

รูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น

ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3

Model of Solving the Motorcycle Racing Problems on the Road of Naughty Teens in Responsibility Area of Provincial Police Region 3

ประทีป นราคลำ¹

Pratheep Naraklam

Received	Reviewed	Revised	Accepted
03/05/2019	10/05/2019	26/05/2019	27/05/2019

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่ในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น (2) เพื่อสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น และ (3) เพื่อยืนยันการสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น โดยทำการศึกษากับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน 400 ราย ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ประกอบด้วย แบบสอบถามแบบสัมภาษณ์ แบบและบันทึกการสนทนากลุ่ม การวิเคราะห์ข้อมูล ผลการวิจัยพบว่า รูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 พบว่า พบว่า มีองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่มีผลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 พบว่ามี 3 ตัวแปรที่มีผลคือ ด้านความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ด้านเจตคติที่มีต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น และ ด้านพฤติกรรมที่แสดงออก ในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ผู้วิจัยได้ทดสอบสมมติฐาน แบบเป็นขั้นตอน (Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น เพื่อให้ข้อมูลที่ได้มีความเที่ยงตรง สอดคล้องกับความเป็นจริงของ เด็กและเยาวชน ผู้วิจัยยังได้เก็บข้อมูลด้วยการลงภาคสนามโดยวิธี

¹ นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต (สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์) มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม)
D.P.A. Student (Public Administration) Rajabhat Maha Sarakham University,
Email : teep.nara@gmail.com

สัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 40 คน เพื่อใช้เป็นส่วนสำคัญ ในการวิเคราะห์ข้อมูลให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น โดยสรุปรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของ ตำรวจภูธรภาค 3 ที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ สามารถเป็นแนวทางให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องนำไปใช้ได้ อย่างเหมาะสม

Abstract

This research aimed (1) to study the elements and indicators of solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens, (2) to building the model of solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens, and (3) to confirm the model of solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens. The sample was 400 stakeholders in the responsibility area of Provincial Police Region 3; selected by probability sampling. The instruments were questionnaire, interview and focus group discussion. The data was analyzed by descriptive statistics, multiple regression analysis and content analysis. The research results were found that;

The elements and indicators of solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens were 3 elements; (1) Knowledge and understanding in solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens, (2) attitude towards solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens, and behavior of solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens. The hypothesis was tested by stepwise method. (3) The model of solving the motorcycle racing problems by focus group discussion found that model of solving the motorcycle racing problems on the road of naughty teens in the responsibility area of Provincial Police Region 3 could be able for implementation appropriately.

Keywords: Motorcycle Naughty Teens, Problems Solutions

บทนำ

เด็กแว้น เป็นชื่อที่เรียกกลุ่มเด็กและเยาวชนชาย ที่ชอบรวมกลุ่มกับเพื่อน ซึ่งมอเตอร์ไซด์แข่งกันบนท้องถนน ฝ่ายไหนซึ่งชนะก็เอาเด็กสาวที่นั่งซ้อนท้ายของอีกฝ่ายไปร่วมหลับนอนเป็นรางวัล และเด็กสก็อย เป็นชื่อ ที่เรียกเด็กวัยรุ่นหญิงที่ชอบนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์ของเด็กแว้น มีรสนิยมเยียวกลางคืนมีเซ็กซี่แบบฉาบฉวยและ “รถมอเตอร์ไซด์” ของเด็กแว้นถือได้ว่าเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างตัวตนและพื้นที่ทางสังคมเพื่อเสริมอำนาจให้พวกเขาหลุดพ้นจากความเป็นคนไม่มีตัวตนในสังคม ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งปัญหาในสังคมที่เกิดขึ้นในหมู่วัยรุ่น วัยที่ชอบความท้าทาย รักความสุข เต็มไปด้วยความคึกคะนองและต้องการการยอมรับจากสังคม ซึ่งปัญหานี้ไม่ใช่ปัญหาใหม่ของสังคมไทย หากแต่เป็นปัญหาที่เรื้อรังมานาน และทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ แต่หากเรามองว่า เด็กวัยรุ่นกลุ่มนี้เป็นต้นเหตุของปัญหา จะทำให้เราไม่เข้าใจปัญหาสังคมที่ซับซ้อนและไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างจริงจัง เพราะที่จริงแล้วพวกเขาเป็นเพียงปลายเหตุของปัญหาที่มีต้นตอจากสภาพแวดล้อม สภาพครอบครัวไทยที่เปลี่ยนแปลงไป จากครอบครัวขยายเป็นครอบครัวสลาย เด็กส่วนหนึ่งมาจากครอบครัวที่พ่อแม่ แยกทางกัน หรือเกิดจากเด็กไม่ได้รับการยอมรับจากครอบครัว พ่อแม่ชอบตำหนิและบ่นลูกอยู่เป็นประจำ เด็กจึงออกไปหาการยอมรับจากภายนอกในรูปแบบต่าง ๆ โดยไม่คำนึงว่าถูกหรือผิด รวมทั้งครอบครัวที่พ่อแม่ให้ความสำคัญในเรื่องวัตถุนิยม ก้มหน้าก้มตาทำงานหาเงินตัวเป็นเกลียวจนไม่มีเวลาให้กับลูก ปัญหาความสัมพันธ์ที่อ่อนแอของสมาชิก ในครอบครัวและปัญหาทางเศรษฐกิจก็นำมาซึ่งความไม่มั่นคงของครอบครัว อันมีผลต่อเนื่องไปถึงการพัฒนาคุณภาพเด็กที่เติบโตมาในครอบครัวที่เปราะบางเช่นนี้ด้วย

ปัจจุบัน การกระทำความผิดของเด็กและเยาวชนนั้นเป็นปัญหาที่ได้รับความสนใจจากสังคมเป็นอย่างมาก เนื่องจากเยาวชนนั้นเป็นทรัพยากรของประเทศ การพัฒนาประเทศชาติจำเป็นต้องพัฒนาเยาวชนให้มีคุณภาพ ดังนั้น หากเยาวชนที่กระทำความผิดได้รับการมองว่าไร้เดียง ขาดประสบการณ์ชีวิต การปฏิบัติต่อเด็กและเยาวชน ซึ่งกระทำความผิดย่อมแตกต่างไปจากผู้ใหญ่ ทั้งนี้รัฐได้เล็งเห็นความสำคัญของเด็ก โดยเฉพาะในกรณีที่เด็กและเยาวชนเป็นผู้กระทำความผิด ซึ่งได้มีการตราพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมตามประมวลวิธีพิจารณาความอาญา (ฉบับที่ 20) พ.ศ.2542 โดยกำหนดวิธีการปฏิบัติต่อเด็กและเยาวชน ซึ่งถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไว้แตกต่างจากวิธีการปฏิบัติต่อผู้ใหญ่ เพื่อให้การคุ้มครองและปกป้องสิทธิของเด็กและเยาวชนเหล่านั้น ซึ่งปัจจุบัน หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างก็ให้ความสนใจในการแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรนี้เป็นอย่างมาก เนื่องจากเล็งเห็นผลกระทบต่อชีวิตและร่างกายแล้ว ยังเป็นการสร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินสาธารณะและทรัพย์สินของประชาชนส่วนรวมอีกเป็นจำนวนมาก จะเห็นได้จากการจับกุมปิดถนนจับเด็กแว้น และการกวาดล้างจับกุมแก๊ง

