช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมเป็นเรื่องที่ยากต่อการระบุจึงมีผลให้นักเรียนนักศึกษาไม่สามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้ นอกจากนี้กรณีการจัดกิจกรรมอยู่ในช่วงเวลาที่มีการเรียนการสอนอาจเกี่ยวพันกับเรื่องการเบิกค่าสอนของครูที่ทำการสอนกลุ่มนักเรียนนักศึกษาเวลาที่เข้าร่วมกิจกรรม ดังนั้นครูอาจเลือกที่จะไม่ปล่อยให้นักเรียนนักศึกษาเข้าร่วมกิจกรรมที่ทางหน่วยงาน เช่น สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย สนับสนุน ดังนั้นจากกรณีดังกล่าวจึงมีการเสนอแนวทาง คือ การระบุช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมที่แน่นอนซึ่งสถานศึกษาระบุว่า ควรเป็นช่วงต้นภาคเรียน และเสนอเป็นช่วงเวลาปฐมนิเทศนักเรียนนักศึกษาใหม่ที่กำลังจะเข้าศึกษาในสถานศึกษา หรือช่วงต้นปีการศึกษาเนื่องจากแนวปฏิบัติปกติช่วงเวลากลางค่อนปลายของแต่ละภาคเรียน โดยเฉพาะในภาคเรียนที่สองมีการจัดกิจกรรมค่อนข้างมาก อย่างไรก็ตามข้อเสนอดังกล่าวอาจผูกพันต่อการขออนุมัติงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงานต้นสังกัดซึ่งเป็นการท้าทายประการหนึ่งที่ทางสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยต้องพิจารณาเพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติต่อไป

- **การกำหนดเป้าหมายการเรียนรู้ที่ชัดเจน** กล่าวคือ การจัดกิจกรรมแต่ละครั้งผู้จัดต้องการให้เกิดความหมายและคุณค่าในการร่วมกันหนุนเสริมให้โครงการ สามารถสร้างความตระหนักถึงการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อลดความสูญเสียไม่ให้เกิดขึ้น หรือหากเกิดขึ้นก็มีผลกระทบน้อยที่สุด ดังนั้นเป้าหมายของโครงการจึงวางปลายทางผลลัพธ์การเรียนรู้ของโปรแกรมที่จัดขึ้นให้เห็นผลเชิงรูปธรรมให้มากที่สุด เพื่อให้ นักเรียน นักศึกษารับรู้ว่าประโยชน์และสิ่งที่จะได้รับการพัฒนาสามารถนำไปใช้ได้จริงในสถานการณ์การขับขี่ อีกทั้งเป็นร่องรอยสำหรับผู้จัดที่จะได้มีการทบทวนกระบวนการทำงานระหว่างทางในการดำเนินโครงการ

- **การกำหนดเนื้อหาการฝึกอบรม** ที่ต้องเท่าทันบริบทการขับขี่ที่เปลี่ยนไป กล่าวคือ ในการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาความรู้ ความสามารถในการขับขี่ปลอดภัยหลาย ๆ ครั้งเป็นเนื้อหาตามเดิมที่เคยปฏิบัติกันมา ดังนั้นบริบทการขับขี่ที่เปลี่ยนไป ไม่ว่าจะเป็นเรื่องจำนวนนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะสำคัญในการเดินทางหรือการขับขี่ที่มีคุณภาพ เช่น การล้มบางกรณีถ้าผู้ขับขี่รู้วิธีป้องกันตนเองเบื้องต้นสามารถลด

ความรุนแรงของการบาดเจ็บได้ ดังนั้นเพื่อให้เนื้อหาต่าง ๆ สามารถเข้าถึงและตอบสนองต่อความต้องการของนักเรียน นักศึกษา อาจให้บทวนปรับเนื้อหาการฝึกอบรม เช่น กฎหมาย ระเบียบจรรยาบรรณที่เป็นกรณีศึกษาใหม่หรือบูรณาการเนื้อหาเกี่ยวกับบริบทจริงในการขับขี่อย่างปลอดภัย เทคนิคการใช้และดูแลรักษายานพาหนะเพื่อให้เข้าใจถึงสมรรถนะรถและการนำไปใช้ได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ข้อเสนอแนะที่น่าสังเกต คือ การศึกษาฐานคิดของการพัฒนาโครงการบางโครงการที่มุ่งปลูกฝังความรู้ ความเข้าใจในการขับขี่ให้เหมาะสมกับพัฒนาการตามช่วงวัยของนักเรียน นักศึกษาที่เป็นกลุ่มเป้าหมายโครงการ เช่น การส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจตั้งแต่ระดับปฐมวัย เช่น โครงการส่งเสริมพัฒนาการเด็กด้วยกิจกรรมขาไถ Balance Bike เป็นต้น

- **การมีต้นแบบที่ดีในการเคารพกฎระเบียบจราจร** พบว่า พื้นที่บางแห่งการเคารพระเบียบจราจรมีความหละหลวมและไม่ได้เป็นต้นแบบที่ดีสำหรับเด็กและเยาวชน เช่น ชาวต่างชาติอาศัยในพื้นที่ หรือผู้ประกอบการที่ละเลยต่อการเป็นตัวอย่างในด้านการเคารพต่อระเบียบจราจร เช่น การขับรถย้อนศร จนเป็นเรื่องที่สามารถพบเห็นได้ทั่วไป ดังนั้นจึงอาจต้องพิจารณากลไกบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็งและทั่วถึงให้มากขึ้น

- **งบประมาณ** ผู้ให้ข้อมูลระบุตรงกันว่า โครงการในด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการสนับสนุนจากสถาบันยุทธศาสตร์แห่งประเทศไทย มีประโยชน์มากในการพัฒนาเด็กและเยาวชนให้ตระหนักถึงการขับขี่ปลอดภัยและจะเป็นโอกาสที่ดีหากโครงการมีความต่อเนื่องและยั่งยืน หากแต่ต้องได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณที่เพียงพอต่อเนื่อง จึงประสงค์ให้ทางสถาบัน ฯ ได้พิจารณาถึงแนวทางการจัดสรรงบประมาณและจะเป็นประโยชน์สูงสุดหากการพิจารณางบประมาณนั้นเร็วขึ้นเพื่อให้สามารถนำไปจัดโครงการ ในช่วงเวลาที่นักเรียน นักศึกษายังไม่ออกสู่การฝึกประสบการณ์ในสถานประกอบการเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและการใช้จ่ายงบประมาณที่มีเหตุผล เหมาะสม คุ่มค่า และบรรลุเป้าหมายตามตัวชี้วัดที่ตั้งไว้

2.3 ความตั้งใจในการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงาน

- **การขยายกลุ่มเป้าหมาย** การดำเนินงานปัจจุบันอาจไม่ทั่วถึงกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักเรียน นักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหลักในการเดินทางมายังสถานศึกษา โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนนักศึกษาใหม่ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้าร่วมกิจกรรมและเป็นไปในลักษณะการส่งตัวแทนเข้าร่วม ดังนั้นหากสามารถกำหนดให้มีการจัดโครงการ ในช่วงเดียวกันกับช่วงปฐมนิเทศนักศึกษาจะส่งผลต่อประสิทธิภาพและการใช้จ่ายงบประมาณที่ได้รับสนับสนุนได้อย่างเหมาะสม

- **การจัดทำฐานข้อมูลสำคัญต่อการพัฒนาและติดตามผลของการประเมินโครงการ** โดยเฉพาะอย่างการพัฒนาข้อมูลเพื่อเผยแพร่จุดเสี่ยงในการขับขี่สัญจรในเส้นทางต่าง ๆ ที่นักเรียน นักศึกษาต้องใช้เพื่อเดินทางจากบ้านมาถึงสถานศึกษา สำหรับให้นักเรียน นักศึกษาได้เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่มากกว่าปกติ นอกจากนี้เพื่อเป็นการใช้ประโยชน์จากการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการทำงานและใช้ข้อมูลสำหรับคาดการณ์การจัดโครงการ ในลักษณะเดียวกันในโอกาสต่อไป

ประเด็นที่ 3. ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนโครงการบรรลุเป้าหมาย และพัฒนาอย่างยั่งยืน

1. การประสานความร่วมมือกับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเบื้องต้นพึงพิจารณาถึงกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนสำคัญต่อการร่วมพัฒนาโครงการ ทั้งในด้านการพัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงโอกาสในความสูญเสียมิติต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน หรือการไม่สามารถลดตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้หากทบทวนต้นทางจนถึงปลายทางที่มีความเกี่ยวข้องและใกล้ชิดกับเด็กและเยาวชนโดยประสานความร่วมมือจากผู้ปกครอง ชุมชน สถานศึกษาในการร่วมกันดูแล เข้มงวดต่อการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังตามบทบาทหน้าที่ของตนเอง นอกจากนี้การประสานความร่วมมือระหว่างเครือข่ายที่ทำงานเกี่ยวข้องกันกับการรณรงค์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนกับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการกิจการบังคับใช้กฎหมาย การใช้เทคโนโลยีเพื่อควบคุมไปจนถึงกลุ่มที่ให้ความช่วยเหลือเมื่อประสบเหตุ หรือเครือข่ายสายงานด้านการฝึกอบรมระเบียบวินัยจราจร เช่น ตำรวจ หน่วยกู้ภัย ขนส่งในการหนุนเสริมการทำงานเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยการปลูกฝังความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง และการตระหนักต่อความรับผิดชอบในการรักษาวินัยจราจร

2. การออกแบบกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ที่ตอบสนองความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรมสามารถดำเนินการได้ในรูปแบบต่าง ๆ ที่เหมาะสมทั้งด้านความต้องการและความเหมาะสมของลักษณะพัฒนาการตามช่วงวัยของกลุ่มเป้าหมาย เช่น การจัดกิจกรรมรณรงค์ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยอาจเริ่มต้นพิจารณาถึงหลักสูตรฝึกอบรมที่มุ่งตอบสนองความต้องการเรียนรู้ของกลุ่มเป้าหมาย เช่น การจัดทำหลักสูตรขับซิ่งปลอดภัยในทุกระดับ คือ เมื่อเด็กมีความรู้บ้างแล้วจะช่วยให้โครงการประสบความสำเร็จ จากนั้นกิจกรรมการเรียนรู้ควรส่งเสริมความสามารถในการพัฒนาศักยภาพตามช่วงวัย อีกทั้งควรส่งเสริมให้มีการฝึกทักษะใหม่ ๆ ที่จำเป็นเพื่อให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ในสถานการณ์จริง หรืออาจดำเนินการในรูปแบบการเรียนรู้ประสบการณ์จริง การเรียนรู้จากกรณีศึกษา เป็นต้น อย่างไรก็ตามสิ่งที่สำคัญที่สุด คือ การกำหนดเป้าหมายปลายทางถึงพฤติกรรมการเรียนรู้ที่ต้องการให้เกิดกับเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย

3. การกำหนดนโยบายเพื่อแผนงานที่ชัดเจนในพื้นที่ ปัจจัยที่จะส่งผลต่อความสำเร็จโดยตรงคือ แนวคิดที่ทำให้ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ มีนโยบายที่ชัดเจน มีเสถียรภาพ มีความต่อเนื่อง มีความโปร่งใส หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ควรมีเอกภาพทางนโยบาย แต่หลากหลายสู่การปฏิบัติ ซึ่งอาจยึดหลักการพัฒนาเชิงพื้นที่ (Area-Based Approach) เนื่องจากปัจจัยความสำเร็จเกิดขึ้นได้จากต้นทางผู้บริหารเห็นความสำคัญและพร้อมสนับสนุนนโยบายสู่การปฏิบัติ แต่หลักการทำงานเพื่อพัฒนาโครงการสำหรับกลุ่มเป้าหมายเด็กและเยาวชนอาจให้ความสำคัญเหมาะสมตามศักยภาพและโอกาสของผู้เกี่ยวข้อง หรือภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ในพื้นที่ในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่ ซึ่งมีลักษณะเฉพาะแตกต่างกันไป

