



มุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุ  
ทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ : นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิผลของการดำเนินงานในอนาคต  
**People's Perspectives on Road Accident Preventive Measures in Hatyai District, Songkhla  
Province: Implications for Future Improvement of Effectiveness**

นัยนา จันทมณี  
Naiyana Chanthamancee

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์  
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

**A Minor Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Public Administration  
Prince of Songkla University**

2563



มุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุ  
ทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ : นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิผลของการดำเนินงานในอนาคต  
**People's Perspectives on Road Accident Preventive Measures in Hatyai District, Songkhla  
Province: Implications for Future Improvement of Effectiveness**

นัยนา จันทมณี  
Naiyana Chanthamancee

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์  
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

**A Minor Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Public Administration  
Prince of Songkla University**

2563

ชื่อสารนิพนธ์ มุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลด  
อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิผลของ  
การดำเนินงานในอนาคต

ผู้เขียน นางสาวนัยนา จันทมณี

รหัส 5810521518

สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์

---

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

คณะกรรมการสอบ

.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมพร คุณวิจิต)

.....ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมพร คุณวิจิต)

.....กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุฑามณี ตระกูลมุกดา)

.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.บุษบง ชัยเจริญวัฒน์)

.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุฑามณี ตระกูลมุกดา)  
(ผู้อำนวยการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต)  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ชื่อสารนิพนธ์	มุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิผลของการดำเนินงานในอนาคต
ผู้เขียน	นางสาวนัยนา จันทมณี
สาขาวิชา	รัฐประศาสนศาสตร์
ปีการศึกษา	2562

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ซึ่งผลการวิจัยจะนำมาจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงประสิทธิผลการดำเนินงานในอนาคตให้ดีขึ้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชาชนจาก 4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่ง ได้แก่ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองคลองแห จำนวนกลุ่มตัวอย่างตามวิธีการของทาโร่ ยามานะ (Yamane, 1973) จำนวน 400 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสัดส่วน (Stratified Sampling) ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล สถิติที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงทั้ง 4 ด้านอยู่ในระดับสูง กล่าวคือ 1) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน มีค่าเฉลี่ย 4.20 2) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน มีค่าเฉลี่ย 4.19 3) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ มีค่าเฉลี่ย 4.20 และ 4) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ย 4.44 และผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ การมีใบอนุญาตขับขี่ และประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนนต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามพื้นที่อาศัยที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากผลการวิจัยดังกล่าว มีข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงประสิทธิผลในการดำเนินงานในอนาคต ดังนี้ 1) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ควรทำการประชาสัมพันธ์และอบรมให้ความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งควรมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้นและควรมีการปรับเปลี่ยนอัตราโทษหากมีการกระทำความผิดในช่วงเทศกาลมากกว่าช่วงเวลาปกติ 2) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน ควรมีการปรับใช้มาตรการด้านวิศวกรรมจราจรให้

สอดคล้องเหมาะสมกับพื้นที่และตรงตามความต้องการของประชาชนมากยิ่งขึ้น และมีการศึกษา ทบทวนวิเคราะห์ จุดเสี่ยง อันตราย เพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้เป็นปัจจุบัน 3) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ควรมีการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งและฐานข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ ให้ทันสมัยและปัจจุบันอยู่เสมอ 4) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ควรเพิ่มหรือปรับปรุง จักรหาและรอบเวลาดำเนินงานไฟจราจร ติดตั้งกล้องถ่ายภาพการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงทุกจุด เร่งแก้ไขจุดเสี่ยง รวมถึงการส่งเสริมสร้างทัศนคติที่เชิงบวกต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น เพื่อ ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

**Minor Thesis Title** People's Perspectives on Road Accident Preventive Measures in  
Hatyai District, Songkhla Province : Implications for Future  
Improvement of Effectiveness

**Author** Miss Naiyana Chanthamane

**Major Program** Public Administration

**Academic Year** 2019

### **ABSTRACT**

The objectives of this study were to investigate perspectives of people in Hat Yai District on measures to prevent and reduce road accidents during the New Year festival, and to make recommendations based on the results of the study for improving the effectiveness in the future. The sample size calculated using Yamane 1973 formula was 400 consisting of residents from four local administrative organizations: Hat Yai City Municipality, Khuan Lang Town Municipality, Khohong Town Municipality and Khlong Hae Town Municipality selected using stratified sampling. The instrument for data collection was a questionnaire, and descriptive statistics: percentage, mean and standard deviation were used for data analysis. The study found that people's perspectives on all four categories of measure to reduce risk factors were at a high level as follows. 1) Human factors had a mean of 4.20; 2) Road factors had a mean of 4.19; 3) Vehicle factors had a mean of 4.20; and 4) Environmental factors had a mean of 4.44. The results of comparing people's perspectives on measures to prevent and reduce road accidents during the New Year festival according to their personal factors revealed that people who were different in gender, age, education, occupation, income, holding of driving license and experience in road accidents were not different in their perspectives on measures to prevent and reduce road accidents. However, people living in different areas had different perspectives on measures to prevent and reduce road accidents during the New Year festival, and the difference was statistically significant at the level of 0.05.

As a result of the study, recommendations for improving the effectiveness in the future were made as follows. 1) Measures for risk reduction in human factors—there should be publicity and training to provide more knowledge and understanding of traffic laws. There should

also be stricter traffic law enforcement, and more severe penalties during the festival. 2) Measures for risk reduction in road factors—there should be implementation of traffic engineering measures appropriate for the area and better corresponding to people’s needs. There should also be studies, reviews and analyses of risk and dangerous areas to update the accident-risk maps. 3) Measures for risk reduction in vehicle factors—there should be improvement and regular updating of transportation systems and transportation systems databases. 4) Measures for risk reduction in environmental factors—there should be improvement of traffic signal timing to suit the traffic volume. Traffic surveillance cameras should be installed at every intersection. Accident-risk points or areas should be resolved urgently. Additionally, positive attitude towards obeying traffic laws should be promoted to reduce risk factors for road accidents.

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้คงมีอาจสำเร็จได้ หากขาดบุคคลสำคัญเหล่านี้ ในการนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมพร คุณวิชิต อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ที่ช่วยเหลือเสนอข้อคิดเห็น ให้คำปรึกษา ตรวจสอบ ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องทุกขั้นตอนของการวิจัย รวมทั้งคอยเกี่ยวเชิญ สร้างขวัญกำลังใจให้แก่ผู้วิจัยด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยรู้สึกตระหนักและซาบซึ้งในความกรุณาเป็นอย่างยิ่ง และกรรมกรที่ปรึกษาทั้งสองท่าน คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุฑามณี ตระกูลมุกดา และ รองศาสตราจารย์ ดร.บุษบง ชัยเจริญวัฒนะ ที่ได้ให้คำแนะนำ และข้อคิดเห็นเพิ่มเติมเพื่อให้สารนิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมไปถึงคณาจารย์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร์ทุกท่านที่ทำให้ผู้วิจัยสามารถนำความรู้ที่ได้ร่ำเรียนมา ประยุกต์ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ อีกส่วนหนึ่งของความสำเร็จของสารนิพนธ์ฉบับนี้ ต้องขอกราบขอบพระคุณศูนย์อำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลา ที่ทำการปกครองอำเภอหาดใหญ่ ที่สนับสนุนในส่วนของคุณข้อมูล จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

สุดท้ายขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ผู้ให้กำเนิด เพื่อน ๆ พี่ ๆ และน้อง ๆ MPA ทุกท่าน ที่ช่วยในการเปิดประสบการณ์ใหม่ ๆ และขอบคุณเป็นพิเศษสำหรับแรงบันดาลใจเล็กๆ ที่จนทำให้งานสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีคุณค่าและประโยชน์ของสารนิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบเป็นเครื่องบูชา พระคุณบิดา มารดา ที่ได้อบรมเลี้ยงดูและให้โอกาสทางการศึกษาแก่ผู้วิจัย และขอขอบคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้แก่ผู้วิจัย ทำให้ผู้วิจัยได้รับประสบการณ์อันทรงคุณค่าและจะนำไป พัฒนางานที่รับผิดชอบเพื่อความก้าวหน้าของตนเอง และความเจริญของหน่วยงานต่อไป

นัยนา จันทมณี



## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	3
ABSTRACT	5
กิตติกรรมประกาศ	7
สารบัญ	8
รายการตาราง	11
รายการภาพประกอบ	14
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	1
ความเป็นมาของปัญหาและปัญหา	2
วัตถุประสงค์	4
สมมติฐาน	5
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	5
ขอบเขตการวิจัย	5
นิยามคำศัพท์เฉพาะ	6
<b>บทที่ 2 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	8
แนวคิดสาธารณสุข	8
ประเภทของสาธารณสุข	9
แนวคิดสาธารณสุขทางถนน	11
ความหมายของอุบัติเหตุ	11
สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	12
ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดสาธารณสุขทางถนน	15
ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ	15
ทฤษฎีความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุ	18

## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
ทฤษฎีรูปแบบพฤติกรรมกรรมการเกิดอุบัติเหตุ	19
ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน	19
แนวคิดการจัดการสาธารณสุข	20
การจัดการสาธารณสุข	21
จัดการความเสี่ยงจากสาธารณสุข	21
การลดความเสี่ยงจากสาธารณสุข	24
แนวคิดการจัดการความปลอดภัยสาธารณสุขทางถนน	26
แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ	26
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน	33
ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน	33
วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน	35
การจัดการด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุสงฆ์และอุปทาน	37
แนวคิดการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวมที่ยั่งยืน	38
แนวคิดประสิทธิผล	46
ความหมายประสิทธิผล	46
มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่	48
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	58
กรอบแนวคิดงานวิจัย	67
<b>บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย</b>	68
ประชากรกลุ่มตัวอย่าง วิธีการสุ่มตัวอย่าง	68
แบบแผนการวิจัย	70
เครื่องมือในการวิจัย	70
การเก็บรวบรวมข้อมูล	72