รถจักรยานยนต์ซึ่งที่รวมตัวกันเป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่จะเป็นเยาวชนที่อายุไม่เกิน 20 ปี ทั้งเพศชายและหญิง โดยมีการรวมตัวกันกลุ่มใหญ่ และเคลื่อนขบวนแข่งขันรถจักรยานยนต์กันบนท้องถนน ซึ่งสร้างความเสียหายและความเดือดร้อนให้กับประชาชนส่วนรวมเป็นจำนวนมาก

ดังนั้น ผู้วิจัยในฐานะเป็นข้าราชการตำรวจจึงมีความสนใจที่จะศึกษา รูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 จะเป็นอย่างไรร เพื่อนำผลการศึกษาเป็นข้อมูลพัฒนาการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้นให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นต่อไป และเพื่อส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจต่อไป

คำถามการวิจัย

1. องค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่ในการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 มีอะไรบ้าง
2. รูปแบบการรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้นในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 มีสภาพอย่างไร
3. ผลการยืนยันการสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 มีลักษณะอย่างไร

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่ในการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์ บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3
2. เพื่อสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3
3. เพื่อยืนยันการสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของ เด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่

เป็นการศึกษาเฉพาะในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3

ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างของการวิจัยระยะที่ 1 : ศึกษาองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่ในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น

1) ประชากร ได้แก่ เด็กและเยาวชน ในเขตคูและรับผิดชอบในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3

2) กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เด็กและเยาวชน ในเขตพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ โยธธร ศรีสะเกษ สุรินทร์ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี โดยใช้ตารางกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของทาโร่ ยามานะ (Taro Yamane. 1973 : 727) จำนวน 400 คน

2. กลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยระยะที่ 2 : การสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ และผู้ที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 30 คน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

3. กลุ่มตัวอย่างเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยระยะที่ 3 : การทดลองใช้แนวทางในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มเด็กและเยาวชน ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

3. กลุ่มตัวอย่างการวิจัยระยะที่ 3 : การยืนยันการใช้รูปแบบในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3

กลุ่มตัวอย่างเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มเด็กและเยาวชน ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ที่ผ่านกิจกรรมการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เพื่อทำการศึกษาถึงบทบาทการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กและเยาวชน

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1) ตัวแปรอิสระ ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 มีอยู่ 3 องค์ประกอบและตัวบ่งชี้ คือ

1.1) ปัจจัยภายนอก ประกอบด้วย (1) ความจำเป็นด้านกฎหมาย (2) ความจำเป็นด้านเศรษฐกิจ และ (3) ความจำเป็นด้านสังคม

1.2) ปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจ ประกอบด้วย (1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (2) บทลงโทษการใช้รถใช้ถนน และ (3) การขับขี่ปลอดภัย

1.3) ปัจจัยด้านพฤติกรรม ประกอบด้วย (1) ความเชื่อและค่านิยม (2) สิ่งพิมพ์และสื่อ (3) การลอกเลียนแบบ (4) การรับรู้พฤติกรรมเสี่ยง และ (5) การรับรู้บรรทัดฐานของกลุ่มเพื่อน

2) ตัวแปรตาม คือ รูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 ประกอบด้วย

2.1) การแก้ไขปัญหา (การกล่อมเกล่า) ประกอบด้วย (1) ด้านความรู้ความเข้าใจ (2) ด้านพฤติกรรมเสี่ยง (3) ด้านเจตคติที่ถูกต้อง

2.2) ความสำเร็จของการแก้ไขปัญหา (การเชิงบูรณาการ) ประกอบด้วย (1) ด้านสถาบันครอบครัว (2) ด้านสถาบันการศึกษา (3) ด้านสถาบันศาสนา (4) ด้านชุมชนหรือสังคม (5) ด้านสื่อสารมวลชน และ (6) ด้านหน่วยงานภาครัฐ

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ตุลาคม 2560- พฤษภาคม 2561

ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีรูปแบบการวิจัยที่เป็นการบูรณาการองค์ความรู้การวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยมุ่งศึกษารูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ทั้งนี้ เพื่อให้การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ดำเนินไปตามจุดมุ่งหมาย ผู้วิจัยเสนอขั้นตอนการวิจัยโดยมี เนื้อหารายละเอียดโดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งการเอกสารต่าง ๆ (Document) ที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) การประชุมเชิงปฏิบัติการ (work shop) ที่เกี่ยวข้อง บทนี้จะนำเสนอข้อค้นพบจากการวิจัย ผู้วิจัยได้แบ่งผลการวิจัยเป็น 3 ระยะ ตามกรอบแนวคิดในการวิจัย รายละเอียด ดังนี้

ระยะที่ 1 ศึกษาองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่ในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 โดยใช้วิธีการในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และทำการทดสอบสมมุติฐาน แบบเป็นขั้นตอน (Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น เพื่อให้ข้อมูลที่ได้มีความเที่ยงตรงสอดคล้องกับความเป็นจริงของเด็กและเยาวชน

ระยะที่ 2 การสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ผู้วิจัยยังได้เก็บข้อมูลด้วยการลงภาคสนามโดยวิธี

สัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 40 คน เพื่อใช้เป็นส่วนสำคัญในการวิเคราะห์ข้อมูลให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ระยะที่ 3 ยืนยันการสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ผู้วิจัยยังได้เก็บข้อมูลด้วยการลงภาคสนามโดยวิธีสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 40 คน

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่มีผลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 พบว่า มีองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่มีผลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 พบว่ามี 3 ตัวแปรที่มีผลการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ได้แก่ (1) ด้านความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น (2) ด้านเจตคติที่มีต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น และ (3) ด้านพฤติกรรมที่แสดงออกในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น

2. ผลการสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ที่เหมาะสม

2.1 รูปแบบการให้ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ด้านความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน มีกิจกรรมการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม จัดประชุม 3 วัน มีกิจกรรมสัมภาษณ์เชิงลึก (Depth Interview) และแบบสอบถาม (Questionnaires) ที่มีโครงสร้างเกี่ยวกับองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่มีผลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ที่ตรงกับสิ่งที่ต้องการวิจัย มีความถูกต้องและครอบคลุมเนื้อหาเชิงทฤษฎีที่ได้ศึกษาวิเคราะห์รวมทั้งผ่านการตรวจสอบชี้แนะจากอาจารย์ที่ปรึกษาหลักและอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมแล้ว ด้านการพัฒนาพฤติกรรมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น มีกิจกรรมการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม จัดประชุม 3 วัน คำสัมภาษณ์ของผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน แล้วสรุปตามข้อคำถามทั้ง 5 เป็นภาพรวมของจังหวัดยโสธร ในการอธิบายปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของตำรวจภูธรภาค 3 แบบเป็นขั้นตอน

(Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น

2.2 รูปแบบการเสริมสร้างเจตคติในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้นในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ได้ทำการทดลองกับกลุ่มเด็กและเยาวชนทดลอง ในที่นี้คือ กลุ่มเด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน ใช้การทดสอบโดยแบบสอบถาม ด้านความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ด้านเจตคติที่มีต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น และด้านพฤติกรรมที่แสดงออกในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ก่อนและหลังการทดลองรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ผลจากการวิเคราะห์ การดำเนินงานทั้ง 3 ด้าน การทดลองมีความเข้าใจในเรื่องรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ดีขึ้นและสามารถนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้เป็นอย่างดี

2.3 รูปแบบการพัฒนาพฤติกรรมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ด้านการพัฒนาพฤติกรรมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น มีกิจกรรมการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม จัดประชุม 3 วัน คำสัมภาษณ์ของผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน แล้วสรุปตามข้อคำถามทั้ง 5 เป็นภาพรวมของจังหวัดยโสธร ในการอธิบายปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของตำรวจภูธรภาค 3 แบบเป็นขั้นตอน (Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น

3. ผลการประเมินรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ได้ทำการทดลองกับกลุ่มเด็กและเยาวชนทดลอง ในที่นี้คือ กลุ่มเด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน ใช้การทดสอบโดยแบบสอบถาม ด้านความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ด้านเจตคติที่มีต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น และด้านพฤติกรรมที่แสดงออกในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ก่อนและหลังการทดลองรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ผล

จากการวิเคราะห์ การดำเนินงานทั้ง 3 ด้าน การทดลองมีความเข้าใจในเรื่องรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ดีขึ้นและสามารถนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้เป็นอย่างดี

อภิปรายผลการวิจัย

1. การอภิปรายผลจากการวิเคราะห์การแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 มี 3 ปัจจัย คือ ด้านความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ด้านเจตคติที่มีต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น และด้านพฤติกรรมที่แสดงออกในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น โดยมี 5 ตัวแปร ที่ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) จากคำสัมภาษณ์ของผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและเยาวชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน แล้วสรุปตามข้อคำถามทั้ง 5 เป็นภาพรวมของตำรวจภูธรภาค 3 อธิบาย องค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 แบบเป็นขั้นตอน (Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น โดยสรุปได้ดังนี้

1.1 การแก้ไขปัญหาด้านความรู้ความเข้าใจในข้อบังคับจราจรบนท้องถนน ผลการทดสอบสมมติฐานโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) จากคำสัมภาษณ์ พบว่า มีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้นมากที่สุด ตามขั้นตอน (Step Method) ผลการดำเนินงานทดลองก่อนและหลังดำเนินการทดลองมีผลการดำเนินงานดีขึ้นอย่างมีนัยทางการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) กับ Police Colonel Aiyarach Chinaprayoon(2018) กล่าวว่า “.....รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ซึ่งมีสาเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ทั้งการซิ่งเร็ว การซิ่งย้อนศร โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้บาดเจ็บรุนแรงบริเวณศีรษะจนถึงขั้นเสียชีวิต เพื่อความปลอดภัยขอแนะนำขอควรปฏิบัติในการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ดังนี้ ตรวจสอบรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยยางรถยนต์ไม่บวมหรือปริแตก พร้อมเติมลมยางตามค่ามาตรฐาน รวมถึงระบบเบรกสามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย สัญญาณไฟส่องสว่างชัดเจน และปรับกระจกรถให้อยู่ในองศาที่มองเห็นด้านหลังได้ถนัด ตรวจสอบคันเร่งให้อยู่ในตำแหน่งปกติเมื่อผ่อนคันเร่ง เตรียมความพร้อมก่อนใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารควรแต่งกายให้รัดกุม เพื่อป้องกันเสื้อผ้าเกี่ยวเข้าไปในซี่ล้อรถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ หากขี่

รถในช่วงกลางคืนให้สวมใส่เสื้อผ้าสีสดใสหรือสีสะท้อนแสง เพื่อให้ผู้ร่วมใช้เส้นทางมองเห็นได้ชัดเจน
สวมแว่นตากันลม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองและแมลงเข้าตา อีกทั้งสวมรองเท้าหุ้มส้นที่กระชับ จะช่วย
ป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงบริเวณเท้า...” สอดคล้องกับ Police Colonel Somphob Sungkonthong
(2018) กล่าวว่า “.....กรณีประสบอุบัติเหตุ เรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกวิธี โดยเฉพาะทำนั้ง
ในการขับขี่ การทรงตัวและการควบคุมรถอย่างถูกต้อง สวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี โดยคาดสายรัดคาง
และปรับความตึงให้กระชับได้คาง ไม่บิดหรือหย่อน รวมถึงแน่นหนาเพียงพอที่หมวกจะไม่หลุดออกจาก
ศีรษะ จะช่วยป้องกันการบาดเจ็บกรณีประสบอุบัติเหตุ ไม่นำหมวกนิรภัยที่หมดอายุ หรือเคยประสบ
อุบัติเหตุมาใช้งาน เพราะไม่สามารถรองรับแรงกระแทกได้ ทำให้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงมากขึ้น
ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยขี่รถในช่องทางเดินรถด้านซ้าย ไม่ล้ำกึ่งกลางของถนนหรือใช้
ช่องทางที่กำหนดไว้สำหรับรถจักรยานยนต์ รวมถึงไม่ขี่รถบนทางเท้าหรือริมไหล่ทาง ให้สัญญาณไฟและ
มองกระจกข้าง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงค่อยเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุเฉี่ยวชน อีกทั้ง
ทั้งใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะเป็นระดับความเร็วที่ปลอดภัย และหมวกนิรภัย
สามารถรองรับแรงกระแทกได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงช่วยลดการบาดเจ็บรุนแรงบริเวณศีรษะ เพิ่ม
ความระมัดระวังในการขี่รถผ่านเส้นทางเสี่ยงอุบัติเหตุเป็นพิเศษ โดยเฉพาะเส้นทางที่เปียกชื้น ขรุขระ
เป็นหลุมเป็นบ่อ เพื่อป้องกันรถเสียหลักล้ม...” จากการเปรียบเทียบคะแนนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการ
การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนระหว่างก่อนอบรมกับหลังการอบรม พบว่า คะแนนเฉลี่ยก่อนการ
ฝึกอบรม เท่ากับ 45.56 คะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรม เท่ากับ 98.06 เพื่อเป็นผลทดสอบคะแนน
ก่อนหลังการเข้าประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งผลการวิเคราะห์ พบว่า t-test = 19.805 Sig.มีค่า 0.000 น้อย
กว่า.01 แสดงว่ามีนัยสำคัญ.01 ดังนั้น ภายหลังการประชุมเชิงปฏิบัติการ กลุ่มเด็กและเยาวชนตัวอย่าง
มีนัยสำคัญ.01 แสดงว่าการประชุมเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ทำให้กลุ่มกลุ่มเด็กและเยาวชนตัวอย่างมี
ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนเพิ่มขึ้นจริง ดังนั้น จึง
อธิบายได้ว่าโครงการอบรมให้ความรู้ตามแนวทางที่ศึกษาในครั้งนี้ส่งผลด้านบวกในการให้ความรู้
เกี่ยวกับการเมืองแก่กลุ่มเด็กและเยาวชนในกลุ่มตัวอย่างได้เป็นอย่างดี เนื่องจากผลคะแนนเปรียบเทียบ
ระหว่างก่อนอบรมและหลังอบรมมีคะแนนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