4. การพัฒนาฐานวัฒนธรรมการเรียนรู้ที่ยั่งยืนเหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของกลุ่มเป้าหมาย การนำแนวคิดนวัตกรรมการเรียนรู้ที่ยั่งยืน เนื่องจากเป็นการพัฒนาคุณค่าในการทำงานที่เกิดจากการเชื่อมโยงระหว่างประสบการณ์ ความคิดสร้างสรรค์ และการพัฒนาสิ่งใหม่ให้เกิดคุณค่า ซึ่งจากข้อมูลที่ได้รับจากการถอดบทเรียนกลุ่มผู้บริหาร คณาจารย์ที่เข้าร่วมกิจกรรม พบว่า เมื่อมีประเด็นเกี่ยวกับนวัตกรรมโดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนานวัตกรรมการเรียนรู้ด้านการส่งเสริมความปลอดภัยจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ให้เกิด

ความยั่งยืนและสานต่อไปถึงกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเด็กและเยาวชนอย่างเป็นรูปธรรมและทั่วถึง ควรตระหนัก และให้ความสำคัญต่อการพัฒนานวัตกรรม เนื่องจากปัจจุบันไม่อาจกล่าวได้ว่า เป็นการพัฒนานวัตกรรม หากแต่เป็นเพียงการนำเรื่องเก่ามาเล่าใหม่ในบริบทที่ต่างกันไปแล้วด้วยวิธีการใหม่เท่านั้น ดังนั้นการพัฒนานวัตกรรมอย่างยั่งยืน อาจเริ่มต้นจากการเปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชนร่วมคิดและลงมือปฏิบัติจากสิ่งที่น่าสนใจ เช่น การทำสื่อ หรือหนังสือแผนวกรการใช้เทคโนโลยี การใช้สื่อเพื่อเข้าใจได้กลุ่มใหม่ให้ตระหนักถึงสิทธิเด็กและหน้าที่ความรับผิดชอบต่อสังคมในด้านการขับขี่ อีกทั้งการบูรณาการกับบริบทและความสนใจของเยาวชน เช่น การใช้ป้ายสัญญาณไฟจราจรสามารถบูรณาการเข้ากับศิลปะและการสื่อสารเชิงสร้างสรรค์ เป็นต้น

5. การออกแบบและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อทบทวนระบบการทำงานอย่างต่อเนื่อง

ระบบการติดตามที่มีกลไกการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับภารกิจงานด้านการปลูกฝังความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องในการขับขี่ปลอดภัย และลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียต่าง ๆ ถือเป็นภารกิจที่มีความต่อเนื่องในการสร้างให้เกิดขึ้น และพัฒนาจนกระทั่งเป็นสำนึกที่ติดตัวในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ดังนั้นการกำหนดแผนงานสู่การปฏิบัติจึงค่อนข้างใช้เวลาและควรมีความต่อเนื่องไม่ขาดตอน เพื่อให้เกิดความยั่งยืนตามภารกิจที่มอบหมายได้



ภาพที่ 3 ปัจจัยแห่งความสำเร็จ 5 ด้าน ในการพัฒนาข้อเสนอแนะ เพื่อให้การขับเคลื่อนโครงการบรรลุเป้าหมาย และพัฒนาอย่างยั่งยืน
โดย คณะผู้วิจัย (2568)

ตอนที่ 2.3 ผลการยกร่างข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

คณะผู้วิจัย นำเสนอผลการยกร่างข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย 7 ด้าน ดังนี้

ด้านที่ 1. การพัฒนานวัตกรรมทางด้านสื่อเพื่อส่งเสริมโอกาสในการเข้าถึง กล่าวคือ การจัดทำสื่อออนไลน์ที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างกัน และเป็นสื่อสร้างสรรค์ในการให้ความรู้ที่จำเป็นสำหรับเด็กและเยาวชนในเรื่องของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยบนท้องถนน

ด้านที่ 2. การออกแบบหลักสูตรและกิจกรรมให้มีความทันสมัย กล่าวคือ หลักสูตรและกิจกรรมในการเรียนรู้ควรมีเนื้อหาที่จำเป็น ขณะเดียวกันต้องสามารถดึงดูดความสนใจ พร้อมสอดแทรกความรู้ที่จำเป็นเหมาะสมกับความต้องการและการพัฒนาการตามแต่ละช่วงวัย เช่น การอบรมด้านกฎหมายจราจร อาจปรับให้เข้ากับการสามารถในการรับรู้ตามแต่ละช่วงวัย เป็นต้น นอกจากนี้ควรยึดหลักการส่งเสริมการมีส่วนร่วม เพื่อให้การจัดกิจกรรมมาจากความต้องการที่แท้จริงของเด็กและเยาวชน หรือการจัดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดทำหยาต่อการแสดงความสามารถเชิงประจักษ์ เช่น การประกวดผลงานเชิงสร้างสรรค์, การแข่งขันทางวิชาการ เป็นต้น

ด้านที่ 3. การทบทวนกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติให้เท่าทันต่อบริบทแห่งการเปลี่ยนแปลง ปัจจุบันการใช้จักรยานยนต์เพื่อการเดินทางของเด็กและเยาวชนเพิ่มขึ้นเรื่อย และเป็นสถานการณ์ที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ บางกรณีจำเป็นจนกระทั่งครอบครัวต้องยอมให้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการขับขี่ของเด็กและเยาวชน อย่างไรก็ตามหากพิจารณาถึงแนวทางการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัยกับความจำเป็นในสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตามบริบทสังคมจะพบว่า หลายกรณีจะเกิดข้อสงสัยทางปฏิบัติ เช่น เกณฑ์อายุ การอนุญาตในการใช้ความเร็ว แม้แต่การกำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบที่เด็กและเยาวชนสามารถทำใบอนุญาตขับขี่ได้ ดังนั้นการพิจารณาทบทวนต้องดำเนินการโดยเทียบเคียงสถานการณ์ทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง อย่างไรก็ตามบางกรณีจำเป็นต้องเข้มงวดดังเดิม เช่น การดัดแปลงรถจักรยานยนต์ การกำหนดระเบียบเกี่ยวกับการแต่งรถ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ความสูญเสียจากการดัดแปลงจนส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานของรถจักรยานยนต์ลดลงจนกระทั่งอาจเกิดอุบัติเหตุ

ด้านที่ 4. การบริหารจัดการทรัพยากรสนับสนุนโครงการ การขยายปัจจัยสำคัญในการบริหารจัดการโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประสานงานโครงการที่ควรมีสมรรถนะสำคัญรอบด้านตั้งแต่การออกแบบจัดทำข้อเสนอโครงการไปจนถึงการกำกับติดตามโครงการตามตัวชี้วัดที่ได้กำหนดไว้ นอกจากนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดอาจกำหนดแนวทางการพิจารณาโดยยึดช่วงเวลาที่เอื้อให้สามารถนำไปใช้ให้เกิดประสิทธิภาพและการใช้จ่ายงบประมาณที่มีเหตุผล เหมาะสม คุ่มค่า และบรรลุเป้าหมายตามตัวชี้วัดที่ตั้งไว้

ด้านที่ 5. การพัฒนาสู่นวัตกรรมทางการเรียนรู้ แนวคิดสร้างสรรค์และตรงตามความสนใจของกลุ่มเป้าหมาย กล่าวคือ อาจพัฒนาให้อยู่ในรูปแบบที่ต่างออกไปจากกิจกรรมเชิงฝึกอบรม โดยอาจส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นแหล่งเรียนรู้ในรูปแบบที่มีความน่าสนใจและยั่งยืน หรือการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ผ่านการสร้างนวัตกรรมรูปแบบเกม เป็นต้น

ด้านที่ 6. การติดตามและประเมินผลเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อาจดำเนินการได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น การสื่อสารกับกลุ่มเด็กและเยาวชนและอื่น ๆ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากกิจกรรม ผ่านการสะท้อนคิดและให้ข้อมูลย้อนกลับผ่านการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การเปิดพื้นที่รับฟังความคิดเห็น การประชุมสนทนากลุ่ม ตลอดจนการใช้แพลตฟอร์มทางสังคมออนไลน์ เช่น การจัดทำสำรวจ การจัดทำประชาคม การจัดทำแคมเปญออนไลน์ เป็นต้น

ด้านที่ 7. การประสานงานกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ เป็นการพัฒนาความเข้มแข็งและเสริมสร้างนิเวศการทำงานที่ร่วมกันระหว่างเครือข่ายและผู้ประสานงานเพื่อร่วมกันวางแนวทางในการส่งเสริมการดำเนินงาน ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง เช่น การให้ความรู้ ฝึกทักษะและพัฒนาสมรรถนะต่าง ๆ การสร้างความตระหนัก ในการให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อประโยชน์ต่อสังคม



ภาพที่ 4 7 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)
โดย คณะผู้วิจัย (2568)

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัย เรื่อง “การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)” สามารถสรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และให้ข้อเสนอแนะ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อประเมินผลการดำเนินโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)
2. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะทางการพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

สรุปผลการวิจัย

การวิจัย เรื่อง การติดตามและประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) คณะผู้วิจัยนำเสนอตามวัตถุประสงค์การวิจัยทั้ง 2 ข้อ เรียงตามลำดับ ดังนี้

1. ผลการประเมินผลการดำเนินโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

1.1 ข้อมูลส่วนสภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 1.1.1 การสนทนากลุ่ม และ 1.1.2 การตอบแบบสอบถาม

1.1.1 การสนทนากลุ่ม

1) ข้อมูลสภาพส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม จำนวน 10 คน เป็นนักเรียนชาย 5 คน และนักเรียนหญิง 5 คน เป็นนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 1 จำนวน 5 คน และเป็นนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นปีที่ 2 จำนวน 5 คน

2) ผลการสนทนากลุ่ม มีรายละเอียด ดังนี้

นำเสนอความประทับใจที่มีต่อกิจกรรม 4 ประเด็นดังนี้

1. บรรยากาศ ผู้เข้าร่วมรู้สึกประทับใจกับบรรยากาศที่เป็นกันเอง สนุกสนาน และไม่ตึงเครียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งชื่นชอบกิจกรรมเสริมสร้างสมานิติที่สนุกสนาน การที่ครูฝึกพูดจ่าน่าฟัง ทำให้ไม่รู้สึกรำคาญและมีความสุขกับการอบรม

2. ความรู้ที่ได้รับนำไปใช้ประโยชน์ได้ ผู้เข้าร่วมประทับใจที่ได้รับความรู้ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตจริงได้ โดยเฉพาะการสอนและถ่ายทอดความรู้ที่ช่วยให้เข้าใจเรื่องการจราจรมากขึ้น เช่น วิธีการขับขี่ การเว้นระยะห่าง นอกจากนี้ การได้ลงมือปฏิบัติจริงยังช่วยเสริมสร้างความเข้าใจได้ดียิ่งขึ้น

3. การได้ลงมือปฏิบัติจริง การที่กิจกรรมมีการพาผู้เข้าร่วมไปปฏิบัติจริง เป็นสิ่งที่สร้างความประทับใจอย่างมาก เนื่องจากช่วยให้เห็นภาพและเข้าใจเนื้อหาชัดเจนขึ้น รวมถึงได้ตระหนักถึงข้อดีข้อเสียต่าง ๆ และสามารถเรียนรู้จากการปฏิบัติจริงว่าตนเองทำถูกหรือผิด