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติที่ใช้	72
<b>บทที่ 4 ผลการวิจัย</b>	74
การวิเคราะห์ข้อมูล	74
ผลการวิเคราะห์	75
<b>บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ</b>	104
สรุปผลการวิจัย	104
อภิปรายผล	109
ข้อเสนอแนะ	111
<b>บรรณานุกรม</b>	115
<b>ภาคผนวก</b>	120
<b>ภาคผนวก ก :</b> ข้อมูลทั่วไปอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา	121
รายงานผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 จังหวัดสงขลา	
<b>ภาคผนวก ข :</b> แบบสอบถาม	140
<b>ภาคผนวก ค :</b> รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ	145
<b>ภาคผนวก ง :</b> การประเมินความสอดคล้องของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย	147
<b>ภาคผนวก จ :</b> การหาค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์กับคะแนน ของทุกข้อคำถาม (Corrected Item – to total Correlation) และการหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability)	158
<b>ประวัติผู้เขียน</b>	160

## รายการตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 การศึกษาลักษณะธรรมชาติของคนเราที่มีส่วน..... เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ	18
3.1 รายชื่อกลุ่มตัวอย่าง 400 คน ของประชากรอำเภอหาดใหญ่.....	69
4.1 ค่าความถี่และค่าร้อยละของผลวิเคราะห์ข้อมูล..... ทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	75
4.2 ค่าความถี่ และค่าร้อยละของผลการวิเคราะห์ระดับความคิด..... เห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง	78
4.2.1 ค่าความถี่ และค่าร้อยละของผลการวิเคราะห์ระดับความคิด..... เห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง (รวมทุกด้าน)	81
4.2.2 ค่าความถี่ และค่าร้อยละของผลการวิเคราะห์ระดับความคิด..... เห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน)	82
4.2.3 ค่าความถี่ และค่าร้อยละของผลการวิเคราะห์ระดับความคิด..... เห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน)	84
4.2.4 ค่าความถี่ และค่าร้อยละของผลการวิเคราะห์ระดับความคิด..... เห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ)	85
4.2.5 ค่าความถี่ และค่าร้อยละของผลการวิเคราะห์ระดับความคิด..... เห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม)	86

## รายการตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.3.1 การเปรียบเทียบกับระดับความคิดเห็น.....	88
ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	
ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านเพศ	
4.3.2 การเปรียบเทียบกับระดับความคิดเห็น.....	89
ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	
ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านอายุ	
4.3.3 การเปรียบเทียบกับระดับความคิดเห็น.....	90
ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	
ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านระดับการศึกษา	
4.3.4 การเปรียบเทียบกับระดับความคิดเห็น.....	91
ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	
ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านอาชีพ	
4.3.5 การเปรียบเทียบกับระดับความคิดเห็น.....	92
ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	
ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านรายได้	
4.3.6 การเปรียบเทียบกับระดับความคิดเห็น.....	93
ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	
ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านพื้นที่อาศัย	
4.3.6.1 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่.....	94
(มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน)	
4.3.6.2 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่.....	94
(มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน)	

## รายการตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.3.6.3 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่..... (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ)	95
4.3.6.4 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่..... (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม)	95
4.3.7 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็น..... ต่อมาตรการการป้องกันและอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่	96
4.3.8 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็น..... ต่อมาตรการการป้องกันและอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน	97

## รายการภาพประกอบ

ภาพประกอบที่	หน้า
2.1 การเกิดอุบัติเหตุของทฤษฎี โดมิโน	17
2.2 วงจรภัยการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย	22
2.3 วงจรภัยการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย	24
2.4 ความเชื่อมโยงการจัดการความเสี่ยงการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย	25
2.5 กรอบแนวคิดสำหรับแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน	39
2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย	67
3.1 แผนที่อำเภอหาดใหญ่	69





## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาของปัญหาและปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญ ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการสาธารณสุข โดยรวมของประเทศชาติมากกว่าการสูญเสียชีวิตที่เกิดจากโรคภัยไข้เจ็บจากสถิติในแต่ละปีมีคนประมาณ 1.2 ล้านคนทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และมีจำนวนมากถึง 50 ล้านคน ที่ได้รับบาดเจ็บ มีการคาดการณ์จากแหล่งข้อมูล บ่งชี้ว่า ตัวเลขเหล่านี้จะเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 65 ภายใน 20 ปีข้างหน้า เว้นแต่จะมีการริเริ่มใหม่เพื่อเป็นการป้องกันการเสียชีวิต และการบาดเจ็บเหล่านั้น องค์การอนามัยโลกจึงได้ตระหนักถึงปัญหานี้ ในปี พ.ศ.2547 จึงได้จัดการประชุมระดับโลก ในหัวข้อความปลอดภัยบนท้องถนนขึ้นเป็นครั้งแรก เนื่องจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนเป็นประเด็นทางสาธารณสุขที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้คนจำนวนนับล้านคนในแต่ละปีใช้เวลาหลายสัปดาห์ในโรงพยาบาลหลังจากการเกิดอุบัติเหตุอย่างรุนแรง ทำให้ไม่สามารถทำงานได้ หรือใช้ชีวิตปกติได้อีก บางรายอาจเสียชีวิต

ประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงในลำดับต้นๆ อย่างต่อเนื่อง และยังคงติดอันดับ 1 ใน 3 ของประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด จากรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี พ.ศ.2558 พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประเทศลิเบียเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด รองลงมา ได้แก่ ประเทศไทย และประเทศมาลีวี ซึ่งมีการรายงานอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคนอยู่ที่อัตรา 73.4, 36.2 และ 35.0 ตามลำดับ (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2559) และเมื่อเปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด และมากกว่าประเทศอื่นเกือบครึ่งหนึ่ง รองลงมา คือ ประเทศเวียดนามและประเทศมาเลเซีย โดยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับอัตรา 36.2, 24.5 และ 24.0 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนตามลำดับ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และลาว มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำสุดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีอัตราการเสียชีวิต เท่ากับอัตรา 3.6, 10.5 และ 14.3 ตามลำดับ (กรมการขนส่งทางบก, 2559)

สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลกแล้ว ยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคนอยู่ที่อัตรา 26.3 โดยประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน เป็นอันดับที่ 2 ที่อัตรา 18.5 จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงมากกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ไม่น้อยกว่าสองเท่า และข้อมูลจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข รายงานอัตราการเสียชีวิตของประชากรไทยในปี พ.ศ.2558 จำแนกตามสาเหตุที่สำคัญต่อประชากรหนึ่งแสนคน สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นอันดับที่ 5 จาก 10 อันดับสาเหตุที่สำคัญการเสียชีวิตของประชากรไทย โดยการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย มีสถิติการเสียชีวิตสูงในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ที่มีการจราจรบนทางถนนเป็นจำนวนมาก และทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบนทางถนน จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลที่มีอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมากที่สุด คือ เทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ เมื่อเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่มีจำนวนสถิติมากกว่าเทศกาลสงกรานต์ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2559)

สรุปได้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง ในช่วงเทศกาลมากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาปกติ โดยเฉพาะเทศกาลวันหยุดยาว เช่น เทศกาลปีใหม่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าช่วงเทศกาลสงกรานต์ เพราะช่วงเทศกาลปีใหม่มมีประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนน เพื่อเดินทางสัญจรกลับภูมิลำเนาและการเดินทางท่องเที่ยวในช่วงเทศกาล รวมทั้งทุกพื้นที่ทั่วประเทศมีการจัดเฉลิมฉลองเทศกาลสงท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ ทำให้เกิดปริมาณการจราจรบนทางถนนเพิ่มมากขึ้น และเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงเวลาปกติ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2559)

จากสถานการณ์ดังกล่าวรัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงประกาศให้มีการดำเนินการตามมาตรการและแผนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ให้ถือเป็นภารกิจสำคัญ และจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี ภายใต้ันนโยบายการยกระดับคุณภาพ ด้านการบริการ ด้านสาธารณสุข และสุขภาพของประชาชน รวมทั้งการนำนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุในการจราจร อันนำไปสู่การลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จึงให้มีการร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับป้องกัน การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ โดยรัฐบาลได้จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนซึ่งครอบคลุมทุกภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในการกำกับการใช้มาตรการ

ด้านการป้องกันการบาดเจ็บและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล รวมถึงมาตรการรณรงค์เพื่อส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย รวมทั้งการใช้มาตรการทางกฎหมายบังคับอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เพื่อสร้างให้ประเทศไทยเป็นเมืองปลอดภัย (Safety Thailand) (มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 มีนาคม 2559)

จากนโยบายของรัฐบาลนำมาสู่การปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลของปีใหม่ โดยมีการใช้มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมทั้งการใช้กฎหมายบังคับอย่างเคร่งครัด สามารถสรุปสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561, 2562 และ 2563 ดังนี้

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2560 – 3 มกราคม 2561 สถิติสะสมการเกิดอุบัติเหตุทางถนนรวม (7 วัน) 7 วันอันตราย มีสถิติสะสมการเกิดอุบัติเหตุ 3,841 ครั้ง ผู้บาดเจ็บสะสมรวม 4,005 คน และผู้เสียชีวิตสะสมรวม 423 ราย สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2562 ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2561 – 2 มกราคม 2562 สถิติสะสมการเกิดอุบัติเหตุรวม (7 วัน) 7 วันอันตราย มีสถิติสะสมการเกิดอุบัติเหตุ 3,791 ครั้ง ผู้บาดเจ็บสะสมรวม 3,892 คน และผู้เสียชีวิตสะสมรวม 463 ราย และสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563 สถิติสะสมการเกิดอุบัติเหตุ (7 วัน) 7 วันอันตราย มีสถิติสะสมการเกิดอุบัติเหตุ 3,421 ครั้ง ผู้บาดเจ็บสะสมรวม 3,499 คน และผู้เสียชีวิตสะสมรวม 373 ราย โดยที่จังหวัดสงขลา มีสถิติสะสมการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด จำนวน 116 ครั้ง รองลงมา จังหวัดเชียงใหม่ 104 ครั้ง จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด คือ จังหวัดสงขลา 121 คน รองลงมา จังหวัดลำปาง 106 คน และจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด คือ กรุงเทพมหานคร 15 ราย รองลงมา จังหวัดเชียงใหม่ 14 ราย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2563)