1.2 การแก้ไขปัญหาด้านเจตคติในขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน ผลการทดสอบ
สมมติฐานโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) จากคำสัมภาษณ์ พบว่า มีอิทธิพลต่อการแก้ไข
ปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น มากที่สุด ตามขั้นตอน (Step Method) ผลการ
ดำเนินงานทดลองก่อนและหลังดำเนินการทดลองมีผลการดำเนินงานดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางการ
วิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) สอดคล้องกับ Patchanee Worawin (1979 : 74) กล่าวถึง

วิธีการที่มีผลต่อการพัฒนาเจตคติไว้ว่า การแนะนำให้เปลี่ยน (Suggestion Situation) การแนะนำมี 2 วิธี คือ แนะนำตามปกติ คือ คำแนะนำจากกลุ่มเพื่อน ผู้มีความสำคัญทางสังคม หรือแก่ตนเอง หรืออีกวิธีหนึ่ง คือ การสะกดจิต ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการสัมผัสและการเคลื่อนไหว การทำให้เกิดการคล้อยตาม (Conformity Situation) เป็นการสื่อสารโดยการบอกให้ทราบว่า กลุ่มที่คล้ายกับท่านมีความคิดเห็นเป็นอย่างไร เป็นการแนะนำให้เขาเกิดความรู้สึกขึ้นมาเองว่าสมควรจะเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับกลุ่มอื่นหลังจากที่ได้การบอกเล่าแล้ว การอภิปรายกลุ่ม (Group Discussion) การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน โดยมีผู้นำอภิปรายจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเจตคติได้ การให้ข้อมูลย้อนกลับ (Persuasive Messages) เป็นการให้ข้อมูลที่มาจากคนที่มีมีความสำคัญในด้านนี้หรือกลุ่มที่เหมือนกันมากเท่าใดก็จะทำให้คนเปลี่ยนแปลง เจตคติได้มากขึ้นเท่านั้น รวมทั้งผู้รับจะไม่มีสิทธิโต้แย้งคัดค้านหรือแสดงความคิดเห็นต่อที่มาจากข้อมูล การปลูกฝังความเชื่อ (Intensive Indoctrination) เช่น การอบรมเลี้ยงดู การล้างสมอง การฉีดยาให้ประสาทหลอน การทรมานร่างกายเพื่อให้ สอดคล้องกับ Isara Preeda (1980 : 181) ได้กล่าวถึง หลักสำคัญในการสร้างและเปลี่ยนเจตคติของบุคคลมี 3 ประการ คือ การวางเงื่อนไข และการให้รางวัล การวางเงื่อนไขซึ่งเป็นการเรียนรู้โดยการสร้างความสัมพันธ์เชื่อมโยงขึ้นกับสิ่งเร้าหลายสิ่ง ความสัมพันธ์เชื่อมโยงของสิ่งเร้าอาจมีผลให้การตอบสนองหรือเจตคติเปลี่ยนแปลงไปได้ ทฤษฎีเกี่ยวกับเครื่องล่อและความขัดแย้งในใจ ทฤษฎีนี้จะมองเจตคติในรูป ความขัดแย้งในใจแบบ บวก-ลบ แต่ละคนมีเหตุผลที่แน่นอนในการยอมรับเกี่ยวกับตำแหน่ง ฐานะของคนหนึ่ง และในเวลาเดียวกันก็มีเหตุผลอื่น ๆ ในการที่ จะต่อต้านเกี่ยวกับคน ๆ การเปลี่ยนเจตคติโดยการใช้สารสื่อ วิธีการชักจูงด้วยการใช้สารสื่อที่ใช้ชักจูง (การใช้ ขอการชักจูงให้ผู้อื่นเปลี่ยนเจตคติ) มีหลายประเภท แต่ที่มีผู้กล่าวถึงอยู่เสมอก็คือ สารสื่อที่มีลักษณะในเชิงปลอบ (Positive Message) กับสารสื่อในเชิงขู่ (Negative Message) สารสื่อในเชิงปลอบก็หมายถึง สารสื่อที่จะเสนอแนะว่า เมื่อเชื่อตามแล้วจะบังเกิดผลดี ผลเสีย อย่างไร ส่วนการสารสื่อในเชิงขู่นั้นจะต้องมีลักษณะตรงกันข้ามคือ จะเสนอแนะว่าถ้าไม่เชื่อตามแล้วจะ บังเกิดผลเสียหายอย่างไร อิทธิพลของสารปลอบในการเปลี่ยนเจตคติ การที่บุคคลจะเกิดเจตคติหรือ เปลี่ยนเจตคติไปนั้น จะขึ้นอยู่กับประโยชน์ที่เขาจะได้รับจากเจตติ กล่าวคือ การชอบสิ่งหนึ่งนำมาซึ่งประโยชน์มากกว่าการที่เขาไม่ชอบสิ่งนั้น เขาก็จะมีแนวโน้มที่จะมีเจตคติที่ดี ต่อสิ่งนั้น ในทำนองเดียวกันถ้าหากการไม่ชอบสิ่งหนึ่งที่นำมา ซึ่งประโยชน์มากกว่าการที่เขาชอบสิ่งนั้น เขาก็จะมีแนวโน้มที่จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อสิ่งนั้น ดังนั้นเมื่อเสนอสารปลอบที่กล่าวเน้นถึงรางวัล จะได้รับ ก็จะทำให้บุคคลเปลี่ยนเจตคติตามสารสื่อใด โดยง่ายเพราะต้องการจะได้รับผล ประโยชน์นั้น นอกจากนี้บุคคลอาจเกิดความพอใจขึ้นจากการที่เขาได้แสดงเจตคติของตนให้ ประจักษ์แก่ผู้อื่น เช่น คนที่มีเจตคติรุนแรงต่อ ความคิด แห่งการมีเสรีภาพ และ ประชาธิปไตย ก็อาจตอบสนองออกมาในรูปของ