4. การมีส่วนร่วมในกิจกรรม ผู้เข้าร่วมชื่นชอบกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้มีส่วนร่วม เช่น กิจกรรมเสริมสร้างสมาธิ ซึ่งสร้างความสนุกสนานและกระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมมีส่วนร่วมในการฝึกอบรม

นำเสนอสิ่งที่ควรปรับปรุงในกิจกรรม 6 ประเด็นดังนี้

1. กิจกรรมการเรียนรู้ ผู้เข้าร่วมเสนอแนะว่า ควรมีกิจกรรมที่น่าสนใจในช่วงบ่าย เพื่อลดความน่าเบื่อและอาการง่วงจากการบรรยายเพียงอย่างเดียว เช่น การเล่นเกม ที่กระตุ้นให้มีส่วนร่วม

2. ส่งเสริมการมีส่วนร่วม ควรให้ความสำคัญกับการให้โอกาสผู้เข้าร่วมทุกคนได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะการตอบคำถามเพื่อให้ทุกคนรู้สึกมีส่วนร่วมและได้รับความสนใจ

3. เพิ่มเติมความรู้ที่จำเป็น ผู้เข้าร่วมเห็นว่าความรู้เรื่องป้ายจราจรและสัญญาณไฟเป็นประโยชน์อย่างมาก และเสนอให้เพิ่มเติมเนื้อหาเกี่ยวกับเทคนิคในการขับขี่ การดูแลรักษา และความรู้เกี่ยวกับการแต่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และอะไรบ้างที่กฎหมายห้าม

4. สถานที่จัดโครงการ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการเรียนรู้ซึ่งอาจพิจารณาเรื่องความเหมาะสม ความสะอาดสบายของสถานที่จัดงานเพิ่มเติม เช่น ที่นั่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ประกอบการพิจารณาเพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในกิจกรรมต่าง ๆ

5. หลักสูตร/โปรแกรม ควรเพิ่มเกมความรู้เกี่ยวกับการจราจรเข้าไปในหลักสูตร เพื่อเพิ่มความสนุกสนานและส่งเสริมความเข้าใจในเนื้อหา

6. วิทยากร ควรสร้างทางเลือกในการเลือกพิจารณาวิทยากรที่มีความรู้เฉพาะเรื่องที่ทันสมัย หรือปรับเปลี่ยนวิทยากรในบางประเด็นหัวข้อที่ตรงกับความสนใจ หรือความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้มากขึ้น

นำเสนอสิ่งที่นำไปใช้ได้มากที่สุดในการกิจกรรม 2 ประเด็นดังนี้

1. สามารถนำไปใช้เพื่อปรับปรุงพฤติกรรม ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่เห็นว่าความรู้ที่ได้รับสามารถนำไปปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่ในชีวิตประจำวันได้จริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องต่อไปนี้

- การสวมหมวกนิรภัย การอบรมช่วยให้ตระหนักอันตรายของการไม่สวมหมวก และกระตุ้นให้สวมหมวกมากขึ้น รวมถึงการตรวจสอบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะก่อนใช้งาน

- การขับขี่ปลอดภัย ได้เรียนรู้และนำไปใช้ในเรื่องการเว้นระยะห่าง การควบคุมเบรกที่ถูกต้อง และการขับอย่างปลอดภัย

2. ความเข้าใจกฎระเบียบ ผู้เข้าร่วมสามารถนำความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบไปปรับใช้ได้จริงดังรายละเอียดต่อไปนี้

- การสังเกต/เข้าใจป้ายจราจร สามารถสังเกตและมีความเข้าใจต่อความหมายของป้ายเตือนและป้ายบังคับต่าง ๆ ที่พบเห็นบนท้องถนนได้ดีขึ้น

- การปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบเกี่ยวกับการจราจร มีความเข้าใจในเรื่องป้าย และสัญญาณจราจร รวมถึงความจำเป็นและวิธีสวมหมวกนิรภัยและข้อปฏิบัติที่ถูกต้อง การเว้นระยะห่างที่ปลอดภัย

นำเสนอแนะ/ทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยทางถนนที่ได้กิจกรรม 2 ประเด็นดังนี้

1. ลดการสูญเสีย ผู้เข้าร่วมตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน ในการลดการสูญเสีย ทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเน้นย้ำความสำคัญของจิตสำนึกความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น เช่น ผู้คนที่เดินสัญจรตามถนนในท้องถิ่น ดังนี้

- การเกิดอุบัติเหตุบ่อยลงและการข้อปฏิบัติที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น ผู้เข้าร่วมมีมุมมองว่าความปลอดภัยทางถนนนำไปสู่อุบัติเหตุที่ลดลง ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่บนท้องถนนข้อปฏิบัติที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น ทำให้สามารถเดินทางถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัย โดยปราศจากอุบัติเหตุและการสูญเสีย

- ความสำคัญของความรู้และจิตสำนึก ผู้เข้าร่วมเน้นย้ำว่าความรู้ ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากบางคนอาจข้อปฏิบัติโดยไม่มีความรู้ที่ถูกต้อง ข้อปฏิบัติด้วยความสนุกสนาน หรือประมาท การอบรมนี้ช่วยให้เห็นถึงผลเสียที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตและสุขภาพ

2. ความเป็นระเบียบบนท้องถนน ผู้เข้าร่วมเล็งเห็นว่าทำให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยจะนำไปสู่ความเป็นระเบียบในการจราจร ทำให้การจราจรไม่ติดขัดและสะดวกในการเดินทาง

นำเสนอความคิดเห็นที่มีต่อโครงการที่มีต่อความปลอดภัยทางถนน 6 ประเด็นดังนี้

1. โครงการมีประโยชน์ควรดำเนินการต่อไปในอนาคต ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่เห็นพ้องว่าโครงการนี้ควรดำเนินการต่อไปอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นประโยชน์ในการพัฒนาความรู้ในการใช้ชีวิตบนท้องถนนอย่างปลอดภัย เสริมสร้างความรู้หลาย ๆ ด้านของการจราจร และเป็นกิจกรรมที่สนุกสนานและให้ความรู้

2. เพิ่มกิจกรรมที่น่าสนใจ ควรเพิ่มกิจกรรมที่สร้างความสนุกสนาน ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วม โดยเฉพาะในช่วงบ่ายที่อาจทำให้เกิดความเบื่อหน่ายและง่วง เช่น การนำโมเดลมาใช้ประกอบการเรียนรู้ การเล่นเกมเกี่ยวกับจราจร หรือการมีป้ายน่ารัก ๆ เกี่ยวกับป้ายจราจรมาติดบอร์ด

3. พัฒนานวัตกรรม ควรมีการนำเสนอหรือส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย 100%

4. เพิ่มเติมความรู้ที่จำเป็น ควรเพิ่มเนื้อหาความรู้ที่จำเป็นและอาจถูกมองข้าม เช่น กฎหมายจราจรบางข้อที่เกี่ยวกับการจอดรถติดไฟแดง การเว้นระยะ การตีโค้ง รวมถึงเทคนิคในการตัดสินใจ

5. เพิ่มการมีส่วนร่วม การเพิ่มกิจกรรมมีส่วนช่วยให้ผู้เข้าร่วมสนใจ/ตั้งใจมากขึ้น

6. ปรับปรุงกฎระเบียบ อาจมีการนำเสนอหรือพูดคุยเกี่ยวกับการพัฒนาข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดทำเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การทำประชาคมติโรงเรียน

1.1.2 การตอบแบบสอบถาม

1) ข้อมูลสถานภาพส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุอยู่ในช่วง 16-18 ปี กำลังศึกษาอยู่ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ซึ่งอยู่รูปแบบทออาชีพศึกษา สำหรับการเดินทางจากที่พักถึงสถานศึกษาจะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง พาหนะที่ใช้เดินทางส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ส่วนตัว มีระยะทางในการเดินทางส่วนใหญ่ไม่เกิน 10 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาการเดินทางไม่เกิน 10 นาที ทั้งนี้ส่วนการครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักเรียน นักศึกษาส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และเกินกว่าครึ่งไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.2) ผลการประเมินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) สรุปได้ 6 ด้านดังนี้

ด้านที่ 1. เนื้อหาการฝึกอบรม ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ตามลำดับ

- 1.1 เนื้อหาการฝึกอบรมสร้างให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่
- 1.2 เนื้อหาการฝึกอบรมสามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อการขับขี่ในชีวิตประจำวันได้
- 1.3 เนื้อหาการฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม
- 1.4 เนื้อหาการฝึกอบรมสามารถตอบสนองต่อความต้องการนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน

ด้านที่ 2. วิทยากร ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ตามลำดับ

- 2.1 วิทยากรถ่ายทอดความรู้ที่ทำให้ตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น
- 2.2 วิทยากรสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ทำให้การฝึกอบรมมีความน่าสนใจ
- 2.3 วิทยากรตอบข้อซักถามทำให้เข้าใจต่อเนื้อหาอย่างครบถ้วน
- 2.4 วิทยากรใช้สื่ออุปกรณ์การถ่ายทอดความรู้ได้อย่างเหมาะสมกับเนื้อหาสาระการฝึกอบรม
- 2.5 วิทยากรมีความรู้ ความเชี่ยวชาญตรงตามเนื้อหาการฝึกอบรม
- 2.6 วิทยากรลำดับความสำคัญของเนื้อหาการฝึกอบรม
- 2.7 วิทยากรถ่ายทอดประสบการณ์ตรงตามเนื้อหาการฝึกอบรม
- 2.8 วิทยากรถ่ายทอดเนื้อหาตรงตามวัตถุประสงค์การฝึกอบรม

ด้านที่ 3. กิจกรรมการฝึกอบรม ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ตามลำดับ

- 3.1 กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องและทำให้เข้าใจถึงจุดมุ่งหมายของโครงการ
- 3.2 ระยะเวลาที่ใช้ในกิจกรรมเหมาะสมกับเนื้อหาสาระของการฝึกอบรม
- 3.3 รูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่เหมาะสม
- 3.4 กิจกรรมการฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะพฤติกรรมที่ขับขี่
- 3.5 การเลือกใช้เทคนิควิธีการสำหรับกิจกรรมการฝึกอบรมมีความเหมาะสม
- 3.6 กิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน
- 3.7 กิจกรรมการฝึกอบรมสอดคล้องกับความต้องการของผู้เข้ารับการฝึกอบรม

ด้านที่ 4. ผู้รับผิดชอบโครงการ ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ตามลำดับ

- 4.1 ผู้จัดโครงการ ดำเนินการโครงการฝึกอบรมมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่เป็นอย่างดี
- 4.2 ผู้จัดโครงการ ให้บริการด้านข้อมูล เช่น การตอบคำถาม การชี้แจงข้อสงสัย
- 4.3 ผู้จัดโครงการ ประสานงานอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี
- 4.4 ผู้จัดโครงการ บริหารจัดการโครงการฝึกอบรม
- 4.5 สถานศึกษามีการประชาสัมพันธ์โครงการฝึกอบรมล่วงหน้า
- 4.6 ผู้จัดโครงการ ให้ความช่วยเหลือด้วยความกระตือรือร้น

ด้านที่ 5. ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการ ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ตามลำดับ

- 5.1 สถานที่จัดฝึกอบรมมีความเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรมการฝึกอบรม
- 5.2 เอกสารประกอบการฝึกอบรมมีจำนวนเพียงพอต่อผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม
- 5.3 สถานที่จัดฝึกอบรมมีความเหมาะสมกับจำนวนผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม
- 5.4 เอกสารการฝึกอบรมมีความน่าสนใจ ทันสมัย
- 5.5 สถานที่จัดฝึกอบรมมีความสะดวกสบาย
- 5.6 อาหาร เครื่องดื่มของโครงการมีความเหมาะสมเพียงพอกับจำนวนผู้เข้าร่วม