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561, 2562 และ 2563 ที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนผลไม่แตกต่างกัน ทั้งที่มีการใช้มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมทั้งการใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จริงจังและเข้มงวด ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

โดยงานวิจัยนี้เลือกศึกษาในพื้นที่จังหวัดสงขลา เนื่องจากมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ติดอันดับจังหวัดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและมีผู้บาดเจ็บสูงสุด โดยเลือกอำเภอที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ อำเภอหาดใหญ่ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

จำนวน 33 ครั้ง เมื่อเปรียบเทียบกับปีใหม่ 2562 สถิติการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 4 ครั้ง ทั้งที่มีการใช้มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่อย่างเข้มงวด แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ไม่ได้ลดลง แต่มีสถิติที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งอำเภอขนาดใหญ่เป็นอำเภอที่มีประชากรมากที่สุดในจังหวัดสงขลา ซึ่งสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีการขยายตัวของชุมชนเมืองที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้มีผู้คนอาศัยอยู่และเดินทางเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและมีแนวการค้าชายแดนระหว่างประเทศซึ่งเป็นแหล่งเศรษฐกิจทำรายได้ให้กับจังหวัดสงขลา มีทั้งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้การจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ และช่วงวันหยุด จึงมีผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นปัจจัยที่อาจจะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และมีปัจจัยอื่นที่ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ได้ ทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอขนาดใหญ่ต่อการใช้มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และนำผลการศึกษามาจัดทำเป็นข้อเสนอแนะ เพื่อพัฒนาและเป็นการปรับปรุงประสิทธิผลการดำเนินงานในอนาคต ตลอดจนการปรับเปลี่ยนมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ปีต่อไป โดยงานวิจัยนี้เลือกพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงในอำเภอขนาดใหญ่ ได้แก่ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองคลองแห เป็นพื้นที่ศึกษา (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอขนาดใหญ่, 2563)

### วัตถุประสงค์

1. ศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่
2. เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน
3. นำผลการศึกษาไปจัดทำเป็นข้อเสนอแนะ ในการปรับปรุงประสิทธิผลของการดำเนินงานในอนาคตในการลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ให้ดีขึ้น

## สมมติฐาน

1. ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ อยู่ในระดับปานกลาง
2. ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ แตกต่างกันตามปัจจัยส่วนบุคคล

## ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ครั้งต่อไป
2. ได้ข้อมูลและแนวทางเพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดเป้าหมาย มาตรการ และแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และการป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ต่อไป

## ขอบเขตการวิจัย

1. ด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
 

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาทำวิจัย คือ ประชาชนผู้ที่มีสัญชาติไทยที่อาศัยอยู่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา โดยเลือกพื้นที่ 4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 คือ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคลองแห และเทศบาลเมืองคอหงส์ โดยใช้ฐานข้อมูลระบบสถิติทางการทะเบียนสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง จำนวน 290,843 คน การกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา ใช้การคำนวณตามรูปแบบของทาโร ยามานะ (Yamane, 1973) โดยได้กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนที่ระดับ 0.05 หรือ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 จากการคำนวณจากสูตรดังกล่าว กลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมในการศึกษา คือ 400 คน
2. ด้านเนื้อหา
 

ศึกษาถึงระดับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยวัดระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม

### 3. ด้านพื้นที่

เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองคลองแห ในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

### 4. ด้านระยะเวลา

ดำเนินการระหว่างเดือน ธันวาคม พ.ศ.2562 – มิถุนายน พ.ศ.2563

### นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ประสิทธิภาพ หมายถึง การดำเนินการตามมาตรการต่างๆ จนบรรลุเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้เป็นเรื่องเกี่ยวกับผลที่ได้รับ และผลสำเร็จของงาน มีความเกี่ยวข้องกับผลงานที่องค์การพึงประสงค์

2. สาธารณภัย หมายถึง ภัยหรืออันตรายที่เกิดขึ้นกับคนหมู่มาก ในทุกเวลาหรือทุกสถานที่ อาจเกิดขึ้นอย่างกะทันหันหรือค่อย ๆ เกิดขึ้นก็ได้ มีทั้งภัยที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และเกิดขึ้นจากมนุษย์ เมื่อเกิดขึ้นแล้วทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ทรัพย์สินและสิ่งอื่น ๆ อย่างรุนแรง เกินความต้องการในสิ่งจำเป็นพื้นฐานอย่างรีบด่วนสำหรับผู้ประสบภัย

3. อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดหวัง และไม่ตั้งใจในเวลาและสถานที่แห่งหนึ่ง เกิดขึ้นโดยไม่มีสิ่งบอกเหตุล่วงหน้า แต่มีสาเหตุและส่งผลกระทบต่อที่สามารถชี้วัดได้ อุบัติเหตุเป็นผลเชิงลบของความเป็นไปได้บางอย่างหนึ่ง ซึ่งควรระวังหรือป้องกันไว้แต่แรก โดยพิจารณาจากปัจจัยสาเหตุต่างๆ อันที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

4. อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการจราจรบนท้องถนนของยานพาหนะต่าง ๆ อันเป็นผลทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

5. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน หมายถึง การมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด พร้อมเพิ่มความเข้มข้นดำเนินการมาตรการทางสังคมและชุมชน ผ่านกิจกรรม นำร่องลดอุบัติเหตุ 1 จังหวัด 1 อำเภอปลอดภัย

6. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน หมายถึง มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน เช่น การใช้มาตรการ 1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย โดยการบำรุงรักษาตรวจสอบสภาพถนน สภาพพื้นผิวการจราจรในทุกพื้นที่

7. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ หมายถึง การคุมเข้มมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะทุกชนิด

8. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง การมุ่งแก้ไขจุดเสี่ยงและสร้างสภาพแวดล้อมริมทางปลอดภัย พร้อมตั้งจุดบริการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

9. การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนทางถนน ณ จุดเกิดเหตุและผู้เสียชีวิตที่โรงพยาบาลเวลา 00.01 – 24.00 น.ทุกวันที่มีการลดธงครึ่งเสาป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

10. อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ หมายถึง อุบัติเหตุในการจราจรทางถนนในช่วงที่มีการลดธงครึ่งเสาในช่วงเทศกาลตั้งแต่เวลา 00.01 – 24.00 น.ทุกวัน

11. ผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ หมายถึง ผู้เสียชีวิตในช่วงลดธงครึ่งเสาและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

12. ผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลปีใหม่ หมายถึง ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เฉพาะในช่วงที่มีการลดธงครึ่งเสาและลดอุบัติเหตุทางถนน และเป็นผู้บาดเจ็บที่นอนพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับบทนี้เป็นการนำเสนอแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาศึกษาเป็นกรอบในการวิเคราะห์ ซึ่งประกอบด้วย

- 2.1 แนวคิดสาธารณสุข
- 2.2 แนวคิดสาธารณสุขทางถนน
- 2.3 แนวคิดการจัดการสาธารณสุข
- 2.4 แนวคิดการจัดการความปลอดภัยสาธารณสุขทางถนน
- 2.5 แนวคิดประสิทธิผล
- 2.6 มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย

#### 2.1 แนวคิดสาธารณสุข

สำนักงานเพื่อการลดความเสี่ยงแห่งสหประชาชาติ ให้ความหมายคำว่า Disaster (ภัยพิบัติ) คือ สถานการณ์ที่ทำให้ชุมชนและสังคมได้รับผลกระทบที่รุนแรงจนเกินขีดความสามารถของตนเองที่จะจัดการให้เข้าสู่สภาวะปกติได้ โดยประเทศไทยได้มีการ ให้ความหมายเทียบเคียง คำภาษาไทย ว่า ภัยพิบัติและสาธารณสุข

ภัยพิบัติ หมายถึง ภัยอันเกิดแก่สาธารณสุข ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติ หรือเกิดจากการกระทำของมนุษย์ โดยก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตของประชาชน เกิดความสูญเสียหรือความเสียหาย และมีผลกระทบในทางลบต่อทรัพย์สิน สังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จนเกินขีดความสามารถของชุมชนที่จะใช้ทรัพยากรของตนในการรับมือจัดการภัยพิบัติ และผลกระทบของภัยพิบัติได้ในขณะเดียวกัน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556)

ส่วนคำว่า สาธารณภัย หมายถึง อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง โรคระบาดในมนุษย์ โรคระบาดในสัตว์ การระบาดของศัตรูพืช ตลอดจน ภัยอื่น ๆ อันมีผลกระทบต่อสาธารณสุข รวมทั้งอุบัติเหตุ หรือเหตุอื่น ๆ ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติ มีผู้ทำให้เกิดขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชน หรือความเสียหาย แก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ และให้หมายความ รวมถึงภัย



ทางอากาศ และการก่อวินาศกรรมด้วย ตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย พ.ศ.2550 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติหลักของประเทศไทยในการบริหารจัดการเหตุการณ์ต่าง ๆ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556)

### 2.1.1 ประเภทของสาธารณภัย

สาธารณภัยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ สาธารณภัยจากธรรมชาติ (Natural Disaster) และ สาธารณภัยจากการกระทำของมนุษย์ (Manmade Disaster) (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558)