การมี กิจกรรมที่เป็นการสนับสนุนแนวความคิดนั้น ฉะนั้นถ้าสารปลอมสามารถทำให้บุคคลเข้าใจได้ ว่า การมีเจตคติตามที่สารสื่อชักจูง เป็น การแสดงค่านิยมที่ถูกต้อง และสอดคล้องกับแนวความคิดอื่น ๆ ที่มีอยู่แต่เดิมแล้ว ก็จะมีผลให้ บุคคลเปลี่ยนเจตคติเชื่อตามสารปลอมนั้นได้ อิทธิพลของสารชู้ ในการเปลี่ยนแปลงเจตคติ คำว่าสารชู้ นั้น หมายถึง ขอ ความที่ชักจูงที่จะช้ชู้ให้บุคคลเกิดความรู้สึกที่ไม่ปลอดภัย ถ้าหากไม่ปฏิบัติตามสารชู้ นั้น ความวิตกกังวลของบุคคลจะเพิ่มมากขึ้นถ้าหากบุคคลหลีกเลี่ยง คำเตือนหรือสารชู้ที่เขาได้รับ จากภาวะ ดังกล่าวจึงเป็นแรงผลักดันให้บุคคลเปลี่ยนแปลงเจตคติไปตาม สารชู้ที่เสนอแก่เขาได้ จากการเปรียบเทียบคะแนนเจตคติการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน พบว่า คะแนนเฉลี่ยก่อนการฝึกอบรมเท่ากับ 4.32 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.44 และค่าเฉลี่ยหลังการ ฝึกอบรมเท่ากับ 4.63 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.49 ความแตกต่างของคะแนนก่อนและหลัง ฝึกอบรม แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 06 เพื่อเป็นผลทดสอบคะแนนก่อนหลัง การเข้าประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งผลการวิเคราะห์ พบว่า t -test = 2.675 Sig.มีค่า 0.011 มากกว่า.01 แสดงว่ามีนัยสำคัญ.011 ดังนั้น ภายหลังจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ กลุ่มเด็กและเยาวชนตัวอย่าง มี นัยสำคัญ.011 แสดงว่าการประชุมเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ทำให้กลุ่มเด็กและเยาวชนตัวอย่างมีเจต คติการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน เพิ่มขึ้นจริง ดังนั้น จึงอธิบายได้ว่าโครงการอบรมเพื่อเสริมสร้าง เจตคติการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ที่ศึกษาในครั้งนี้ส่งผลดีด้านบวกในการในการ เสริมสร้างเจตคติเกี่ยวกับการเมืองแก่เด็กและเยาวชนในกลุ่มตัวอย่างได้เป็นอย่างดี เนื่องจากผลคะแนน เปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมและหลังอบรมมีคะแนนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

1.3 การแก้ไขปัญหาด้านพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน ผลการทดสอบ สมมุติฐานโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) จากคำสัมภาษณ์ พบว่า มีอิทธิพลต่อการแก้ไข ปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน มากที่สุด ตามขั้นตอน (Step Method) ผลการดำเนินงาน ทดลองก่อนและหลังดำเนินการทดลองมีผลการดำเนินงานดีขึ้นอย่างมีนัยทางการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ซึ่งผู้ขับขี่วัยรุ่นที่มีทัศนคติว่าตนมีโอกาสเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุบ่อยจะมีบุคลิกภาพ ชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทาย และไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของ สังคม กลุ่มนี้จะมีพฤติกรรมเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุและ พบว่าทัศนคติ ต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมเสี่ยงในการจราจรของผู้ขับ ชี โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติชอบความการขับขี่ฝืนกฎจราจร และชอบใช้ความเร็วในการขับขี่ จะมีลักษณะการขับขี่ด้วยความใจร้อน และมักดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ก่อนขับขี่จึงนำไปสู่พฤติกรรม เสี่ยงและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จักรยานยนต์หรือรถ มอเตอร์ไซด์ เป็นที่นิยมมากในประเทศไทย และมีจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะความสะดวก คล่องตัว เมื่อใช้งานไปยังสถานที่ต่าง ๆ สามารถหลีกเลี่ยงรถติดได้ดี และนอกจากขนาดเล็กลแล้วยังมีบี๊ไบค์ที่

เริ่มเพิ่มจำนวนบนท้องถนนมากขึ้น แม้ว่าการควบคุมการจำหน่ายรถบิ๊กไบค์จะยังไม่เข้มงวดมากนักจนเริ่มเห็นผู้ขับขี่รถขนาดใหญ่มีตั้งวัยเด็กมัธยมจนถึงอายุมาก ๆ ซึ่งไม่ว่าเด็กหรือผู้ใหญ่ที่ขับขี่จักรยานยนต์นั้น มีทั้งเคารพและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรกันจนควบคุมได้ลำบากขึ้น ด้วยความสะดวกสบายคล่องตัวนี้ของรถจักรยานยนต์เอง จึงส่งผลให้ในบางครั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะทำผิดกฎจราจรได้ง่าย และมักทำเป็นประจำจนคุ้นเคย เช่น วิ่งเลนขวาสุด, ไม่สวมหมวกกันน็อก วิ่งสวนทาง วิ่งบนทางเดินทาง, จอดรถยนต์หรือจักรยานยนต์บนฟุตบาท ฯลฯ.....” สอดคล้องกับ Kriangsak Kiewying and Others (1995) กล่าวว่า แนวทางป้องกัน การซื้อสิทธิ์ขายเสียงเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า วิธีการซื้อเสียงโดยการแจกเงิน แจกทั้งกลุ่มเป้าหมายที่เป็นฐานเสียงและแจก ผู้เลือกตั้ง ทั้งนี้อภิปรายได้ว่า การแจกเงินเป็นการแจกที่มีวิธีการไม่ยุ่งยาก ทั้งเป็น ความต้องการเงินของผู้รับ Prasit Foithong (2018) กล่าวว่า “.....การใช้รถใช้ถนนไม่ว่าเป็นรถยนต์ จักรยานยนต์ หรือแม้แต่จักรยาน ย่อมมีกฎระเบียบในการใช้ถนนสาธารณะเป็นมาตรฐาน เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความปลอดภัยต่อชีวิตของตนเองและผู้อื่น เราควรขับรถให้ถูกกฎ และควรรู้วิธีการขับขี่อย่างปลอดภัยควบคู่กันไปด้วย จะช่วยลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งเพิ่มวินัยจราจร และที่สำคัญอาจทำให้ปัญหาลดน้อยลง.....” สอดคล้องกับ Kankrong Su-angka and Others (2015) กล่าวว่า บุคลิกภาพเป็นลักษณะการแสดงออกในรูปของแบบแผนแนวคิด ความรู้สึก และการแสดงพฤติกรรมที่แสดงออกซ้ำ ๆ จนเป็นลักษณะเฉพาะแต่ละบุคคล โดยลักษณะบุคลิกภาพของผู้ขับขี่มักพบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะชอบค้นหาความ ตื่นเต้น ทำหยา มักจะมีพฤติกรรมขับขี่ที่ขาดวินัย สนุกสนาน ชอบความเสี่ยง และความตื่นเต้น ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะก้าวร้าว และไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม มักแสดงออกด้วยการขับขี่ ด้วยความเร็วสูง และชอบฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวม เป็นสำคัญจะมีความห่วงใยผู้อื่นขณะขับขี่ จึงมีความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น สอดคล้องกับ Somyot Hinpray (2018) กล่าวว่า “.....การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร หรือได้รับอันตราย จากการจราจรของผู้ขับขี่ แสดงถึงความสามารถในการประเมินอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นใน สถานการณ์จราจร และสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ ทำให้พฤติกรรมเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุลดลง ดังนั้นผู้ขับขี่ที่มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ต่ำ จะไม่ระมัดระวังในการขับขี่ จึงมีการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มาก และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย วัยรุ่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับกลุ่มวัยอื่น การรับรู้ถึง วิธีการหลีกเลี่ยงจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำด้วย ส่งผลให้ไม่ค่อยระมัดระวังต่ออันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นในขณะที่ขับขี่.....”