ด้านที่ 6. ผู้เข้ารับการอบรม ควรให้ความสำคัญกับประเด็นดังต่อไปนี้ตามลำดับ

- 6.1 การกำหนดหัวข้อการฝึกอบรมให้มีความเหมาะสมกับผู้เข้าร่วม
- 6.2 การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมการอบรมให้มีความเหมาะสม
- 6.3 การกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมการอบรมให้มีจำนวนที่เหมาะสม

2. ผลลัพธ์ข้อเสนอแนะทางการพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) โดยถอดบทเรียนการขับเคลื่อนโครงการ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2568 สรุปรวม 3 ประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. บทเรียนที่ได้จากการทำงานในพื้นที่โครงการ สถานการณ์ และกระบวนการทำงาน

- 1.1 ความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมจากการขับขี่ปลอดภัย
- 1.2 บริบทแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง
- 1.3 ปัญหาจากกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ครอบครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.4 การพัฒนาสมรรถนะในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.5 การพัฒนาหลักสูตร

2. สถานการณ์ที่ส่งผลต่อการทำงานในโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

- 2.1 ความผิดพลาดของเยาวชนในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - ลักษณะของช่วงวัยที่ชอบความตื่นเต้นและคึกคะนอง
 - ความคุ้นชินจนแสดงพฤติกรรมที่ละเลยต่อความปลอดภัย
 - ความพร้อมของร่างกาย

2.2 ปัญหาและอุปสรรค การแก้ไข้ปัญหา

- การมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่าง ๆ
- การเข้าร่วมกิจกรรม
- การกำหนดเป้าหมายการเรียนรู้ที่ชัดเจน
- การกำหนดเนื้อหาการฝึกอบรม
- การมีต้นแบบที่ดีในการเคารพกฎระเบียบจราจร
- งบประมาณ

2.3 ความตั้งใจในการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงาน

- การขยายกลุ่มเป้าหมาย
- การจัดทำฐานข้อมูลสำคัญต่อการพัฒนาและติดตามผลของการประเมินโครงการ

3. ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อให้การขับเคลื่อนโครงการบรรลุเป้าหมาย และพัฒนาอย่างยั่งยืน

1. การประสานความร่วมมือกับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
2. การออกแบบกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ที่ตอบสนองความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม
3. การกำหนดนโยบายเพื่อแผนงานที่ชัดเจนในพื้นที่
4. การพัฒนาสู่นวัตกรรมการเรียนรู้ที่ยั่งยืนเหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของกลุ่มเป้าหมาย
5. การออกแบบและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อทบทวนระบบการทำงานอย่างต่อเนื่อง

อภิปรายผลการวิจัย

1. ผลการประเมินการดำเนินงานโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

จากการประเมินโครงการการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง ขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) มีหลายประเด็นที่น่าสนใจและสะท้อนให้เห็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาโครงการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยผลการประเมินชี้ให้เห็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพิจารณาเพื่อปรับปรุงและพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

ประเด็นที่ 1. เนื้อหาการฝึกอบรม: เน้นการสร้างตระหนักรู้และการประยุกต์ใช้ในชีวิตจริง

ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่า เนื้อหาการฝึกอบรม ควรให้ความสำคัญสูงสุดกับการสร้างความตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยในการขับขี่ (1.1) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความปลอดภัยเริ่มต้นจากการรับรู้และความเข้าใจถึงความเสี่ยงและผลกระทบ ถัดมาคือ ความสามารถของเนื้อหาที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อการขับขี่ในชีวิตประจำวัน (1.2) ซึ่งเน้นย้ำความสำคัญของการเชื่อมโยงทฤษฎีเข้ากับการปฏิบัติเพื่อให้ผู้เข้าร่วมสามารถนำความรู้ไปปรับใช้ได้จริง ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การฝึกอบรม (1.3) และการตอบสนองต่อความต้องการนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน (1.4) ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่

ช่วยให้เนื้อหามีความเกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อผู้เรียน ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2560) ที่ระบุว่าหลักสูตรการอบรมที่มีประสิทธิภาพต้องเน้นการประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันและสร้างความตระหนักในปัญหาที่แท้จริง

ประเด็นที่ 2. วิทยากร: บทบาทสำคัญในการถ่ายทอดและสร้างแรงจูงใจ

วิทยากร มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการถ่ายทอดความรู้และสร้างแรงจูงใจ โดยประเด็นที่ได้รับการประเมินสูงสุดคือความสามารถของวิทยากรที่ถ่ายทอดความรู้ที่ทำให้ตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น (2.1) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการนำเสนอมีผลต่อทัศนคติ/พฤติกรรมเป็นสำคัญ ในการสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ที่น่าสนใจ (2.2) และความสามารถในการตอบข้อซักถามอย่างครบถ้วน (2.3) ก็มีความสำคัญไม่แพ้กัน เนื่องจากบรรยากาศที่เอื้อต่อการเรียนรู้และการโต้ตอบจะช่วยให้ผู้เรียนเข้าใจเนื้อหาได้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสม (2.4) ความเชี่ยวชาญในเนื้อหา (2.5) การลำดับความสำคัญของเนื้อหา (2.6) การถ่ายทอดประสบการณ์ตรง (2.7) และการถ่ายทอดเนื้อหาตรงตามวัตถุประสงค์ (2.8) ล้วนเป็นคุณสมบัติที่ส่งผลต่อคุณภาพการเรียนรู้ ผลลัพธ์นี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ พงศ์ศักดิ์ เหล่าทวีทรัพย์ และคณะ (2562) ที่ชี้ให้เห็นว่าความสามารถของวิทยากรในการสร้างบรรยากาศการเรียนรู้และการถ่ายทอดความรู้เชิงปฏิบัติเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการฝึกอบรม

ประเด็นที่ 3. กิจกรรมการฝึกอบรม: ความสอดคล้องและเหมาะสมกับพฤติกรรม

ในส่วนของกิจกรรมการฝึกอบรม ประเด็นที่สำคัญที่สุดคือการที่กิจกรรม สอดคล้องและทำให้เข้าใจถึงจุดมุ่งหมายโครงการ (3.1) ซึ่งยืนยันว่าการออกแบบกิจกรรมต้องมีเป้าหมายที่ชัดเจนและนำไปสู่ความเข้าใจในวัตถุประสงค์หลักของโครงการระยะเวลาที่เหมาะสมกับเนื้อหาสาระ (3.2) และการกำหนดวัตถุประสงค์ของกิจกรรมที่เหมาะสม (3.3) เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการเรียนรู้ นอกจากนี้ การที่กิจกรรมเหมาะสมกับลักษณะพฤติกรรมการขับขี่ (3.4) การเลือกใช้เทคนิคที่เหมาะสม (3.5) การกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน (3.6) และความสอดคล้องกับความต้องการของผู้เข้าร่วม (3.7) ล้วนมีส่วนช่วยให้กิจกรรมมีประโยชน์และน่าสนใจ ผลการประเมินนี้สนับสนุนแนวคิดของ Kotter (1996) ที่ว่าการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมต้องอาศัยกิจกรรมที่กระตุ้นให้เกิดการเรียนรู้และเข้าใจอย่างลึกซึ้งในบริบทที่เกี่ยวข้องกับผู้เรียน

ประเด็นที่ 4. ผู้รับผิดชอบโครงการ: ความรับผิดชอบและการสนับสนุน

ผู้รับผิดชอบโครงการ มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานและสนับสนุนโครงการให้สำเร็จ โดยประเด็นที่ได้รับความสำคัญสูงสุด คือ การที่ผู้จัดโครงการดำเนินการโครงการด้วยความรับผิดชอบต่อหน้าที่เป็นอย่างดี (4.1) ซึ่งสะท้อนถึงธรรมาภิบาลและความมุ่งมั่นในการทำงาน การให้บริการข้อมูล การตอบคำถาม และการชี้แจงข้อสงสัย (4.2) การประสานงานและอำนวยความสะดวก (4.3) และการบริหารจัดการโครงการ (4.4) ล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้โครงการดำเนินการต่อไปได้อย่างราบรื่น นอกจากนี้ในการประชาสัมพันธ์โครงการล่วงหน้าโดยสถานศึกษา (4.5) และการให้ความช่วยเหลือด้วยความกระตือรือร้น (4.6) ก็เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้โครงการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายและได้รับความร่วมมือ

ประเด็นที่ 5. ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม: ความพร้อมและความเหมาะสม

ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม มีผลโดยตรงต่อคุณภาพการจัดกิจกรรม โดยเฉพาะสถานที่จัดฝึกอบรมที่มีความเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรม (5.1) และเอกสารประกอบการฝึกอบรมที่มีเพียงพอ (5.2) เป็นปัจจัยที่ได้รับการประเมินสูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับหลักการจัดการโครงการที่ว่า การมีทรัพยากรที่เพียงพอและเหมาะสมเป็นพื้นฐานสำคัญของความสำเร็จ ความเหมาะสมสถานที่กับจำนวนผู้เข้าร่วม (5.3) ความน่าสนใจและทันสมัยของเอกสาร (5.4) ความสะดวกสบายของสถานที่ (5.5) และเพียงพอเหมาะสมของอาหารและเครื่องดื่ม (5.6) ล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อประสบการณ์ผู้เข้าร่วมการอบรม และประสิทธิภาพของการจัดโครงการ

ประเด็นที่ 6. ผู้เข้ารับการอบรม: การคัดเลือกและคุณสมบัติ

ในส่วนของผู้เข้ารับการอบรม ประเด็นสำคัญ คือ การกำหนดคุณสมบัติผู้เข้าร่วมและการกำหนดหัวข้อการฝึกอบรมที่เหมาะสม (6.1) ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายให้ตรงกับวัตถุประสงค์โครงการ เพื่อให้การอบรมเกิดประโยชน์สูงสุด การกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมที่เหมาะสมเพียงอย่างเดียว (6.2) และการกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมที่เหมาะสม (6.3) มีความสำคัญรองลงมาเพื่อให้การจัดการอบรมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถดูแลผู้เข้าร่วมได้อย่างทั่วถึง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสนทนากลุ่มกับนักเรียนนักศึกษาผู้เข้าร่วมโครงการ ฯ ประจำปี 2567 พบประเด็นสำคัญหลายด้านที่สะท้อนให้เห็นทั้งจุดแข็งโครงการที่ควรส่งเสริม อีกทั้งจุดที่ควรปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งสามารถนำมาอภิปรายผลได้อย่างมีนัยยะสำคัญ ดังนี้

ประเด็นที่ 1. พลังของ "บรรยากาศ" และ "ปฏิสัมพันธ์เชิงบวก" ต่อการเรียนรู้

ผลการสนทนากลุ่มเน้นย้ำถึงความสำคัญของ "บรรยากาศที่เป็นกันเอง สนุกสนาน และไม่ตึงเครียด" รวมถึงบุคลิกของ "ครูฝึกที่พูดจาง่ายและเป็นกันเอง" ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างความประทับใจสูงสุด ประเด็นนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งในการอภิปรายผล เพราะชี้ให้เห็นถึงว่าการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน ไม่จำเป็นต้องเป็นเรื่องที่น่าเบื่อหรือตึงเครียดเสมอไป การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเปิดใจรับฟังและมีส่วนร่วม จะช่วยลดกำแพงในการเรียนรู้ โดยเฉพาะกับกลุ่มเด็กและเยาวชน การที่ผู้เรียนรู้รู้สึกสบายใจและสนุกจะส่งผลให้พวกเขากระตือรือร้นในการเรียนรู้และจดจำเนื้อหาได้ดีขึ้น สิ่งเหล่านี้สอดคล้องกับแนวคิดด้านจิตวิทยาการศึกษาที่ว่า อารมณ์และความรู้สึกของผู้เรียนมีผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการเรียนรู้