2.1.1.1 สาธารณภัยธรรมชาติ (Natural Disaster) หมายถึง สาธารณภัยที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ มักเกิดขึ้นตามฤดูกาลเป็นส่วนใหญ่ แต่บางครั้งอาจเกิดขึ้น โดยกะทันหัน ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย จิตใจ ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ซึ่งได้แก่

(1) อุทกภัย (Flood) หมายถึง ภัยอันตรายที่เกิดจากภาวะน้ำท่วม จากพายุฝนตกหนัก พายุหมุน การทำลายป่า และการทรุดตัวของดิน

(2) วัตภัย (Tropical Cyclone) หมายถึง ภัยที่เกิดจากแรงลมและพายุ สามารถแบ่งลักษณะวัตภัย ได้ตามความเร็วของลม สถานที่เกิดวัตภัย เช่น พายุฝนฟ้าคะนอง พายุดีเปรสชัน พายุโซนร้อน

(3) อัคคีภัย (Fire) หมายถึง ภัยที่เกิดจากเพลิงไหม้เป็นภัยที่ก่อให้เกิดความสูญเสียมากขึ้นทุกปี

(4) อากาศหนาวผิดปกติ (Cold Weather) หมายถึง ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งมีภูมิประเทศที่ราบสูง ประกอบกับได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมที่พัดพาความหนาวเย็นมาจากประเทศจีน เข้าสู่พื้นที่ดังกล่าวทำให้พื้นที่แคว้นนั้นมีอุณหภูมิต่ำ

(5) ภัยแล้ง (Drought) หมายถึง ภัยที่ทำให้เกิดความอดอยาก ขาดแคลน เนื่องจากการขาดน้ำ ในประเทศไทยมักเกิดจากการขาดฝน ความแห้งแล้งของพื้นที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน

(6) แผ่นดินถล่ม (Landslide) หมายถึง เกิดจากดินบริเวณภูเขาอุ้มน้ำไว้จนเกิดการอึดตัว และไม่สามารถอุ้มน้ำไว้ได้อีกจึงพังทลายลงมา ซึ่งส่วนมากเกิดพร้อมอุทกภัย

(7) การระบาดของโรค (Outbreak) เช่น อหิวาตกโรค โรคฉี่หนู

(8) ภัยจากฝูงสัตว์และแมลงต่าง ๆ

2.1.1.2 สาธารณภัยจากมนุษย์ (Man – Made Disaster) หมายถึง ภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ โดยอาจเกิดจากสิ่งประดิษฐ์เพื่อความสะดวกสบาย หรือเพื่อประหัตประหารกัน ได้แก่

(1) ภัยจากการจราจร (Traffic Disasters) ได้แก่ ทางอากาศ ทางบก ทางน้ำ ทางราง

(2) ภัยจากการประกอบอาชีพ (Occupational Hazards) ได้แก่ การประกอบอาชีพทั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม

(3) ภัยจากความไม่สงบของประเทศ (Disaster of Unrest) เช่น การจลาจล การปฏิวัติ การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม สงคราม ซึ่งทำให้เกิดสาธารณภัยจากสงคราม

(4) ภัยจากไฟฟ้า อัคคีภัย (Electrical Disaster) ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูญเสียจากแผลไหม้ ความร้อน ควันไฟ

(5) ภัยจากวัตถุอันตราย (Hazardous Substances) ได้แก่ ภัยจากวัตถุอันตรายที่ใช้ในอุตสาหกรรมโรงงาน การเกษตร สาธารณสุข

(6) ภัยที่เกิดจากความเจริญทางเทคโนโลยี (The Threat of Technological Advancement) คือ ความเจริญก้าวหน้าดังกล่าวมีความเสี่ยงสูงมากขึ้น เมื่อเกิดสาธารณภัย เช่น เมื่อเกิดไฟไหม้ของอาคารสูง ระบบการเคลื่อนย้ายย่อมช้า และมีความยุ่งยากซับซ้อนกว่าปกติ หรือแม้มีการใช้มาตรการความปลอดภัยที่ดี ก็อาจจะมีความเสี่ยงเมื่อเกิดสาธารณภัย เช่น ประดูที่ใช้ระบบเปิดปิดอัตโนมัติ หรือลิฟท์ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558)

สรุปได้ว่า ภัยพิบัติ หรือ สาธารณภัย ตามแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวง ด้านคมนาคม พ.ศ.2552 ได้ให้คำนิยาม ภัยพิบัติ คือ ภัยอันเกิดแก่สาธารณชนไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติ หรือจากการกระทำของมนุษย์ โดยก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตของประชาชน เกิดความสูญเสียหรือความเสียหาย และมีผลกระทบในทางลบต่อทรัพย์สิน สังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จนเกินขีดความสามารถของชุมชนที่จะใช้ทรัพยากรของตนในการรับมือจัดการกับภัยพิบัติ และผลกระทบของภัยพิบัติได้ในขณะเดียวกัน พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติหลักของประเทศไทยในการบริหารจัดการเหตุการณ์ภัยต่าง ๆ ได้ให้ความหมายของ คำว่า สาธารณภัย หมายถึง อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง โรคระบาดในมนุษย์ โรคระบาดสัตว์ โรคระบาดสัตว์น้ำ การระบาดของศัตรูพืช ตลอดจนภัยอื่น ๆ อันมีผลกระทบต่อสาธารณชน ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติ มีผู้ทำให้เกิดขึ้น จะเห็นได้ว่าทั้ง คำว่า ภัยพิบัติและสาธารณภัย

ให้ความหมายไปในแนวทางเดียวกัน และให้ความสำคัญกับสถานการณ์ภัยที่สร้างผลกระทบต่อชีวิต และทรัพย์สินต่อบุคคล หรือชุมชน โดยสาธารณภัยอาจให้ความหมายที่กว้างกว่า และครอบคลุมสถานการณ์ภัยทุกประเภทที่มีทั้งความรุนแรงน้อย หรือรุนแรงมากจนเกินขีดความสามารถของชุมชนที่รับมือได้ จึงมีความสอดคล้องและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการสาธารณภัยในบริบทของประเทศไทยได้ คำว่า สาธารณภัย จึงมีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย และมีความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556)

## 2.2 แนวคิดสาธารณภัยทางถนน

สาธารณภัยทางถนน หมายถึง ภัยจากการจราจร ทั้งทางอากาศ ทางบก ทางน้ำ ทางราง ทั้งนี้ สาธารณภัยทางถนนยัง หมายถึง ภัยจากการจราจรทางบก หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หรือประสบอุบัติเหตุบนทางถนน อาจจะเป็นอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากเล็กน้อยหรือการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน เช่น อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ชนกับคน ที่มีการเกิดอุบัติเหตุหรือความบาดเจ็บสูญเสียชีวิตทั้งทรัพย์สิน และชีวิตที่เกิดบนทางถนน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556)

### 2.2.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้ให้ความหมายของ คำว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เกิดจากความบังเอิญ

วิฑูรย์ สิมะ โชคดีและวิรพงษ์ เณลิมจิระวัฒน์ (2547) ได้ให้ความหมาย อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้อำนาจวางแผนล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ ตาย หรือทำให้ทรัพย์สินเสียหาย และหมายความถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วมีผลกระทบกระเทือนต่อขบวนการผลิตปกติ ทำให้เกิดความล่าช้า หยุดชะงักและเกิดการบาดเจ็บพิการ

วิจิตร บุญยะโทตระ (2538) ได้ให้ความหมาย อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดไม่ได้ตั้งใจมาก่อนไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า เป็นผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นอันตรายต่อร่างกายและจิตใจ ทำให้สูญเสียชีวิตได้ แต่อุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องของโชคชะตาหรือพรหมลิขิตที่ของมนุษย์ที่จะควบคุมป้องกันได้

สาธิต อินตา (2546 อ้างถึงใน นวพร จารุณี, 2561) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุ เกิดจากการขนส่ง หรือการจราจร (Transportation or Traffic Accidents) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการ

คมนาคม หรือการขนส่ง ได้แก่ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก อุบัติเหตุจากรถไฟ อุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ และอุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศ

### 2.2.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ณรงค์ ฌ เชียงใหม่ (2532) ได้กล่าวถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. เชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องธรรมชาติ โดยเชื่อว่าเป็นเรื่องของดวง หรือ โชคชะตา หรือเชื่อว่าเป็นการกระทำของผีสิงเทวดา อยู่ที่ไหนก็ตายเหมือนกัน หรือถึงที่ตาย เป็นต้น ผลกระทบจากความเชื่อนี้ คือ การขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ ไม่สนใจการห้ามเตือน หรือชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบของสังคม

2. สภาวะจิตใจไม่ปกติ เช่น เป็นคนเจ้าอารมณ์ โมโหร้าย บุคคลประเภทนี้จะชอบขับรถด้วยความเร็ว และหวาดเสียว แข่งซ้ายแข่งขวา ดำผู้โดยสาร หรือถึงขั้นทะเลาะวิวาทและทำร้ายร่างกายกัน บางคนเป็นบุคคลประเภทอ่อนไหวง่าย การทำงานไม่ประสานกันขาดความตั้งใจ และสมองมีปฏิกิริยาสั่งงานช้า การตัดสินใจช้า ซึ่งเป็นข้อบกพร่องทางจิตเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

3. สภาวะความบกพร่องทางร่างกายของบุคคล เช่น อากาศอ่อนเพลีย สายตาไม่ดี ร่างกายพิการ หรือมีโรคประจำตัว

4. นิสัยเห็นแก่ตัวและการไม่มีระเบียบวินัย การไม่รับรู้ในสิ่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูง การจอดรถกลางถนน การขับรถเข้าทางรถวิ่งทางเดียว การไม่ปฏิบัติตามระเบียบวินัยกฎหมายจราจร

5. สาเหตุอื่น ๆ ที่เป็นปัจจัยเอื้อ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ การที่ไม่มีความรู้ไม่มีประสบการณ์ ไม่มีการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎแห่งความปลอดภัย เป็นต้น