จากการเปรียบเทียบคะแนนพฤติกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน วิธีการแก้ไขปัญหาทางสังคม พบว่า คะแนนเฉลี่ยก่อนการฝึกอบรมเท่ากับ 4.06 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.44 และค่าเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมเท่ากับ 4.01 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.36 ความแตกต่างของคะแนนก่อนและหลังฝึกอบรม เป็นผลทดสอบคะแนนก่อนหลังการเข้าประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งผลการวิเคราะห์พบว่า $t\text{-test} = 0.452$ Sig.มีค่า 0.654 มากกว่า.01 แสดงว่าไม่นัยสำคัญ 0.654 ดังนั้น ภายหลังจากประชุมเชิงปฏิบัติการ กลุ่มเด็กและเยาวชนตัวอย่าง มีนัยสำคัญ 0.654 แสดงว่าการประชุมเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ทำให้กลุ่มเด็กและเยาวชนตัวอย่างมีพฤติกรรมด้านบวกเพิ่มขึ้นจริง ดังนั้น จึงอธิบายได้ว่าโครงการอบรมที่สร้างขึ้นนั้นสามารถเสริมสร้างพฤติกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ตามแนวทางที่ศึกษาในครั้งนี้ส่งผลด้านบวกในการส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมเกี่ยวกับการเมืองแก่เด็กและเยาวชนในกลุ่มตัวอย่างได้เป็นอย่างดี เนื่องจากผลคะแนนเปรียบเทียบระหว่างก่อนอบรมและหลังอบรม มีคะแนนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2. การอภิปรายผลการทดลองเปรียบเทียบ ในการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ไปทดลองกับกลุ่มเด็กและเยาวชนทดลอง ในพื้นที่คือ กลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 จำนวน 40 คน ผลการทดลองใน 3 ด้าน คือ ด้านความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ด้านเจตคติที่มีต่อการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน และด้านพฤติกรรมที่แสดงออกในการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง ใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน จากการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) อธิบายองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 แบบเป็นขั้นตอน (Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ได้ดังนี้

2.1 การแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ด้านความรู้ความเข้าใจการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน พบว่า ข้อมูลพื้นฐาน กลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 เปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจก่อนการทดลอง และหลังการทดลองใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน จากการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) อธิบายปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 แบบเป็นขั้นตอน (Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาคณะกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน สอดคล้องกับ Prasit Foithong (2018) กล่าวว่า “.....การ

ส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัยในชุมชนให้ปฏิบัติตนตามกฎหมายระเบียบของชุมชน มาใช้ในวิถีการดำรงชีวิตประจำวัน เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่คนรอบข้าง เผยแพร่ อบรม หรือสั่งสอนบุคคลในครอบครัว เพื่อนบ้าน คนในสังคม ให้ใช้เป็นพื้นฐานในการดำรงชีวิตประจำวัน สนับสนุนชุมชนในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยการบอกเล่า เขียนบทความเผยแพร่ ผ่านสื่อมวลชน ชักชวน หรือสนับสนุนคนที่มีความสามารถในการมีส่วนร่วมกับกิจกรรมการขับขี่ปลอดภัยในชุมชนหรือกิจกรรมสาธารณประโยชน์ของชุมชน.....” จากการสังเกตการณ์ของผู้วิจัย พบว่าหลังการทดลองกับกลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 มีข้อสังเกตมีการติดตามผลการดำเนินงานหลังจากได้เข้าประชุมเชิงปฏิบัติการมาแล้ว มีความรู้ความเข้าใจในด้านความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน อย่างถูกต้อง

2.2 การแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ด้านเจตคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน พบว่าข้อมูลพื้นฐาน กลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 เปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจก่อนการทดลอง และหลังการทดลองใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน จากการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) อธิบายปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 แบบเป็นขั้นตอน (Step Method) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและตัวบ่งชี้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน สอดคล้องกับ Somyot Hinpray (2018) กล่าวว่า “.....เป็นการทำให้ลูกเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ความคิด สามารถเรียนรู้ได้จากประสบการณ์ ให้เค้าสามารถวิเคราะห์ได้จากบุคคลที่เค้าเห็นด้วยตัวเอง ซึ่งก็เป็นบทบาทอีกอย่างหนึ่งของสตรีในฐานะแม่....” สอดคล้องกับ Wiruch Wiruchnipawan (1989) กล่าวว่า การพัฒนาด้านเจตคติเป็น การเปลี่ยนแปลงทางความคิด ที่เกิดขึ้นหรือมีการวางแผนทางความคิด กำหนดทิศทางไว้ล่วงหน้าและการเปลี่ยนแปลงนี้จะมีสองส่วนที่เกี่ยวข้อง คือ การเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ รวมทั้งจะต้องมีทิศทางที่ดีขึ้นเท่านั้น Sitthiwat Thanaboolphiphat (2018) กล่าวว่า “.....เด็กสามารถเรียนรู้ได้เอง เนื่องจากพื้นฐานและการอบรม ดังนั้นการที่จะให้เด็กมีเจตคติที่ดีทางการเมือง สตรีในฐานะแม่ควรจะปูพื้นฐานแนะแนวทางในสิ่งที่ดีให้กับลูก ยกตัวอย่างในที่นี่ ต้องยกทั้งดีและไม่ดีเพื่อที่เด็กจะได้เห็นผลที่จะตามมา ระหว่างเลือกคนดีและคนไม่ดี.....” สอดคล้องกับ Almond and Verba (1963) กล่าวว่า ประสบการณ์ก่อนวัยผู้ใหญ่ (Pre-adult) เป็นแหล่งที่มาของเจตคติทางการเมืองและแบบแผนอำนาจ สภาพการณ์ทางสังคมในช่วงก่อนวัยผู้ใหญ่มีบทบาทเป็นหัวเลี้ยวหัวต่อเกี่ยวกับรูปแบบของความโน้มเอียงทางการเมือง โดยมีสถาบันที่มีอิทธิพลต่อประสบการณ์ในวัยเด็ก ครอบครัวและโรงเรียน จากการ