ประเด็นที่ 2. การเรียนรู้เชิงประสบการณ์ "ลงมือทำ" นำสู่ "ความเข้าใจและการเปลี่ยนแปลง"

การที่ผู้เข้าร่วมประทับใจกับการ "ลงมือปฏิบัติ" และได้รับ "ความรู้ที่นำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตจริงได้" สะท้อนให้เห็นประสิทธิภาพการเรียนรู้เชิงประสบการณ์ (Experiential Learning) ประเด็นนี้ควรได้รับการอธิบายอย่างละเอียดว่า การฝึกอบรมที่เน้นการปฏิบัติจริง เช่น การฝึกขับขี่ การเว้นระยะห่าง หรือการควบคุมเบรก ไม่ได้เป็นเพียงกิจกรรมเสริมแต่เป็นหัวใจสำคัญที่ช่วยให้ผู้เรียนเข้าใจและนำไปสู่การตระหนักรู้ถึงข้อดีข้อเสียของพฤติกรรมและกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่มากขึ้น เช่น การสวม

หมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอ และนี่เป็นการยืนยันว่าการเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ได้มาจากความรู้เชิงทฤษฎีเพียงอย่างเดียว แต่ต้องอาศัยการลงมือปฏิบัติและประสบการณ์ตรงที่ช่วยเสริมสร้างทักษะและทัศนคติที่ถูกต้อง

ประเด็นที่ 3. ช่องว่างของการมีส่วนร่วมและ "ความต้องการเนื้อหาที่เฉพาะเจาะจง"

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสิ่งที่ควรปรับปรุงที่น่าสนใจ คือ ความต้องการ "กิจกรรมที่น่าสนใจในช่วงบ่ายเพื่อลดความน่าเบื่อ" และการ "ส่งเสริมการมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึง" ประเด็นนี้ควรนำมาอภิปรายเพิ่มเพื่อชี้ให้เห็นว่าแม้บรรยากาศโดยรวมจะดี แต่การจัดรูปแบบกิจกรรมที่เน้นบรรยายเพียงอย่างเดียวอาจไม่ตอบโจทย์ความสนใจของผู้เรียนตลอดเวลา โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่น่าเบื่อ นอกจากนั้นการที่ผู้เข้าร่วมต้องการ "เพิ่มเติมความรู้ที่จำเป็น" เช่น เทคนิคการขับขี่ การดูแลรักษารถ กฎหมายการแต่งรถ หรือกฎหมายจราจรที่ซับซ้อน แสดงให้เห็นถึงความต้องการเนื้อหาที่ "เฉพาะเจาะจงและตรงกับความสนใจ" ของผู้ใช้งาน การอภิปรายควรเน้นว่าการปรับปรุงนี้จะช่วยให้โครงการสามารถดึงดูดความสนใจและสร้างประโยชน์ให้กับผู้เข้าร่วมได้เต็มศักยภาพมากยิ่งขึ้น

ประเด็นที่ 4. การเปลี่ยนแปลง "มุมมองและทัศนคติ" สู่ "จิตสำนึกร่วมกัน"

สิ่งที่นำไปใช้ได้มากที่สุด และมุมมองหรือทัศนคติที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้เข้าร่วม สะท้อนให้เห็นถึง การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่ชัดเจนขึ้น การที่ผู้เข้าร่วมตระหนักว่าความปลอดภัยทางถนนนำไปสู่ "การลดการสูญเสีย" และ "ความเป็นระเบียบบนท้องถนน" โดยเฉพาะการเน้นย้ำถึง "ความสำคัญของความรู้และจิตสำนึก" ของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ประเด็นนี้ควรนำมาอภิปรายว่าโครงการประสบความสำเร็จในการเปลี่ยนจากความรู้เชิงข้อมูลไปสู่การปลูกฝังความตระหนักในเรื่องความรับผิดชอบร่วมกันในสังคม ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

ประเด็นที่ 5. ความยั่งยืนของโครงการและความคาดหวังในการ "พัฒนาต่อเนื่อง"

ความคิดเห็นที่ว่า "โครงการมีประโยชน์และควรดำเนินการต่อไปในอนาคต" พร้อมข้อเสนอแนะในการ "เพิ่มกิจกรรมที่น่าสนใจ" "พัฒนานวัตกรรม" และ "เพิ่มเติมความรู้ที่จำเป็น" ชี้ให้เห็นถึงความต้องการและความคาดหวังของผู้เข้าร่วมที่มีต่อโครงการ ประเด็นนี้ควรนำมาอภิปรายเพื่อเน้นย้ำว่าโครงการไม่เพียงแต่เป็นที่ยอมรับแต่เป็นที่ต้องการให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและครอบคลุมยิ่งขึ้นในอนาคต การรับฟังข้อเสนอแนะเหล่านี้จะช่วยให้ผู้จัดโครงการปรับปรุงและต่อยอดกิจกรรมให้ตอบโจทย์ความต้องการผู้เรียนและบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ นำไปสู่ความยั่งยืนของโครงการในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

2. ผลการจัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา)

การจัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) ขอนำเสนอตั้งแต่การถอดบทเรียนและการหาปัจจัยความสำเร็จ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนวทางการพัฒนาที่เป็นประโยชน์และครอบคลุมในหลายมิติที่สามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ โดยดำเนินการทั้งในรูปแบบของการถอดบทเรียนจากการปฏิบัติในพื้นที่จัดโครงการ ได้พบประเด็นสำคัญหลายมิติที่สะท้อนถึงทั้งสถานการณ์บริบท กระบวนการทำงานที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพโครงการ ซึ่งนำมาสรุปและอภิปรายผลได้ดังนี้

ประเด็นที่ 1. บทเรียนที่ได้จากการทำงานในพื้นที่โครงการ สถานการณ์ และกระบวนการทำงาน

(1.1) ความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมจากการขับขี่ ซึ่งมีที่มาจากปัญหาเชิงทัศนคติและบทบาทของครอบครัว กล่าวคือ บทเรียนสำคัญที่คณะผู้วิจัย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลระบุตรงกัน คือ ปัญหาการขาด "ความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมจากการขับขี่" ซึ่งเกิดจากการละเลยวินัยและกฎจราจร ผู้ให้ข้อมูลชี้ว่า พฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การดัดแปลงรถ เริ่มต้นจากปัจจัยส่วนบุคคล ดังที่ WHO (2018: Online) ระบุว่า ปัจจัยมนุษย์เป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุ และที่สำคัญคือ บทบาทครอบครัว ที่อาจจะเลยการกำกับดูแล เช่น ไม่บังคับให้สวมหมวกนิรภัย หรือการไม่ได้เป็นแบบอย่างที่ดี สิ่งนี้ส่งผลให้เยาวชนปฏิบัติตามกฎระเบียบจากการถูกบังคับหรือกลัวเจ้าหน้าที่มากกว่าการตระหนักรู้ถึงความปลอดภัย เนื่องจากอิทธิพลจากสภาพแวดล้อมทางสังคมที่ใกล้ชิดที่สุดอย่างครอบครัวเป็นอุปสรรคสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ดังนั้นการสร้างวัฒนธรรมต้องเริ่มจากการปลูกฝังจิตสำนึกจากภายใน และขยายผลไปยังสถาบันครอบครัว และสังคม ดังที่ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมที่อธิบายว่าพฤติกรรมได้รับอิทธิพลจากสภาพแวดล้อมและการเป็นแบบอย่าง Bandura, A. (1986) และจิตสำนึกมีความสำคัญต่อการป้องกันอุบัติเหตุ (Reason, J. 1990)

(1.2) บริบทแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง การเพิ่มขึ้นของการใช้รถจักรยานยนต์และข้อจำกัดทางกฎหมาย เนื่องจากปัจจุบันเยาวชนมีแนวโน้มการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น โดยที่ครอบครัวให้ความยินยอม แต่พบข้อสังเกตว่าเยาวชนสายสามัญจำนวนมากมีอายุไม่ถึงเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้ทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (โดยเฉพาะรถเกิน 110 ซีซีสำหรับอายุ 15-18 ปี) ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า การเปลี่ยนแปลงบริบท และความจำเป็นในการเดินทางของเยาวชนและช่องว่างทางกฎหมายเรื่องอายุผู้ขับขี่ ซึ่งนำไปสู่การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตจะเพิ่มความเสี่ยงเป็นปัญหาที่สร้างความท้าทายทั้งต่อผู้ปกครอง สถานศึกษา ผู้จัดโครงการในการจัดการและป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องด้วยสถิติอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย พบว่า หลายกรณีจากข้อมูลสถิติชี้ให้เห็นสัดส่วนอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตหรือกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย

(1.3) ปัญหาจากกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และผลกระทบต่อสถานศึกษา พบว่า ข้อมูลระบุถึงสถานศึกษาในรูปแบบสายสามัญ บ่อยครั้งที่พบปัญหาเยาวชนอายุไม่ถึงเกณฑ์นำรถจักรยานยนต์มาจอดนอกบริเวณโรงเรียน เนื่องจากโรงเรียนไม่อนุญาตให้นำเข้า ทำให้เกิดปัญหาต่อเนื่อง เช่น ทรัพย์สินสูญหาย หรือเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการป็นรื้อเข้าโรงเรียน

นำไปสู่การร้องเรียนจากผู้ปกครองในการขอให้สถานศึกษาได้อนุญาตให้ผู้เรียนสามารถนำข้อชี้แจงจากรายงานยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากกฎระเบียบที่บังคับใช้ไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของเยาวชนในปัจจุบันสร้างปัญหาที่ซับซ้อน ทั้งด้านความปลอดภัย (การจอดนอกโรงเรียน, การปั่นเข้า) และทรัพย์สิน สถานศึกษาต้องเผชิญกับความท้าทายในการจัดการพฤติกรรมนี้ การอภิปรายควรเน้นถึงความจำเป็นในการพิจารณานโยบายที่ยืดหยุ่นหรือหาทางออกร่วมกันที่เหมาะสมกับบริบทจริง กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2565) และ The International Transport Forum: ITF (2023: Online)

(1.4) การพัฒนาสมรรถนะการขับขี่รถจักรยานยนต์. เน้นทักษะการป้องกันตนเองและความต่อเนื่องของกิจกรรม บทเรียนชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาสมรรถนะควรเน้น "การให้ความรู้และทักษะในการป้องกันตนเอง" เพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บ (เช่น ท่าทางเมื่อรถล้ม) นอกจากการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง นอกจากนี้ ความต่อเนื่องของกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ เป็นสิ่งสำคัญ เพื่อลดปัญหาการขาดตอนเมื่อครูผู้รับผิดชอบมีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้นมุมมองที่มีต่อการฝึกอบรมที่น่าจะสร้างความเข้าใจและภูมิคุ้มกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ที่ปลอดภัย อาจต้องขยายขอบเขตจากเพียงป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ไปสู่การลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้น ตลอดจนการรักษาความต่อเนื่องของโครงการผ่านการถ่ายทอดงานและสร้างระบบรองรับการเปลี่ยนแปลงบุคลากรเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้เกิดการพัฒนาสมรรถนะที่ยั่งยืน (ศิริพร สิทธิ, รังสิยา นารินทร์ และวิลาวัณย์ เตือนราษฎร์. 2565: ออนไลน์), (อภิวัฒน์ กุมภีโร, จินตนา สรายุทธพิทักษ์, สรียญา รอดพิพัฒน์ และ จินตนา บันลือศักดิ์ .2565: ออนไลน์)