นอกจากนี้ สาธิต อินตา (2546) ได้กล่าวว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากการจราจรทางถนน มักเกิดขึ้นจากสาเหตุสำคัญ 5 ประการดังนี้

#### 1. สาเหตุจากผู้ขับขี่

1.1 มีความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอนหรือหลับใน มีโรคประจำตัว โรคลมชัก ตาบอดสี ตาพร่า น้ำตาลในเลือดต่ำ ฯลฯ

1.2 มีความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ เช่น มีความกลัว หรือ วิตกกังวล อารมณ์หงุดหงิด ฉุนเฉียว และมีความตึงเครียดทางอารมณ์ ฯลฯ

1.3 การขาดความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น การขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ คาดคะเนความเร็ว ในเรื่องลักษณะของยานยนต์ที่ใช้ขับ ไม่รู้กฎจราจร ฯลฯ

1.4 ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือข้อบังคับ เช่น การขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ารถอื่นระยะกระชั้นชิด ขับรถล้ำช่องทางเดินรถ ขับรถแซงซ้าย ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร หยุดรถโดยกระชั้นชิด ฯลฯ

1.5 ไม่รู้จักการป้องกันตนเอง เช่น ขับรถด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ความเร่งรีบในการเดินทาง เสพยากระตุ้นประสาท ดื่มสุราขณะขับรถ ฯลฯ

## 2. สาเหตุจากผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง

2.1 การขาดความระมัดระวัง เช่น ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวังในการปิด - เปิดประตูรถ เดินถนนโดยไม่ระมัดระวัง การวิ่งเล่นบนถนน ลังเลใจในการข้ามถนน

2.2 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ห้อยโหนรถโดยสารประจำทางไม่ขึ้นหรือลงขณะรถวิ่ง ไม่เดินถนนตามทางเท้า

2.3 ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น ข้ามถนน โดยออกจากหน้าหรือท้ายรถขณะที่รถยังจอดอยู่ หรือสัตว์เลี้ยงเดินข้ามถนน หรือวิ่งตัดหน้า ฯลฯ

2.4 ความไม่สมบูรณ์ของร่างกายและจิตใจ เช่น สภาพร่างกายที่อ่อนเพลีย การดื่มสุราขณะเดินทาง ฯลฯ

## 3. สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม ที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ

### 3.1 สาเหตุจากสภาพของรถ

3.1.1 ยางรถเกิดการระเบิด หรือยางแตกทำให้เสียการทรงตัวพลิกคว่ำได้ง่าย โดยเฉพาะรถที่กำลังแล่นด้วยความเร็วสูง และถนนลื่น

3.1.2 เบรกแตก เบรกลื่น ทำให้รถไม่สามารถหยุด หรือชะลอความเร็วลงตามความต้องการ

3.1.3 เพลาหลุด หรือเพลาขาด ทำให้หมดกำลังในการขับเคลื่อน

3.1.4 อุปกรณ์ประจำรถชำรุด หรือขัดข้อง เช่น ไม่มีไฟหน้า-หลัง

3.1.5 การเปลี่ยนแปลงสภาพรถ เช่น การเพิ่มแรงเครื่อง ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความคะนองขับรถเร็ว

### 3.2 สาเหตุจากบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ สภาพถนนและสภาพแสงสว่าง

3.2.1 บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ทางแยก ทางโค้ง ทางตรง ทางเบี่ยง สะพาน วงเวียน ทางตัดรถไฟ ทางลาดชัน/เนินเขา ทางเข้าทางด่วน ทางเชื่อมโยงทางแยก เป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

3.2.2 สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลน มีเครื่องกีดขวางมาก หรือ ถนนแคบ ถนนที่ลื่น

3.2.3 สภาพแสงสว่างบนถนน เช่น แสงสว่างที่ส่องจากรถคันที่สวนมา โดยการเปิดไฟสูงและมีความสว่างสูงทำให้ตามัวมองไม่เห็น หรือไม่มีไฟส่องสัญญาณทางแยก บนท้องถนนมืด ไม่มีไฟฟ้า ไม่มีแสงสว่าง

#### 4. สาเหตุจากดิน ฟ้า อากาศ

4.1 สาเหตุเกิดจากฝนตกหนัก น้ำท่วม ทำให้ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นหลุม โคลน ถนนลื่น ทำให้รถตกถนน พลิกคว่ำ ฯลฯ

4.2 การเกิดพายุหรือหมอกกลางจัด ทำให้เกิดควันปกคลุมมองไม่เห็นทางเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

4.3 พายุหิมะ ในต่างประเทศอาจมีพายุหิมะ ทำให้ถนนลื่นมองไม่เห็นทาง

#### 5. สาเหตุจากกฎหมายมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ

5.1 การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบ ข้อบังคับ และบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึก และฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ

5.2 บทลงโทษ หรือค่าปรับไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือ การฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ

5.3 การที่กฎหมายไม่ได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถึงแม้ว่าจะสอบผ่านและมีใบอนุญาตขับขี่แล้ว ก็อาจทำผิดกฎหมายจราจรได้

5.4 การขาดการกวาดชั้นจับกุม หรือยังไม่จริงจัง เข้มงวดในการพิจารณาดำเนินคดี ผู้กระทำความผิด เป็นสาเหตุทำให้ผู้ขับขี่รถ หรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ

นอกจาก 5 สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุนี้ยังมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งสามารถแบ่งได้ 2 ประการ (สาริต อินตา, 2546)

1. เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น ความประมาทเลินเล่อ ความมั่งง่าย การฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุข้อนี้เกิดจากพฤติกรรม อุปนิสัย หรือทัศนคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝัง หรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ทำให้การคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง และของผู้อื่นแตกต่างกัน จึงควรมีการออกระเบียบปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในการขับขี่ยานพาหนะ

2. จากสถานะที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ได้แก่ การมีสภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีป้ายสัญญาณบอกทางโค้ง ไฟท้ายรถเสีย ซึ่งสถานะที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านภายนอกของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาด้านพฤติกรรม

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่ได้เจตนา วางแผนล่วงหน้า อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือเกิดจากปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยจากข้อความข้างต้นสามารถสรุปสาเหตุที่สำคัญ 5 สาเหตุที่เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ 1) สาเหตุจากผู้ขับขี่ คือ ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขาดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สภาพร่างกายที่ไม่พร้อม มีอาการเมามายขณะขับขี่ 2) สาเหตุจากผู้โดยสาร คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การประมาท ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น ข้ามถนนโดยออกจากหน้าหรือท้ายรถขณะที่รถยังจอดอยู่ หรือสัตว์เลี้ยงเดินข้ามถนน 3) สาเหตุจากสภาพรถ เช่น สภาพรถมีการชำรุด 4) สาเหตุจากสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ฝนตกหนักทำให้น้ำท่วมทางถนนทำให้ถนนลื่นหรือการเกิดพายุ ลมแรง และ 5) สาเหตุจากกฎหมายมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบ ข้อบังคับและบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ และการที่ไม่มีการเข้มงวดจริงจัง การปรับโทษ ทำให้มีการฝ่าฝืนไม่เกรงกลัว ทำให้มีการฝ่าฝืนอยู่เสมอ

### 2.2.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดสาธารณภัยทางถนน

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดสาธารณภัยทางถนน 4 ทฤษฎี

2.2.3.1 ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ (Domino Theory)

2.2.3.2 ทฤษฎีความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness)

2.2.3.3 ทฤษฎีรูปแบบพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุ (Behavioral Model IPDE)

2.2.3.4 ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน (Multiple Causation Theory)

#### 2.2.3.1 ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ (Domino Theory)

เฮนริช (Heinrich, 1931 อ้างถึงใน เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, 2537) ซึ่งเป็นผู้ศึกษาทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความสูญเสียชีวิตต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งสาเหตุมาจากการกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยเปรียบเทียบได้กับตัวโดมิโน ที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว โกล่กันเมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ตัวโดมิโนที่อยู่ถัดไปก็ล้มตามด้วย ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว มีดังนี้

1. ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล (Social Environment or Background)

2. ความบกพร่องของบุคคล (Defects of Person)

3. การกระทำและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/ Unsafe Conditions)

4. อุบัติเหตุ (Accident)

5. การบาดเจ็บหรือความสูญเสียหาย (Injury Damages)

ซึ่งสามารถอธิบาย โดมิโนแต่ละตัวได้ดังนี้

โดมิโนตัวที่ 1 ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมสังคมของบุคคล (Social Environment or Background) หมายถึง สิ่งแวดล้อมทางสังคม และการมีพฤติกรรมปฏิบัติสืบทอดกันมาจากอดีต ทำให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมที่แสดงออกมาต่าง ๆ กัน เช่น ความสะเพร่า ประมาท เลินเล่อ ขาดความคิดความไตร่ตรอง การชอบความเสี่ยง และลักษณะอื่น ๆ ที่ถ่ายทอดทางกรรมพันธุ์ เป็นต้น