สังเกตการณ์ของผู้วิจัย พบว่าหลังการทดลองกับกลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของ ตำรวจภูธรภาค 3 มีข้อสังเกตมีการติดตามผลการดำเนินงาน หลังจากได้เข้าประชุมเชิงปฏิบัติการ มาแล้ว มีความรู้ความเข้าใจในด้านเจตคติการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน ให้ความสนใจและสามารถเปลี่ยนทัศนคติตัวเองและคนในครอบครัว ชุมชน เป็นอย่างดี

2.3 การแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ด้านพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน พบว่าข้อมูลพื้นฐาน กลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 เปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจก่อนการทดลอง และหลังการทดลองใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน สอดคล้องกับ นางสาวสายใจ กระมล กล่าวว่า “.....การมีศีลธรรมแบบสมัยใหม่ จึงไม่ได้มีความหมายเพียงว่า มีจิตสำนึกปกป้องอิสรภาพของตนเองในฐานะปัจเจกบุคคลผู้มีสิทธิอำนาจในการตัดสินใจ ตัดสินถูก ผิดทางศีลธรรม และ/หรือกำหนดความหมายของ “การมีชีวิตที่ดี” ด้วยตนเองเท่านั้น หากยังหมายถึงการมี “หน้าที่” เคารพ ปฏิบัติตาม และปกป้อง “หลักการ” ทางสังคมที่กำหนดขึ้นบนฐานของการยืนยัน “ความเป็นคนเท่ากัน” ด้วย เพราะอิสรภาพที่จะมีชีวิตที่ดีตามอุดมคติของปัจเจกบุคคลกับหลักการทางสังคมที่ปกป้องอิสรภาพดังกล่าวไม่อาจแยกขาดจากกัน ศีลธรรมแบบพุทธไทยที่ถือว่าความดีอยู่ที่ตัวคน คือรากฐานของค่านิยม “ยึดติดตัวบุคคลเหนือหลักการ” และภายใต้บริบทการเมืองไทย กลุ่มคนที่จะถูกยอมรับว่าเป็น “คนดี” ที่สมควรเป็น “ผู้ปกครอง” หรือเป็นแบบอย่างทางศีลธรรม และมีอำนาจชี้แนะทางความคิดได้ ที่ยอมรับได้ และ/หรือสนับสนุนวิสัยทัศน์การโดยธรรมหรือเผด็จการโดยคนดี ภายใต้ระบบศีลธรรมแบบเชิดชูคนดี (ซึ่งเป็นกลุ่มชนชั้นนำระดับบน) ทำให้สังคมไทยมีกลุ่มเครือข่ายคนดีที่มีอำนาจพิเศษเหนือหลักการกติกาประชาธิปไตย สามารถล้มหลักการ กติกาประชาธิปไตยได้ตลอดเวลาด้วยข้ออ้างเรื่องขจัดคนเลวและทำความดี เสียสละเพื่อชาติบ้านเมือง.....” สอดคล้องกับ Office of the National Education Commission (2002) กล่าวว่า คนดี คือคนที่ดำเนินชีวิตอย่างมีคุณภาพ มีจิตใจที่ดีงาม มีคุณธรรมจริยธรรม มีคุณลักษณะที่พึงประสงค์ทั้ง ด้านจิตใจ และพฤติกรรมที่แสดงออก เช่น มีวินัย มีความเอื้อเฟื้อเกื้อกูล มีเหตุผล รู้หน้าที่ซื่อสัตย์ پاکเพียร ขยัน ประหยัด มีจิตใจ เป็นประชาธิปไตย เคารพความคิดเห็น และสิทธิของผู้อื่น มีความเสียสละรักษาสิ่งแวดล้อม สามารถอยู่ร่วมกับผู้อื่นอย่างสันติสุข คนเก่งคือ คนที่มีสมรรถภาพสูงในการดำเนินชีวิตโดยมีความสามารถด้านใด ด้านหนึ่งหรือรอบด้านหรือมีความสามารถพิเศษเฉพาะทาง เช่น ทักษะและกระบวนการทางวิทยาศาสตร์ ความสามารถทางด้านคณิตศาสตร์ มีความสามารถด้านภาษา ศิลปะ ดนตรี กีฬา มีภาวะผู้นำ รู้จักตนเอง ควบคุม ตนเองได้ ทันโลก ทันเทคโนโลยี มีความเป็นไทยสามารถพัฒนาตนเองได้เต็มศักยภาพและทำประโยชน์ให้เกิดแก่ตน สังคม และประเทศชาติได้ คนมีความสุขคือ

เป็นคนมีสุขภาพดีทั้งกายและจิตเป็นคนร่าเริงแจ่มใส ร่างกาย แข็งแรง จิตใจเข้มแข็ง มีมนุษยสัมพันธ์ มีความรักต่อทุกสรรพสิ่ง มีอิสรภาพปลอดภัยจากการตกเป็นทาสของอบายมุข และสามารถดำรงชีวิตได้อย่างพอเพียงแก่อัตภาพ จะเห็นได้จากสาระดังกล่าวเป็นการเน้นให้เยาวชน มีคุณลักษณะของความเป็นพลเมืองดี

จากการสังเกตการณ์ของผู้วิจัย พบว่าหลังการทดลองกับกลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 มีข้อสังเกตมีการติดตามผลการดำเนินงาน หลังจากได้เข้าประชุมเชิงปฏิบัติการมาแล้ว มีความรู้ความเข้าใจในด้านพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน กลุ่มเด็กและเยาวชน ทดลองเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตนเอง คนในครอบครัว และชุมชน เช่น การเข้าร่วมกิจกรรมกับชุมชนได้จัดขึ้นมา ฯลฯ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 ข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 เห็นสมควรนำรูปแบบทั้ง 3 ด้าน ไปใช้ในการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ได้ทุกพื้นที่ ทั้งนี้ต้องมีการประชุมเชิงปฏิบัติการ อบรมสัมมนา ศึกษาดูงานเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน เพื่อที่สตรีจะได้แก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ยิ่งขึ้นให้เด็กและเยาวชนในพื้นที่ได้มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ มากยิ่งขึ้นซึ่งจะทำให้เด็กและเยาวชน มีองค์ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น ควรจะจัดอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เด็กและเยาวชนได้มีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น เป็นการส่งเสริมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนอีกด้วย