(1.5) การพัฒนาหลักสูตร ควรให้ความสำคัญครอบคลุมกฎหมาย เทคนิคการลดการบาดเจ็บ และจุดเสี่ยง โดยให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงหลักสูตรให้ครอบคลุม 3 ประเด็นหลัก: ความรู้ด้านกฎหมายจราจร, เทคนิคการลดโอกาสบาดเจ็บจากการล้ม/อุบัติเหตุ, และข้อมูลจุดเสี่ยงบนท้องถนน. นอกจากนี้ยังเสนอแนวคิดในการจัดทำหลักสูตร 2 รูปแบบ ได้แก่ กิจกรรมเสริมหลักสูตร หรือพัฒนาเป็นรายวิชาที่ผสมผสานทฤษฎีและปฏิบัติ และเสนอให้พิจารณาปลูกฝังความรู้ตั้งแต่ปฐมวัย (เช่น Balance Bike) ซึ่งผลการประเมินดังกล่าว อาจถือเป็นผลเชิงบวกจากการร่วมมือระหว่างสถาบันยุทธศาสตร์แห่งประเทศไทย กับสถานศึกษาต่าง ๆ ที่นำไปสู่การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นและอัตราการเสียชีวิตลดลง เป็นสัญญาณที่ดี สำหรับการพัฒนาหลักสูตรเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม การบูรณาการเนื้อหาที่ครอบคลุมมิติเชิงปฏิบัติ (เทคนิคการป้องกันการบาดเจ็บ) และข้อมูลเชิงรุก (จุดเสี่ยง) รวมไปถึงการพิจารณารูปแบบการนำเสนอที่หลากหลายและเหมาะสมกับช่วงวัยจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของหลักสูตร ความสำเร็จในการลดอัตราบาดเจ็บ/เสียชีวิตเป็นเครื่องยืนยันถึงความสำคัญของโครงการ ทั้งนี้หากสังเกตจะพบว่า การพัฒนาหลักสูตร หากมีพื้นฐานที่มาจากความร่วมมือของผู้เกี่ยวข้องจากนั้นพัฒนาเป็นโปรแกรมหรือเป็นรายวิชาย่อมส่งผลต่อการพัฒนาความรู้ด้านความเข้าใจที่ถูกต้องในการขับขี่ปลอดภัยสำหรับเยาวชน (ภิญญาพัชญ์ สุทธิพัฒน์โกสิน. 2565: บทความย่อ)

ประเด็นที่ 2. สถานการณ์ที่ส่งผลต่อการทำงานในโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

(2.1) ความผิดพลาดของเยาวชนในการขับขี่รถจักรยานยนต์: สาเหตุจากวัย พฤติกรรมคึกคะนอง และความพร้อมเกิดจาก 3 สาเหตุหลัก คือ ลักษณะของช่วงวัยที่ชอบความตื่นเต้นคึกคะนอง เช่น การดื่มสารมึนเมา ความคึกคะนองที่นำไปสู่การละเลยความปลอดภัย เช่น คิดว่าระยะทางใกล้ไม่น่ามีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ และความไม่พร้อมของร่างกายหรือสภาพรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยด้านพฤติกรรมมนุษย์และการพัฒนาการตามวัยเป็นความท้าทายหลักในการขับเคลื่อนความปลอดภัย ดังนั้นแนวทางแก้ปัญหามุ่งจำเป็นต้องพิจารณาสาเหตุเชิงลึกของความผิดพลาดในแต่ละด้าน และออกแบบกิจกรรมให้ตอบสนองต่อลักษณะเฉพาะของช่วงวัย

(2.2) ปัญหาและอุปสรรคที่กลุ่มผู้ให้ข้อมูลระบุ ได้แก่ การมีส่วนร่วมจากภาคีภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง, การเข้าร่วมกิจกรรม, การกำหนดเป้าหมายเรียนรู้ที่ชัดเจน การกำหนดเนื้อหาของการฝึกอบรม, การมีต้นแบบที่ดี และงบประมาณที่เพียงพอและต่อเนื่อง ทั้งนี้หากพิจารณามูลเหตุปัญหามาพบรวมกล่าวได้ว่าเกิดจากเงื่อนไขการมีส่วนร่วมจากภาคส่วน เช่น ขาดความร่วมมือจากครอบครัวที่ไม่ได้เป็นต้นแบบที่ดี สะท้อนถึงการขาดกลไกการมีส่วนร่วมที่มีความเข้มแข็ง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่ง ดังที่งานวิจัยของ เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข และภัทรา วายาจุต (2567) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ผลการวิจัย พบว่า สถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันของแต่ละบุคคล เป็นปัจจัยส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยลักษณะแตกต่างกัน

ข้อเสนอแนวทางพัฒนาโครงการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) สะท้อนถึงการมองไปข้างหน้าเพื่อเสริมสร้างความยั่งยืนและประสิทธิภาพโครงการ โดยประเด็นสำคัญที่ควรนำไปอภิปรายผลการวิจัย ดังนี้

ประเด็นที่ 1. การพัฒนานวัตกรรมทางด้านสื่อเพื่อส่งเสริมโอกาสในการเข้าถึง สอดคล้องกับแนวโน้มการใช้สื่อดิจิทัลและออนไลน์ในกลุ่มเยาวชนปัจจุบัน การจัดทำสื่อออนไลน์ที่เชื่อมโยงและสร้างสรรค์จะช่วยให้ความรู้ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนสามารถเข้าถึงเด็กและเยาวชนได้ง่าย/ตรงกับความต้องการยิ่งขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยที่เน้นย้ำถึงประสิทธิภาพของสื่อดิจิทัลและสื่อสังคมออนไลน์ในการส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพและความปลอดภัยในวัยรุ่น (โบว์แมน และคณะ, 2020; พริน และคณะ, 2019) การใช้ Gamification หรือการนำกลไกของเกมมาใช้ในการเรียนรู้ผ่านสื่อออนไลน์ ก็เป็นแนวทางที่น่าสนใจในการดึงดูดความสนใจและเพิ่มการมีส่วนร่วมของเยาวชน (ฮูโอทริ และฮามาไรเนน, 2017)

ประเด็นที่ 2. การออกแบบหลักสูตรและกิจกรรมให้มีความทันสมัย กล่าวคือ ให้ความสำคัญไปที่การปรับเนื้อหาและวิธีการเรียนรู้ให้เหมาะสมกับช่วงวัยและความสนใจของเยาวชน โดยยึดหลักส่งเสริมการมีส่วนร่วม และการจัดกิจกรรมที่ท้าทายความสามารถเชิงประจักษ์ เช่น การประกวดผลงานเชิงสร้างสรรค์จะช่วยให้เด็กและเยาวชนเกิดการเรียนรู้ที่มีความหมายและนำไปปรับใช้ได้จริงในสถานการณ์แต่ละช่วงของชีวิต (Dewey, 1938) หลักสูตรที่ทันสมัยควรบูรณาการ ทักษะในศตวรรษที่ 21 เช่น คิดวิเคราะห์ แก้ไขปัญหา และทำงานร่วมกัน เพื่อให้เยาวชนสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในสถานการณ์จริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นที่ 3. การทบทวนกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติให้เท่าทันต่อบริบทแห่งการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เห็นถึงความจำเป็นในการพิจารณากฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนเยาวชนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนไป โดยการเปรียบเทียบกับบริบทของประเทศอื่น ๆ หรือการพิจารณาความจำเป็นในการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันของเยาวชนในบางพื้นที่ เป็นประเด็นที่ควรนำมาพิจารณาอย่างรอบคอบ อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะยังคงเน้นย้ำถึงความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดในบางประเด็น เช่น การดัดแปลงรถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจส่งผลเสียต่อความปลอดภัย การทบทวนกฎหมายควรตั้งอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุที่ทันสมัย และคำนึงถึงความสมดุลระหว่างความปลอดภัยและการดำเนินชีวิตของเยาวชน

ประเด็นที่ 4. การบริหารจัดการทรัพยากรสนับสนุนโครงการ เป็นการเน้นความสำคัญของการมีบุคลากรที่มีสมรรถนะในการบริหารจัดการโครงการรอบด้าน และการจัดสรรงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ และตรงตามช่วงเวลาที่เหมาะสม เนื่องจากการบริหารจัดการโครงการที่มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จและความยั่งยืนของโครงการ (UNDP, 2017) การลงทุนในบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและการวางแผนการใช้ทรัพยากรอย่างรอบคอบเพื่อประสิทธิภาพการใช้งบประมาณ อีกทั้งเป็นการช่วยให้โครงการสามารถบรรลุเป้าหมายและสร้างผลกระทบเชิงบวกได้อย่างยั่งยืน

ประเด็นที่ 5. การพัฒนาสู่นวัตกรรมทางการเรียนรู้ แนวคิดสร้างสรรค์และตรงตามความสนใจของกลุ่มเป้าหมาย เนื่องจากการผสมผสาน หรือผนวกวิทยาการใหม่ในการสนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาแหล่งเรียนรู้และกิจกรรมในรูปแบบใหม่ ๆ ที่น่าสนใจและสอดคล้องกับความสนใจของเยาวชน เช่น การใช้เกม หรือการนำเทคโนโลยีเสมือนจริง (Virtual Reality-VR) หรือ เทคโนโลยีความเป็นจริงเสริม (Augmented Reality-AR) มาใช้ในการจำลองสถานการณ์ขับขี่ที่ปลอดภัย อาจเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการสร้างความเข้าใจและพัฒนาทักษะ และการเปิดโอกาสให้เยาวชนมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์นวัตกรรมจะช่วยเพิ่มความรู้สึกเป็นเจ้าของและเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนานวัตกรรมเพื่อการดำเนินชีวิตที่ปลอดภัย อีกทั้งยังเป็นผลเชิงบวกทางอ้อมเป็นการปลูกฝังวิถีชีวิตทางการส่งเสริมการเรียนรู้ด้วยตนเอง

ประเด็นที่ 6. การติดตามและประเมินผลเพื่อพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีความสำคัญของวิธีการดำเนินงานเพื่อติดตามและประเมินผลโครงการอย่างสม่ำเสมอ โดยการสื่อสารและรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรงต่อการจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้ถนน นอกจากนี้วิธีการที่ใช้ในการประเมินผลอาจต้องมีความหลากหลายเพื่อสะท้อนความก้าวหน้าทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ จะช่วยให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมและนำไปสู่การปรับปรุงโครงการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย อีกทั้งผลกระทบทางอ้อมเป็นการสนับสนุนให้มีกลไกการให้ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback Mechanism) ที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยให้สามารถปรับปรุงกิจกรรมและการดำเนินงานได้อย่างทันท่วงที

ประเด็นที่ 7. การประสานงานกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ถือเป็นกุญแจแห่งความสำเร็จประการหนึ่งของการสร้างความเข้มแข็งและความร่วมมือระหว่างเครือข่ายและภาคีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางช่วยให้เกิดการบูรณาการความรู้/ทรัพยากรในการแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ (WHO, 2018) และเป็นการสร้าง "นิเวศการทำงาน" (Working Ecosystem) ที่ดีช่วยให้ทุกภาคส่วนสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่นและบรรลุเป้าหมาย