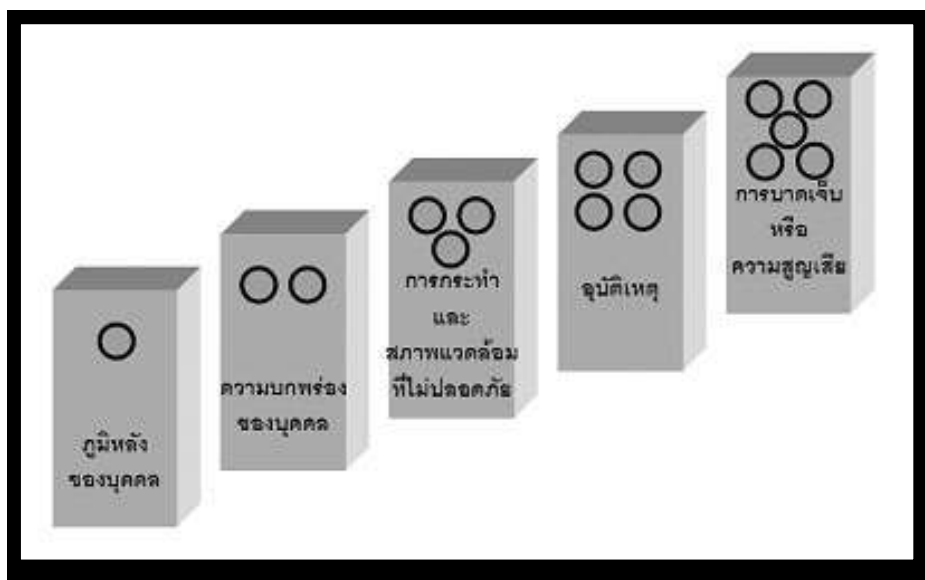
โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่องของบุคคล (Defects of Person) หมายถึง สุขภาพจิตและสิ่งแวดล้อมทางสังคมเป็นสาเหตุ ทำให้เกิดความผิดปกติของบุคคล เช่น การปฏิบัติงานโดยขาดความยั้งคิด อารมณ์รุนแรง ประสาทอ่อนไหวง่าย ความตื่นเต้น ขาดความรอบคอบ ซึ่งความผิดปกติเหล่านี้ส่งผลกระทบให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions) หมายถึง การปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล และสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่าง การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล เช่น การติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ ชอบหยอกล้อเล่นในขณะที่ทำงาน เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่มีสาเหตุมาจากปัจจัยทั้ง 3 ลำดับมาแล้วย่อมส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการณ์ หรืออุบัติเหตุ เช่น อุบัติเหตุระหว่างทำงาน ตกจากที่สูง เดินสะดุด วัตถุกระเด็นใส่ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดการบาดเจ็บเกิดขึ้นได้

โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บหรือความสูญเสียหาย (Injury Damages) หมายถึง การบาดเจ็บที่เกิดจากอวัยวะบางส่วนของร่างกาย เช่น กระดูกหักหรือแตกเป็น ซึ่งการบาดเจ็บนี้เป็นผลโดยตรงจากการเกิดอุบัติเหตุ





ภาพประกอบ 2.1 การเกิดอุบัติเหตุของทฤษฎี โดมิโน  
ที่มา : เกียรติศักดิ์ กองพลพรหม, 2537

ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัวแสดงให้เห็นว่า ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล เช่น สภาพทางครอบครัวฐานะ การศึกษา มีผลต่อความบกพร่อง และความผิดปกติของบุคคลนั้น หรือทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ซึ่งจะก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยทำให้เกิดอุบัติเหตุและผลที่ตามมา คือ เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสีย (เกียรติศักดิ์ กองพลพรหม, 2537)

สรุปทฤษฎี โดมิโนทั้ง 5 ตัวของการเกิดอุบัติเหตุ หรือทฤษฎีลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Acciden Chain) คือ การที่โดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 (โดมิโน อุบัติเหตุ) คือไม่เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎี โดมิโน หรือ ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ คือ การตัดโดมิโนตัวที่ 3 (โดมิโน การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) นั้นออก หรือการกำจัดการกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่เหมาะสมออกไปไม่ปลอดภัย การบาดเจ็บ หรือความสูญเสียก็จะไม่เกิดขึ้น สำหรับโดมิโนตัวที่ 1 (โดมิโน ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคม) และโดมิโน ตัวที่ 2 (โดมิโน ความบกพร่องของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขหรือปรับปรุงได้ยาก เพราะเป็นสิ่งที่มีการปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

### 2.2.3.2 ทฤษฎีความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness)

คาร์ล แมบ (Karl Marbe, 1926 อ้างถึงใน บัณฑิต ตั้งกมลศรี, 2559) นักจิตวิทยาชาวเยอรมัน ได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับความโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ อันเป็นลักษณะบุคลิกภาพซึ่งมีแนวโน้มให้บุคคลได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งแยกประเภทบุคคล หรืออาจเรียกอีกอย่างว่า ปัจจัยซึ่งเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มดังนี้

ผู้ที่มีลักษณะ X ได้แก่ ผู้ที่มีความโน้มเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ

ผู้ที่มีลักษณะ Y ได้แก่ ผู้ที่มีความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

ตาราง 2.1 การศึกษาลักษณะธรรมชาติของคนเราที่มีส่วนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

บุคคลประเภทเอ็กซ์ (Type X) มีความโน้มเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ (Non –Accident – Prone)	บุคคลประเภทเอ็กซ์ (Type Y) มีความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Accident – Prone)
1. ผู้ที่มีระเบียบเรียบร้อย	1. ผู้ที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย
2. ผู้ที่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต	2. ผู้ที่ไม่เป็นเป้าหมายในการดำรงชีวิต
3. ผู้ที่พอใจในชีวิตประจำวัน	3. ผู้ที่ไม่พอใจในชีวิตประจำวัน
4. ผู้ที่เคารพสิทธิภาพและความคิดเห็นของผู้อื่น	4. ผู้ที่ไม่เคารพสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น
5. ผู้ที่ไม่เผด็จการ	5. ผู้ที่ไม่มีมนุษยสัมพันธ์
6. ผู้ที่ไม่ชอบโต้เถียงหรือทะเลาะวิวาท	6. ผู้ที่ระงับอารมณ์ ความรู้สึกเกลียดชังยาก
7. ผู้ที่นึกถึงผู้อื่น	7. ผู้ที่นึกถึงแต่ตัวเอง

สรุปทฤษฎีความโน้มเอียงการเกิดอุบัติเหตุแบบ บุคคลประเภทเอ็กซ์ (Type X) และ บุคคลประเภทเอ็กซ์ (Type Y) การเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีนี้ คือ คนที่พฤติกรรมแบบ Y จะมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า คนที่มีพฤติกรรมแบบ X ซึ่งสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น เกิดจากพฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ที่ทำให้ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ หรือมีความโน้มเอียงการเกิดอุบัติเหตุ

### 2.2.3.3 ทฤษฎีรูปแบบพฤติกรรมที่เกิดอุบัติเหตุ (Behavioral Model IPDE)

ไธเกอร์สัน (Thygerson, 1976 อ้างถึงใน เอี่ยมพร รักรรยาบรรณ, 2538) ได้กล่าวไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุ นั้น เกิดจากความบกพร่องของพฤติกรรมของมนุษย์ ซึ่งสามารถอธิบายพฤติกรรมที่เกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย 4 รูปแบบกิจกรรม ดังนี้

1. การแยกแยะองค์ประกอบ (Identify)
2. การทำนายผลที่จะเกิดในระยะหลัง (Predict)
3. ตัดสินใจว่ากระทำอย่างไร (Decision – making)
4. ปฏิบัติตามที่เหมาะสม (Executes)

ทฤษฎีนี้อธิบายได้ว่า ขั้นตอนแรก การแยกแยะองค์ประกอบ คือ การสังเกตแยกแยะองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อมเมื่อเวลาเกิดวิกฤต

ขั้นตอนที่สอง การทำนายผลที่จะเกิดขึ้นในระยะหลัง คือ การประเมินสิ่งที่จะเกิดขึ้นต่อมาหลังการกระทำนั้น ๆ

ขั้นตอนที่สาม ตัดสินใจว่ากระทำอย่างไร คือ เป็นการตัดสินใจที่จะกระทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง

ขั้นตอนสุดท้าย ปฏิบัติตามที่เหมาะสม คือ การกระทำที่ต้องตัดสินใจไว้ซึ่งก็เกิดพฤติกรรมที่กระทำนั่นเอง ตัวอย่างเช่น การจี้รถจักรยานยนต์

ขั้นที่หนึ่ง เป็นการสังเกตเห็นกึ่งไม่กีดขวาง

ขั้นที่สอง คือ การประเมินว่า ถ้าจับจี้รถจักรยานยนต์ทับกึ่งไม่ไปเลยแล้วจะเกิดอะไรขึ้น อาจจะทำให้เกิดยางเสีย หรือทำให้ตัวเองตกจากรถจักรยานยนต์

ขั้นที่สาม เป็นการตัดสินใจว่าถ้าเอากึ่งไม่ออก ก็จะทำให้ตนปลอดภัย

ขั้นที่สี่ หยุ่รถจักรยานยนต์ และนำกึ่งไม่ออกจากกรีดขวางรถจักรยานยนต์

ดังนั้นสรุปได้ว่า ทฤษฎีนี้ อธิบายการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากพฤติกรรมของมนุษย์ที่มีความบกพร่องในกระบวนการคิด โดยถ้ามนุษย์มีกระบวนการคิดแบบทฤษฎีนี้ จะสามารถทำการวิเคราะห์ และจัดการวิธีที่เหมาะสมกับการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้

### 2.2.3.4 ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน (Multiple Causation Theory)

แดน ปีเตอร์ (Dan Paterson 1971, อ้างถึงใน เอ็มอัชมา วัฒนบุรานนท์, 2539) เป็นผู้นำทฤษฎีนี้มาใช้โดย กล่าวว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากสาเหตุหลายประการอยู่เบื้องต้น และสาเหตุเหล่านี้รวมตัวกันแบบไม่แน่นอน (Random) ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ทฤษฎีนี้ต่างจากทฤษฎีโดมิโน

กล่าวคือ ทฤษฎีเชิงซ้อน ระบุว่าเหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุ สืบเนื่องจากความบกพร่องของระบบบริหารจัดการ เช่น การวางแผน การฝึกอบรม การตรวจสอบ การแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย การควบคุมและการกำหนดงาน ความรับผิดชอบ เป็นต้น ทฤษฎีนี้เน้นในแง่ระบบการบริหารจัดการ ซึ่งพิจารณาความปลอดภัย คือ วางแผน การควบคุม และการกำหนดงาน ความรับผิดชอบ เป็นต้น