1.2 ข้อเสนอแนะกับส่วนราชการ และภาคเอกชน ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสามารถนำรูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ทั้ง 3 ด้าน ไปจัดทำแผนอบรมสัมมนาอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมให้เด็กและเยาวชน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนท้องถนนเพิ่มขึ้น ส่วนในภาคเอกชนควรเปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชน ได้มีโอกาสมีส่วนร่วมได้อยู่ในขอบเขต

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการนำวิจัยไปปฏิบัติเชิงพื้นที่

2.1 ควรมีกฎหมายบังคับใช้อย่างเคร่งครัด ชัดเจน ควรมีบทลงโทษที่หนัก ตรวจสอบการถนนตอนกลางคืน มีการปรับหรือจำคุก ยึดรถ ยึดและใบขับขี่

2.2 แก้ไขจากปัญหาครอบครัว พ่อแม่ต้องให้ความร่วมมือในการอบรม ดูแล ต้องควบคุมเด็กไม่ให้ออกมาจับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน

2.3 ควรมีการอบรม ให้ความรู้ด้านกฎหมายแก่เด็กและผู้ปกครอง หากิจกรรมให้เด็กทำ เช่น การบำเพ็ญจิตอาสา เป็นต้น

2.4 ควรแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่องและจริงจัง โดยให้ตำรวจเป็นหน่วยงานหลักในการดูแลและรับผิดชอบ

2.5 จัดสถานที่จัดสนามแข่ง กิจกรรมในการแข่งขันรถให้ถูกสถานที่ เพื่อไม่รบกวนผู้อื่น และไม่อันตราย

2.6 ทุกคนต้องช่วยกันดูแล และทุกหน่วยงานต้องร่วมมือกันในการป้องกัน ปราบปราม และแก้ไขปัญหา

2.7 กวดขันหรือห้ามร้านซ่อมรถตัดแปลงรถ หรือต่อทะเบียนรถที่ถูกตัดแปลง เพื่อใช้ในการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน

3. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ อยู่ในเขตความรับผิดชอบของ ตำรวจภูธรภาค 3 เป็นเพียงกลุ่มเด็กและเยาวชน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 และได้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเพียง 40 คนเท่านั้น ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ผู้วิจัยสามารถเดินทางไปเก็บข้อมูลได้สะดวกจึงควรให้มีการศึกษาการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ในเขตพื้นที่อื่น ๆ นอกเหนือที่ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างไว้ ก็จะทำให้เด็กและเยาวชน ทุกคนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ได้แสดงมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนในอนาคต การวิจัยในครั้งนี้ทำให้เด็กและเยาวชน กลุ่มตัวอย่างได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน เป็นผลให้ควรพัฒนาส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนต่อไปในอนาคต

3.2 ควรให้มีการศึกษารูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ในเขตความรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 3 ศึกษาองค์ประกอบและตัวบ่งชี้เพื่อจะก่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน หากได้ดำเนินการมีการประชุม อบรม สัมมนา ปรับเปลี่ยนวิธีทัศนคติการขับซึ่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน จะทำให้เด็กและเยาวชน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนได้ดียิ่งขึ้น และสามารถนำไปใช้พัฒนาตนเองได้อย่างสมบูรณ์ ดังนั้น ในการขับเคลื่อนการมีส่วนร่วมในการขับซึ่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนจึงต้องเริ่มจากการศึกษารูปแบบการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ว่ารูปแบบใดถึงจะ

นำและทำให้การดำเนินการเกี่ยวกับปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนของเด็กแว้น ไปในทิศทางที่สมบูรณ์ที่สุด เพื่อที่จะได้เมล็ดพันธุ์แห่งการมีส่วนร่วมเด็กและเยาวชน ที่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้น เด็กและเยาวชน ก็เป็นหนึ่งในประชาชนจึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งในการศึกษารูปแบบการแก้ไขปัญหาลูกและส่งเสริมผลักดันให้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน

3.3 ควรมีการวิจัย เพื่อกำหนดมาตรฐาน มีตัวชี้วัดและเกณฑ์การประเมินมาตรฐานการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน เพราะส่วนใหญ่แล้วเด็กและเยาวชน มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนนน้อยมาก ถึงแม้ว่าจะมีการส่งเสริมการรวมกลุ่มของเด็กและเยาวชน ในรูปแบบต่าง ๆ ก็ตาม การมีส่วนร่วมก็มีเพียงในกลุ่มหรือองค์กรเฉพาะด้าน ไม่มีอิทธิพลในการชักนำการแก้ไขปัญหามากนัก มองต่างมุมในสถานการณ์ของเด็กและเยาวชนในด้านต่าง ๆ หากมีการเปลี่ยนแปลงของสังคมเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชนในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่เน้นการส่งเสริมการมีส่วนร่วม ทั้งด้านกฎหมาย ด้านเทคโนโลยีและสื่อสารมวลชนทุกประเภท เพราะจะทำให้การมีส่วนร่วมและศักยภาพในการสร้างเด็กและเยาวชน ได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน อย่างเต็มที่

เอกสารอ้างอิง

- Almond, G., & Verba, S. (1963). *The civic culture Political attitudes and democracy in five nations*. Princeton, NJ Princeton University Press.
- Isara Preeda. (1980). *Learning Psychology and Teaching*. Bangkok: Graphic Art. [In Thai].
- Kankrong Su-angka and others. (2015). *A study of young driver behavior that affect the risk of accidents from the motorcycle*. Research Report : Suranaree University of Technology. [In Thai].
- Kriangsak Kiewying and Others (1995). *Academic Administration*. Bangkok : Sahamit Offset. [In Thai].
- Office of the National Education Commission.(2002). *Learning Theory to Develop Thinking Processes*. Bangkok: Wattana Panich Samranrat. [In Thai].
- Patchanee Worawin (1979). *Social Psychology : Theory and Practice*. Bangkok : Thaiwattanapanich. [In Thai].

- Police Colonel Aiyarach Chinaprayoon (2018). *Position : Deputy Commissioner of Sisaket Provincial Police*. Interview : 13 May 2018. [In Thai].
- Police Colonel Somphob Sungkonthong (2018). *Position : Deputy Commissioner of Crime Suppression Division of Kantharalak Provincial Police Station*. Interview : 13 May 2018. [In Thai].
- Prasit Foithong (2018). *Position : Police Monitoring and Monitoring Committee of Kantharalak Provincial Police Station*. Interview : 13 May 2018. [In Thai].
- Sitthiwat Thanaboolphiphat (2018). *Position : Police Monitoring and Monitoring Committee of Kantharalak Provincial Police Station*. Interview : 13 May 2018. [In Thai].
- Somyot Hinpray (2018). *Position : Police Monitoring and Monitoring Committee of Kantharalak Provincial Police Station*. Interview : 13 May 2018. [In Thai].
- Wiruch Wiruchnipawan. (1989). *Principles of Community Development : Applied Community Development*. Bangkok: Odean Store. [In Thai].
- Yamane, Taro. (1973). *Statistics: An Introductory Analysis*. 3rd edition. Newyork : Harper and Row.