ข้อเสนอแนะ

1. การวิเคราะห์บริบทเชิงลึกของแต่ละพื้นที่ แม้ว่าข้อเสนอจะครอบคลุม แต่การทำความเข้าใจบริบทเฉพาะของจังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะเมืองพัทยา) จะช่วยหนุนการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น ทั้งในประเด็นลักษณะการใช้รถจักรยานยนต์ เช่น รูปแบบการใช้งาน ความถี่การเดินทาง เส้นทางที่ใช้ส่วนใหญ่ สถิติอุบัติเหตุ ข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะของกลุ่มเด็กและเยาวชน สาเหตุหลักช่วงเวลา และสถาน (จุดเสี่ยง) ที่เกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สภาพถนน ทางเท้า สัญญาณไฟจราจรในบริเวณโรงเรียนและชุมชน

2. การเน้นบทบาทของผู้ปกครองและครอบครัว เพื่อการประสานความร่วมมือ ตามบทบาทที่ชัดเจนและเชิงรุกของผู้ปกครองในการปลูกฝังวินัยและความตระหนักด้านความปลอดภัยให้กับบุตรหลาน ตั้งแต่เรื่องการเป็นแบบอย่างที่ดี การกำกับดูแลการใช้รถจักรยานยนต์ ไปจนถึงการสนับสนุนกิจกรรมของโครงการ

3. การบูรณาการความปลอดภัยทางถนนผสมเข้ากับหลักสูตรการศึกษา นอกเหนือจากกิจกรรมเสริมหลักสูตร ควรพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการบูรณาการเนื้อหาด้านความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในหลักสูตรการเรียนการสอนปกติ เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเยาวชนอย่างรอบด้าน

4. การสร้างความยั่งยืนโครงการในระยะยาว นอกจากการบริหารจัดการงบประมาณ ควรมีแผนการสร้าง ความยั่งยืนในด้านอื่น ๆ เช่น การสร้างเครือข่ายอาสาสมัครเยาวชน การพัฒนาศักยภาพบุคลากรในพื้นที่ให้สามารถดำเนินงานต่อได้ด้วยตนเอง หรือการสร้างกลไกการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในระยะยาว เช่น นโยบาย มาตรการ หรือกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5. การประเมินผลกระทบในระยะยาว และการปรับปรุงกระบวนการติดตามระหว่างการทำงาน ควรมีแผนการประเมินผลกระทบของโครงการในระยะยาวต่อพฤติกรรมขับขี่ อุบัติเหตุ และความตระหนักด้านความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนในพื้นที่

6. การสร้าง "ต้นแบบ" หรือผู้นำร่องในพื้นที่เพื่อสนับสนุนบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่เป็นผู้นำ หรือเป็นต้นแบบที่มีอิทธิพลต่อความคิดและความสนใจในกลุ่มเด็กและเยาวชน หรือในชุมชน ให้กลายเป็น "ต้นแบบ" ด้านความปลอดภัยทางถนน จะช่วยกระตุ้นและส่งเสริมการมีส่วนร่วมในโครงการได้มากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

- กิจจา จิตรภิมมัย, ชนพร พลตงนอก และคณะ. (2567). *สำรวจสภาพความปลอดภัยหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะในพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า*. วารสารวิชาการสาธารณสุข, 33(4), 597-609.
- กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2564). คู่มือผู้จัดการเรียนรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน สำหรับเด็กและเยาวชน อายุ 13 - 19 ปี” ภายใต้โครงการ Thailand Safe Youth. (พิมพ์ครั้งที่ 1). <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1204820211221035906.pdf>
- กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2565). รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บของประเทศไทย พ.ศ. 2565. <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1587620240712091713.pdf>
- เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข และภัทรา วายาจุต. (2567). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ*. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ, 13(2), 42-57.
- จักรกฤษ เสงลา, มงคล รัชชะ และอนุ สุราษ. (2564). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้มารับบริการโรงพยาบาลบ้านด่านลานหอย อำเภอบ้านด่านลานหอย จังหวัดสุโขทัย*. วารสารรามคำแหง ฉบับบัณฑิตวิทยาลัย, 4(2), 15-27.
- ชยากร สืบเครือ และ คมศิลป์ ประสงค์สุข. (2567). *การศึกษาการดำเนินการความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุของนักเรียนโรงเรียนในอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาแม่ฮ่องสอน เขต 1*. วารสารการบริหารการศึกษาและภาวะผู้นำ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร, 13(49), 94-102.
- ชัยวรพงศ์ ชูแก้ว, พชรชัย ชูแก้ว, วัชนะชัย จุมผา และ เจตน์จรรย์ อาจไธสง. (2563). *ผลการเสริมสร้างศักยภาพด้านการขับขี่ย่างปลอดภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตจันทบุรี*. วารสารสังคมศาสตร์, 9(1), 20-28.
- ชัยฤทธิ์ โพธิสุวรรณ. (2543). การศึกษานอกระบบ: พื้นฐานการวางแผนโครงการ. กรุงเทพมหานคร ฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- จิตติมา แสนโชติ. (2566). *การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุ้ง อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น*. วารสารการพัฒนาสุขภาพชุมชน มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 11(4), 433-444.
- ปกรณ์ ปรียากร, (ม.ป.ป.). การวางแผน การวิเคราะห์และแนวทางการบริหารโครงการ ให้ประสบผลสำเร็จ. http://planning.pn.psu.ac.th/plan_/procedure/_procedure/200_1530261702.pdf
- พิชญา สุรพลชัย, อีรพล ศิลาวรรณ และเฉลิมวุฒิ น้อยโสภา. (2565). *การพัฒนาบอร์ดเกมเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนแก่กลุ่มเยาวชน*. วารสารวิจัยสังคม, 45(2), 1-33.
- เพชรนา พรธรรมรักษ์. (2565). *นโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย*. วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยวิทยาเชิงพุทธ, 7(11), 162-178.

- พัชรสิริ ศรีเวียง และ กษมา ภูสีสด. (2565). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดลำปาง. วารสารวิจัยการพยาบาลและวิทยาศาสตร์สุขภาพ, 14(2), 20-38.
- ภิญญาพัชญ์ สุทธิพัฒนโกสิน. (2565). การพัฒนากิจกรรม “ROAD SAFETY” เพื่อเสริมสร้างความตระหนัก ต่อความปลอดภัยทางถนน โดยใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม สำหรับนักเรียนชั้น มัธยมศึกษาตอนต้น. วิทยานิพนธ์ (กศ.ม.หลักสูตรและการสอน). พิษณุโลก: มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- ศิริพร สิทธิ, รังสิยา นารินทร์ และ วิลาวัลย์ เตือนราษฎร์. (2565). ผลของโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการ ปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดเชียงใหม่. วารสารสาธารณสุขสุพรรณ, 18(2), 1-15.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2565). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570. https://backofficeminisite.disaster.go.th/apiv1/apps/minisite_roadsafety/192/sitedownload/7377/download?TypeMenu=MainMenu&filename=ae8bb42b9a0f7d84a7879ec8da8a4a36.pdf
- ศิริชัย กาญจนวาสี. (มปป). การประเมินหลักสูตร: หลักการและแนวปฏิบัติ. <http://www.edu.tsu.ac.th/major/eva/files/journal/scan1.pdf>
- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2560). การประเมินผลโครงการส่งเสริมการใช้เครื่องจักรกลการเกษตร ทดแทนแรงงานเกษตร. <http://digital.nlt.go.th/dlib/plugins/PdfEmbed/views/shared/pdf-embed-js/web/viewer.html?file=http%3A%2F%2Fdigital.nlt.go.th%2Fdlib%2Ffiles%2Foriginal%2F497f8c0ecc9873eeb47af6d38c6ed70a.pdf>
- สุวรรณ นาควิบูลย์วงศ์. (2556). การจัดการทรัพยากรเชิงกลยุทธ์ทางอาชีวศึกษา. กรุงเทพมหานคร ฯ: ภาควิชาอาชีวศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. (2550). คู่มือการติดตามและประเมินผล. กรุงเทพฯ ฯ: สำนักนโยบายและแผน.
- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2550). การประเมินผลโครงการ. <http://mail.oae.go.th/assess.pdf>
- อนัญญา หาบุญมี, ชนัญญา จิระพรกุล และ เนาวรัตน์ มณีนิล. (2567). ความซุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดหนองคาย. วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน, 10(1), 179-192.
- อภิวัฒน์ กุมภีโร, จินตนา สรายุทธพิทักษ์, สริญญา รอดพิพัฒน์ และจินตนา บันลือศักดิ์. (2565). ผลของ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถ ตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตนเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัย การกีฬาแห่งชาติ, 14(1), 291-302.
- Bandura, A. (1986). Social foundations of thought and action. Englewood Cliffs, NJ.

- The International Transport Forum: ITF (2023). Road Safety Annual Report 2023, OECD Publishing, Paris. Retrieved from https://www.oecd.org/en/publications/road-safety-annual-report-2023_8654c572-en.html
- United Nations Development Programme. (2019). UNDP Evaluation Guidelines. http://web.undp.org/evaluation/guideline/documents/PDF/UNDP_Evaluation_Guidelines.pdf
- United Nations Development Programme. (2009). Handbook on Planning, Monitoring and Evaluating for Development Results. <http://web.undp.org/evaluation/handbook/documents/english/pme-handbook.pdf>
- World Health Organization. (2022). Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

ภาคผนวก

เครื่องมือการเก็บรวบรวมข้อมูล (แบบสอบถาม)

ตอนที่ 1 ข้อมูล

เพศ

อายุ

ระดับชั้น (ปวช./ปวส.)

สาขาวิชา

พื้นที่ (จังหวัด)

ตอนที่ 2 ความพึงพอใจต่อผลการดำเนินโครงการการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดเชียงราย (เฉพาะเมืองพัทยา)

รายการประเมิน	ระดับคะแนน				
	5	4	3	2	1
วิทยากร					
คุณวุฒิ ความรู้ ตรงตามเนื้อหาของการฝึกอบรม					
ประสบการณ์ของวิทยากรตรงตามเนื้อหาของการฝึกอบรม					
ความสามารถในการถ่ายทอดเนื้อหาตรงตามวัตถุประสงค์					
เทคนิคการถ่ายทอดความรู้ ความเข้าใจ ทำให้ตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่					
การลำดับความสำคัญของเนื้อหาการฝึกอบรม					
การสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ทำให้การฝึกอบรมมีความน่าสนใจ					
การตอบข้อซักถามทำให้เข้าใจต่อเนื้อหาอย่างครบถ้วน					
ความสามารถในการใช้สื่ออุปกรณ์ในการถ่ายทอดความรู้ได้อย่างเหมาะสมกับเนื้อหาสาระของการฝึกอบรม					
ผู้เข้ารับการอบรม					
การกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมเหมาะสมกับการฝึกอบรม					
ความเหมาะสมของการกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม					
ความเหมาะสมระหว่างคุณสมบัติผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมและหัวข้อการฝึกอบรม					
กิจกรรมการฝึกอบรม					
กิจกรรมสอดคล้องกับจุดมุ่งหมายของโครงการฯ					
กิจกรรมสอดคล้องกับความต้องการของผู้เข้ารับการฝึกอบรม					
กิจกรรมเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม(ลักษณะพฤติกรรมการขับขี่)					
กิจกรรมคุณสมบัติผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมและหน้าที่รับผิดชอบ					

รายการประเมิน	ระดับคะแนน				
	5	4	3	2	1
กิจกรรมการฝึกอบรม (ต่อ)					
กิจกรรมมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน					
ระยะเวลาในการฝึกอบรมสอดคล้องกับเนื้อหาของการฝึกอบรม					
กิจกรรมการฝึกอบรมเลือกใช้เทคนิควิธีการที่มีความเหมาะสม					
รูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่เหมาะสม					
เนื้อหาการฝึกอบรม					
เนื้อหาเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของหลักสูตรมีความสอดคล้องกัน					
เนื้อหาการฝึกอบรมสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวัน					
เนื้อหาการฝึกอบรมสามารถตอบสนองต่อความต้องการนำไปใช้					
ผู้รับผิดชอบโครงการ					
สถานศึกษาดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการล่วงหน้า					
ผู้รับผิดชอบโครงการให้บริการด้วยความกระตือรือร้น					
ความสามารถในการบริการข้อมูล เช่น ตอบคำถาม ชี้แจงข้อสงสัย					
ความรู้ ความสามารถในการบริหารจัดการโครงการฝึกอบรม					
ความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ในการดำเนินโครงการฝึกอบรม					
ผู้จัดการโครงการประสานงานอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี					
ทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการฝึกอบรม					
อาหาร เครื่องดื่มเหมาะสมพอเพียงกับจำนวนผู้เข้ารับการอบรม					
เอกสารประกอบการฝึกอบรมมีเพียงพอกับจำนวนผู้เข้ารับการอบรม					
สถานที่จัดมีความสะดวกเพียงพอกับจำนวนผู้เข้ารับการอบรม					
การจัดสถานที่ฝึกอบรมเหมาะสมกับลักษณะของกิจกรรมการเรียนรู้					

แบบสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม (ปัจจัยนำเข้าของโครงการ)

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ข้อมูล

วัน/เวลาในการให้ข้อมูล (เริ่ม ... น. จบการสัมภาษณ์เวลา ... น.)