สรุปได้ว่า ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน เป็นทฤษฎีที่คิดว่าอุบัติเหตุเกิดจากสาเหตุการบริหารจัดการไม่ดี ซึ่งการแก้ไขปัญหาก็เกิดอุบัติเหตุขึ้นเกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยที่เป็นระบบ ซึ่งพิจารณาถึงการมีความปลอดภัย มีองค์กรและการบริหารจัดการ ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อนจึงนิยมใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมมาก

จากทฤษฎีที่ได้กล่าวมาข้างต้น เป็นทฤษฎีที่เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัย หรือทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ จากทฤษฎีข้างต้นแสดงให้เห็นว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากหลายปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ทฤษฎีโดมิโน 5 ตัวเป็นทฤษฎีที่เกี่ยวกับพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่เปรียบเสมือนตัวโดมิโน 5 ตัววางเรียงกัน โดยโดมิโนตัวที่ 1 คือภูมิหลังของบุคคล หากโดมิโนตัวที่ 1 ส้มลงตัวถัดไปก็ล้มตาม ทฤษฎีนี้จึงเกี่ยวกับพฤติกรรมของบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สำหรับงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสนใจทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน เพราะทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อนกล่าวว่า เหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุ สืบเนื่องจากความบกพร่องของระบบบริหารจัดการ เช่น การวางแผน การฝึกอบรม การตรวจสอบ ซึ่งเน้นในแง่การบริหารจัดการ หรือการวางแผนที่ทำให้เกิดความปลอดภัย ทฤษฎีนี้จึงมีความสอดคล้องกับการงานวิจัยมุมมองของประชาชน ในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพดำเนินงานในอนาคต

## 2.3 แนวคิดการจัดการสาธารณภัย

การจัดการสาธารณภัย (Disaster Management) เป็นกระบวนการที่มีความต่อเนื่อง เป็นระบบเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ มีการดำเนินงานเป็นขั้นตอน โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 แนวทางที่มีความเชื่อมโยงกัน เพื่อการจัดการสาธารณภัยที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556)

2.3.1 การจัดการสาธารณภัย (Disaster Management : DM)

2.3.2 การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Management : DRM)

2.3.3 การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction : DRR)

### 2.3.1 การจัดการสาธารณภัย (Disaster Management : DM)

จัดการสาธารณภัย เป็นกระบวนการที่มีความต่อเนื่อง เป็นระบบ มีการดำเนินงานเป็นขั้นตอน และมีแผนปฏิบัติการ การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ในทุกระยะของการเกิดสาธารณภัยอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงการสูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน รวมทั้งเศรษฐกิจ และเป็นการส่งเสริม รักษาสิ่งแวดล้อมทางสังคม อีกทั้งกระตุ้นเตือนให้ทุกคนในสังคมตระหนักถึงความสำคัญในการเตรียมความพร้อมของตนเอง และชุมชนเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น โดยที่แนวคิดการจัดการสาธารณภัย (Disaster Management : DM) คือ การจัดการกับสาธารณภัย เมื่อมีภัยเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 แนวทางปฏิบัติ

1. การจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉิน
2. การให้ความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ผู้ประสบภัย หรือการฟื้นฟูสภาพหลังจากเกิดภัย

### 2.3.2 การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Management : DRM)

การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย เป็นกระบวนการดำเนินการเชิงรุกโดยการวางแผนทางเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงอย่างเป็นระบบ การจัดการความเสี่ยง คือ การจัดการความไม่แน่นอน เพื่อลดอันตรายและความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากสาธารณภัยให้น้อยที่สุด ประกอบด้วย การประเมิน และการวิเคราะห์ความเสี่ยง รวมไปถึงการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ และการปฏิบัติการเฉพาะเพื่อควบคุมลดและถ่ายโอนความเสี่ยงที่เกิดจากสาธารณภัยอย่างครบวงจร การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยซึ่งเป็นการจัดการปัจจัยที่ทำให้เกิดความเสี่ยง ผ่านมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยทำให้ผลกระทบที่อาจจะเกิดสาธารณภัยได้ลดน้อยลงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยสามารถแบ่งมาตรการออกเป็นระยะสำคัญ 3 ระยะ ดังนี้ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556)

#### 2.3.1.1 ระยะก่อนเกิดภัย

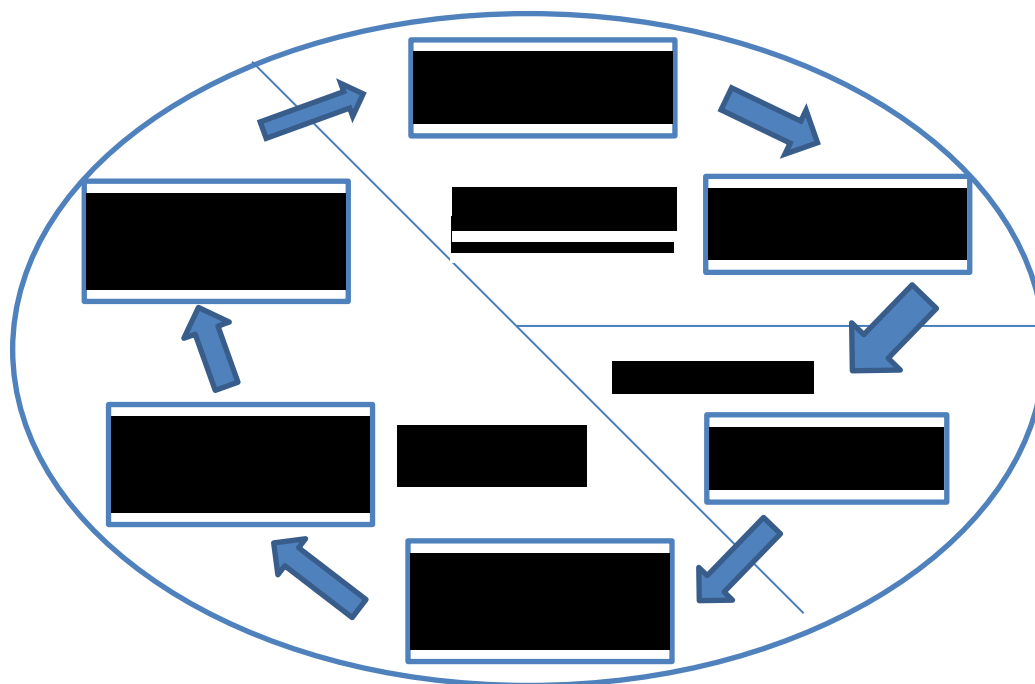
- การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)
- การป้องกันและลดผลกระทบ (Prevention & Mitigation)
- การเตรียมความพร้อมก่อนเกิดสาธารณภัย (Preparedness)

#### 2.3.1.2 ระยะระหว่างเกิดภัย

- การเผชิญเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Response)

#### 2.3.1.3 ระยะหลังเกิดภัย

- การฟื้นฟู (Recovery)



ภาพประกอบ 2.2 วงจรภัยการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย  
ที่มา : ดัดแปลงจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556

### 2.3.1.1 ระยะก่อนเกิดภัย

ระยะก่อนเกิดภัย หมายถึง การป้องกันและการลดผลกระทบ (Prevention and Mitigation) คือ การดำเนินการเพื่อขจัดหรือลดโอกาสที่สาธารณภัยที่เกิดขึ้นจะสร้างผลกระทบต่อบุคคล ชุมชน หรือสังคม โดยไม่แต่เพียงการใช้โครงสร้างต่างๆ เพื่อป้องกันภัย เช่น การสร้างเขื่อนเก็บกักน้ำ การสร้างกำแพงกั้นน้ำริมน้ำตลิ่ง การสร้างระบบระบายน้ำ หรือการสร้างอาคารที่คงทนต่อแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ต้องครอบคลุมถึงการดำเนินงานที่เกี่ยวกับโครงสร้างเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากภัยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น การออกกฎหมายควบคุมมาตรฐานการก่อสร้างอาคาร บ้านเรือน หรือสถานที่ต่าง ๆ รวมทั้งการจัดสรรการใช้ประโยชน์ที่ดิน การอบรมวิศวกรในการก่อสร้างเขื่อน

การเตรียมพร้อมก่อนเกิดสาธารณภัย (Preparedness) คือ การดำเนินงานเพื่อให้ประชาชนหรือชุมชนมีความรู้และทักษะต่าง ๆ พร้อมทั้งจะเผชิญกับภัย เช่น การพัฒนาระบบแจ้งเตือนภัย และการกระจายข้อมูลข่าวสาร การวางแผนเผชิญเหตุ การฝึกซ้อมแผน การจัดทำแผนอพยพ และ

เตรียมเส้นทางอพยพ การเตรียมด้านปัจจัยสี่ และถุงยังชีพ การเตรียมการเพื่อสนับสนุนด้านเครื่องจักรกล เครื่องมือ และงบประมาณ การเตรียมความพร้อมของบุคลากรในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การฝึกทักษะการกู้ชีพกู้ภัย รวมถึง การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตการดำรงชีพให้สอดคล้องกับสถานะแวดล้อม เช่น การปรับเปลี่ยนพันธุ์พืชเพาะปลูกให้คงทนต่อสภาพอากาศที่เปลี่ยนไป หรือการสร้างบ้านเรือนในที่ปลอดภัย หรือการสร้างให้สูงขึ้นหากอยู่ในพื้นที่ที่น้ำท่วมบ่อย หรือการ เป็นต้น