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์/ ตำแหน่ง บทบาทหน้าที่ (ความเกี่ยวข้องกับโครงการฯ)

ประเด็นข้อคำถาม

ประเด็นที่ 1. คำถามด้านวิทยากร

1. เกณฑ์การคัดเลือกวิทยากรหรือผู้ให้ความรู้ ความเข้าใจต่อ... ของแต่ละกิจกรรมมีแนวทางการดำเนินการอย่างไร
2. วิทยากรที่คัดเลือก (ปัจจุบัน) มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

ประเด็นที่ 2 คำถามด้านผู้เข้ารับการอบรม (เข้าร่วมกิจกรรม)

1. การกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้ารับการอบรมมีแนวทางการดำเนินการอย่างไร
2. ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดหรือไม่ อย่างไร

ประเด็นที่ 3 คำถามด้านหลักสูตร/กิจกรรมการฝึกอบรม

1. การออกแบบกิจกรรมสำหรับผู้เข้ารับการอบรมมีแนวทางการดำเนินการอย่างไร
2. หลังจากเข้าร่วมกิจกรรมผู้เข้ารับการอบรมเปลี่ยนแปลงเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดหรือไม่

ประเด็นที่ 4 คำถามด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้อง/ผู้รับผิดชอบโครงการ

1. การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในการบริหารจัดการโครงการฝึกอบรมดำเนินการอย่างไร
2. การกำหนดมอบหมายบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโครงการดำเนินการอย่างไร

ประเด็นที่ 5 คำถามด้านทรัพยากรสนับสนุน (เช่น งบประมาณ) สำหรับโครงการ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้การสนับสนุนทรัพยากรเพียงพอหรือไม่ อย่างไร
2. ทรัพยากรสนับสนุนที่ได้รับเพียงพอต่อการดำเนินงานหรือไม่ อย่างไร

ประเด็นที่ 6 คำถามด้านเกี่ยวกับการบริหารจัดการโครงการ

1. โครงการที่จัดทำบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือไม่
2. ประโยชน์ที่ผู้เข้าร่วมได้รับสามารถนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้ไหม
3. ความประทับใจที่มีต่อการดำเนินโครงการหรืออื่น ๆ เป็นอย่างไร
4. ความสามารถในการพัฒนาเครือข่ายเพื่อหนุนเสริมต่อยอดการขยายเครือข่าย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติหัวหน้าโครงการวิจัย (ผศ.ดร.สถิตาพร คำสด)-----



ชื่อ – สกุล

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สถิตาพร คำสด

Name – Surname

Asst.Prof.Dr. Sathidaporn Khomsod

ตำแหน่ง/หน่วยงาน (ปัจจุบัน)

อาจารย์ประจำคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (บางเขน)

ช่องทางสำหรับการติดต่อ

โทรศัพท์: 06 1685 1914

Email: fedusokh@ku.ac.th

ที่อยู่: คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เลขที่ 50 ถ.งามวงศ์วาน
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

คุณวุฒิทางการศึกษา

ประกาศนียบัตรบัณฑิต: (วิชาชีพครู) บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ปริญญาตรี

น.บ. (นิติศาสตร์) คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ปริญญาโท

กศ.ม. (การอุดมศึกษา) คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ปริญญาเอก

กศ.ด. (การศึกษาผู้ใหญ่) คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ผลงานทางวิชาการ

Diloksumpun Piyawat, Hatthasak Manasanan, **Khomsod Sathidaporn**, Chanthasin Thanasak & Chanthasin Wiraporn. (2023). Factor Analysis of Development Identity for Graduates in the Faculty of Forestry, Kasetsart University. Higher Education Studies, 13(3): 143-152.วรวิทย์ เว้นบาป, อนุชัย รามวงษ์ และ **สถิตาพร คำสด**. (2566). แนวทางการจัดการอาชีวศึกษาสำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวของสถานศึกษาอาชีวศึกษาของรัฐและเอกชนในประเทศไทย. **วารสารศรีนครินทรวิโรฒวิจัยและพัฒนา (สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์)** 15(30): 1-12.ฉานิกา ศรีวรรณวิทย์, วรณดี สุทธิธารกร, ภัทรวรรณ จีรพัฒน์ธนธร และ **สถิตาพร คำสด**. (2565). กระบวนการทางอาชีพเพื่อเตรียมความพร้อมสู่การมีชีวิตที่ดีของผู้ต้องขังที่อยู่ในเรือนจำและทัณฑสถานภายหลังการพ้นโทษ. **วารสารชุมชนวิจัยมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา**. 16(2): 177-190.Jundee, S., Ramwarungkura, A., & **Khomsod, S.** (2021). Current Condition, Needs, and Readiness Affect Competency of Training Teachers in The Electric Vehicle Companies. **Turkish Online Journal of Qualitative Inquiry (TOJQI)**, 12(6): 1455-1466**สถิตาพร คำสด**, นัตดาวดี นุ่มนาค และ สุธี จรรยาสุทธีวงศ์. (2563). เส้นทางของผู้สอนวิชาการศึกษาทั่วไป. ใน ไพฑูรย์ สินลารัตน์ และ ศรีเพ็ญ ศุภพิทยากุล (บรรณาธิการ). **สู่ความเป็นตัวของตัวเองตระหนักและสำนึกของนักศึกษาทั่วไป**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ประวัติผู้วิจัย (ว่าที่ร้อยตรี เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข)-----



ชื่อ – สกุล

ว่าที่ร้อยตรี เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข

Name – Surname

Acting SubLt. Jasadakorn Angkulpattanasuk

ตำแหน่ง/หน่วยงาน (ปัจจุบัน)

รักษาการหัวหน้าสำนักงานเลขาธิการ สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย (ยท.)

ช่องทางสำหรับการติดต่อ

โทรศัพท์: 09 8659 2441

Email: JK1311JR@gmail.com

ที่อยู่ (สำนักงาน): เลขที่ 1000/15 ชั้น 6 อาคารพี.บี.ทาวเวอร์ ถ.สุขุมวิท 71

แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110

คุณวุฒิทางการศึกษา

ปริญญาตรี | ศศ.บ. (การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์) คณะพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ศศ.บ. (พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และครอบครัว) สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ (STOU)
อยู่ระหว่างกำลังศึกษาต่อ

ปริญญาโท | ศศ.ม. (ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิตเพื่อพัฒนาสังคม) คณะศึกษาศาสตร์ ม.เกษตรศาสตร์

คุณวุฒิทางวิชาชีพ

ประกาศนียบัตรคุณวุฒิวิชาชีพ | ผู้ทำงานกับเยาวชน ระดับ 4 สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน)

ผลงานทางวิชาการ

เมธชนนท์ ประจวบลาภ, ว่าที่ร้อยตรี เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข และพันจาเอ็ก สุทธินันท์ มีชำนาญ. (2568). ภัยคุกคามสุขภาพในเด็กและเยาวชน: บุหรี่ไฟฟ้า สุรา และความท้าทายของประเทศไทย พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา.

เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข และภัทรา วายาจุต. (2567). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ. 13(2): 42-57. [TCI-2]

ชนกนารถ บุญวิวัฒนะกุล, เมธชนนท์ ประจวบลาภ, เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข และฐานิชา สุขเกษม. (2566). แนวทางการพัฒนาสื่อการเรียนรู้เพื่อสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยาสูบของเด็กและเยาวชนในระบบการศึกษาและการศึกษานอกระบบ. วารสารวิชาการนวัตกรรมสื่อสารสังคม. 11(2): น. 27-41. [TCI-2]

ชนกนารถ บุญวิวัฒนะกุล, เมธชนนท์ ประจวบลาภ, เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข และฐานิชา สุขเกษม. (2566). การศึกษาตลอดชีวิตเพื่อส่งเสริมความรอบรู้ด้านสุขภาพเกี่ยวกับบุหรี่ของเด็กและเยาวชน. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ. 12(2): 1-11. [TCI-2]

ประวัติผู้วิจัย (พันจ่าเอก สุธินันท์ มีชำนาญ)-----

ชื่อ – สกุล

พันจ่าเอก สุธินันท์ มีชำนาญ

Name – Surname

CP01. Sutthinan Meechumnant

ตำแหน่ง/หน่วยงาน (ปัจจุบัน)

กองกำลังพล กองบังคับการ กรมแพทย์ทหารเรือ

ช่องทางการติดต่อ

โทรศัพท์: 09 7935 2888

Email: sutthinan.jje@gmail.com

ที่อยู่ (สำนักงาน): เลขที่ 504 ถ.สมเด็จพระเจ้าตากสิน แขวงบुकคโล เขตธนบุรี
กรุงเทพมหานคร 10600

คุณวุฒิทางการศึกษา

ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง: สาขาเวชกิจฉุกเฉิน โรงเรียนนาวิกเวชกิจ ศูนย์วิทยาการ กรมแพทย์ทหารเรือ

ปริญญาตรี

วท.บ. (อาหารโภชนาการและการประยุกต์) สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ (STOU)

ศศ.บ. (การเรียนรู้ตลอดชีวิต) สาขาศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อยู่ระหว่างกำลังศึกษา

ปริญญาโท

รป.ม. (การจัดการภาครัฐและเอกชน) คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ

ปริญญาเอก

ปร.ด. (การส่งเสริมสุขภาพและสุขศึกษา) คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อยู่ระหว่างกำลังศึกษา

คุณวุฒิทางวิชาชีพ

ประกาศนียบัตรคุณวุฒิวิชาชีพ

ผู้ทำงานกับเยาวชน ระดับ 4 สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน)

ผลงานทางวิชาการ

เมธชนนท์ ประจวบลาภ, ว่าที่ร้อยตรี เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข และพันจ่าเอก สุธินันท์ มีชำนาญ. (2568). ภัยคุกคามสุขภาพในเด็กและเยาวชน: บุหรี่ไฟฟ้า สุรา และความท้าทายของประเทศไทย พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา.

สุทธินันท์ มีชำนาญ, วรรณวิภา ไตลังคะ และสุตาภรณ์ อรุณดี. (2565). การจัดการความเสี่ยงภายใต้สถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ของโรงพยาบาลอาภากรเกียรติวงศ์ ฐานทัพเรือสัตหีบ. วารสารร้อยแก่นสาร. 7(10), 173-185. [TCI-1]



สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
โตมากับเรา โตไปด้วยกัน