### 2.3.1.2 ระยะระหว่างเกิดภัย

ระยะระหว่างเกิดภัย หมายถึง การเผชิญเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Response) ให้ความสำคัญกับการรักษาชีวิตของผู้ประสบภัยเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือเกิดสาธารณภัยเป็นหลัก โดยเน้นในการให้ความช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย การพยาบาล และสาธารณสุข ตลอดจนการบรรเทาทุกข์ และแจกจ่ายสิ่งของยังชีพการดูแลช่วยเหลือผู้อพยพ และการจัดการศูนย์อพยพ รวมทั้ง การจัดการระบบการบัญชาการเหตุการณ์ฉุกเฉินทั้งระบบ ระบบสั่งการ ระบบสื่อสาร การประสานงาน และอื่น ๆ ที่จะทำให้หน่วยงานต่าง ๆ สามารถรับมือกับเหตุการณ์ และให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันท่วงทีนี้ หากมีการเตรียมการในการเผชิญเหตุได้ดี ตั้งแต่ระยะก่อนเกิดภัยก็จะช่วยให้การดำเนินงานเมื่อเกิดสาธารณภัยขึ้นจริงมีประสิทธิภาพมากขึ้น

### 2.3.1.3 ระยะหลังเกิดภัย

ระยะหลังเกิดภัย หมายถึง การฟื้นฟู (Recovery) มุ่งเน้นในการจัดการสถานการณ์ภายหลังการเกิดสาธารณภัยให้บุคคล ชุมชน หรือสังคมได้ฟื้นฟูสภาพกลับมาเป็นปกติ ซึ่งมีทางเลือก 2 ทาง คือ การสร้างคืนใหม่ให้เหมือนเดิม หรือการสร้างใหม่ให้ดีกว่าเดิม (Build Back Better) โดยส่วนมากประกอบด้วยการฟื้นฟูในเชิงโครงสร้างด้วยการบูรณะซ่อมแซม (Reconstruction) เช่น การซ่อมแซมอาคารบ้านเรือน โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเบื้องต้น ฯลฯ การฟื้นฟูสภาพจิตใจและการเยียวยาผู้ประสบภัย (Rehabilitation) เช่น การให้คำปรึกษา การดูแลสุขภาพ การให้คำปรึกษาทางจิตสังคม (Psychosocial) การฟื้นฟูสภาพจิตใจ และการเยียวยาทางการเงินเป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้การฟื้นฟูเป็นไปอย่างมีแนวทางที่ยั่งยืนภายหลังการเกิดสาธารณภัย จึงควรมาตรการประเมินความสูญเสียและความเสียหายที่เกิดขึ้น และวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนฟื้นฟูและบูรณะขึ้นอย่างเป็นระบบ

สรุปการจัดการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยเป็นเป้าหมายของการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดความรุนแรงของผลกระทบจากสาธารณภัยได้จากการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ ในการวิเคราะห์ และลดปัจจัยเสี่ยงอันเป็นสาเหตุของการเกิดสาธารณภัย

การดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยสามารถดำเนินการได้ในทุก ๆ วัน โดยไม่จำเป็นต้องรอให้เกิดสาธารณภัยก่อน เป็นการตื่นตัวและเตรียมความพร้อมตลอดเวลา ซึ่งหากพิจารณาจากวงจรการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยแล้วอาจเปรียบเทียบได้ว่าเป็นกระบวนการที่ทำให้ความสำคัญกับมาตรการที่สามารถดำเนินการก่อนเกิดภัย คือ การป้องกัน (Prevention) การลดผลกระทบ (Mitigation) และการเตรียมความพร้อม (Preparedness) เป็นสำคัญ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2556 )

### 2.3.3 การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction : DRR)

การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยเป็นเป้าหมายของการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดความความรุนแรงจากสาธารณภัยได้จากการดำเนินการอย่างเป็นระบบในการวิเคราะห์และลดปัจจัยเสี่ยงอันเป็นสาเหตุของสาธารณภัย กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยสามารถดำเนินการได้ทุก ๆ วัน เพื่อช่วยลดความต่อแหลมเปราะบาง ซึ่งกระบวนการที่สำคัญในการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยมีความสอดคล้องกับการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย ซึ่งให้ความสำคัญเกี่ยวกับ การดำเนินการก่อนการเกิดภัย เช่น การป้องกัน (Prevention) การลดผลกระทบ (Mitigation) และการเตรียมความพร้อม (Preparedness)



ภาพประกอบ 2.3 วงจรภัยการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย  
ที่มา : ดัดแปลงจากกรมป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย, 2556



จากแนวคิดที่กล่าวมาข้างต้นทั้ง 3 แนวคิดที่มีความเชื่อมโยงกันในการจัดการสาธารณภัยที่เป็นกระบวนการต่อเนื่อง และเป็นระบบเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและการพัฒนาที่ยั่งยืนดังรูปต่อไปนี้



ภาพประกอบ 2.4 ความเชื่อมโยงการจัดการความเสี่ยง , การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย และการจัดการความเสี่ยง

ที่มา : ดัดแปลงจากกรมป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย, 2556

สามารถสรุปได้ว่าแนวคิดการจัดการสาธารณภัยทั้ง 3 แนวคิดมีการเชื่อมโยงเพื่อที่จะจัดการกับสาธารณภัยที่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยแนวทางการดำเนินงานที่มีการเชื่อมโยงกันตามความสำคัญดังนี้ 1. การป้องกันการเกิดสาธารณภัย ซึ่งกระบวนการที่สำคัญในการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย คือ การดำเนินการก่อนการเกิดภัย เช่น การป้องกัน (Prevention) การลดผลกระทบ (Mitigation) การเตรียมความพร้อม (Preparedness) ตามแนวคิดการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction : DRR) 2. การจัดการสาธารณภัยเมื่อภัยเกิดขึ้นแล้ว ตามแนวคิดการจัดการสาธารณภัย (Disaster Management : DM) คือ การจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉิน และการให้ความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ผู้ประสบภัย หรือการฟื้นฟูสภาพหลังจากเกิดภัย และ 3. แนวคิดการจัดการความเสี่ยงจาก

สาธารณภัย (Disaster Risk Management : DRM) เป็นแนวคิดที่มีความสำคัญมากที่สุด และเป็นแนวทางที่มีกระบวนการดำเนินงานแบบครบวงจร จัดการความเสี่ยงที่จะเกิดสาธารณภัยเป็นกระบวนการดำเนินการเชิงรุกโดยการวางแผนทางเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงอย่างเป็นระบบ ตามมาตรการที่สำคัญ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ระยะก่อนเกิดภัย ระยะระหว่างเกิดภัย และระยะหลังเกิดภัย

## 2.4 แนวคิดการจัดการความปลอดภัยสาธารณภัยทางถนน

แนวทางการจัดการความปลอดภัยสาธารณภัยทางถนน หรือการจัดการสาธารณภัยจากการจราจร หมายถึง แนวทางการป้องกันหรือแนวทางการจัดการสาธารณภัยทางถนน และรวมทั้งหมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางถนน ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดโดยความบังเอิญ อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาหนักที่สุดในด้านปริมาณ คือ อุบัติเหตุจากรถยนต์ในการจราจร การสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ได้มากมาย จึงต้องมีแนวทางในการจัดการหรือการป้องกันสาธารณภัยทางถนนหรือเรียกแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

วิฑูรย์ สิมะโชค (2537) กล่าวว่า ความปลอดภัย หมายถึง การปราศจากภัยรวมถึงการปราศจากอันตรายที่มีโอกาสจะเกิดขึ้นด้วย

ปรีชา วิหกโต และคณะ (2540) ให้ความหมาย การป้องกันอุบัติเหตุ (Accident Prevention) หมายถึง กระบวนการควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

### 2.4.1 แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ

แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นกระบวนการซึ่ง หมายถึง กิจกรรม (Activity) ที่ทำอย่างมีขั้นตอน และกิจกรรมที่ทำนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยมีกรอบแนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ดังต่อไปนี้

ปรีชา วิหกโต และคณะ (2540) ได้กล่าวว่า การควบคุมการเกิดอุบัติเหตุเป็นแนวทางในการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น หรือเกิดซ้ำขึ้น เช่น จากการศึกษาพบว่า การขาดความรู้เรื่องกฎจราจรทำให้การขับขี่ไม่ปลอดภัย และการเมาสุราเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ ดังนั้น กระบวนการที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความรู้เกี่ยวกับเรื่องกฎจราจร และไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์เมาสุราเป็นการควบคุมการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีรูปแบบ 3 แบบ

1. แบบขอข่ายการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถจำแนก 2 แบบ ดังนี้

1.1 สภาพที่สามารถแก้ไขได้สะดวก ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากการขาดการจัดการ เช่น การไม่ตรวจเช็คสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการขับขี่ก่อนออกเดินทาง

1.2 สภาพที่ยากแก่การแก้ไข โดยตรง ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น อุบัติเหตุที่เกิดจากฟ้าผ่า น้ำท่วม ความชื้น หรืออุบัติเหตุที่ยากแก่การแก้ไข เช่น จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น และลักษณะนิสัยเหม่อลอย สภาพเหล่านี้เปลี่ยนแปลงโดยตรงได้ยาก แต่สามารถหาวิธีป้องกันทางอ้อมได้ หรือหลีกเลี่ยงได้

## 2. แบบหลักการการป้องกันอุบัติเหตุ

หลักการป้องกันอุบัติเหตุ จำแนกตามความสามารถในการป้องกันอุบัติเหตุได้เป็น 2 หลักการ ได้แก่

2.1 หลักการขจัดสภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ซึ่งหมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องการป้องกัน เช่น การตรวจเช็คสภาพเบรกของรถยนต์ที่ใช้ขับขี่ เพื่อป้องกันการชนกันเมื่อเบรกถดไม่หยุด เป็นต้น

2.2 หลักการขจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องการป้องกันทางอ้อม หรือที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ตั้งใจให้เกิด เช่น การหยอกล้อกันขณะที่รถเล่นหรือมีนิสัยชอบเสี่ยงจึงวิ่งตัดหน้ารถยนต์ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยนี้อาจเกิดจาก 1) ขาดความรู้ความชำนาญ 2) มีเจตคติที่ไม่ถูกต้อง และ 3) สภาพร่างกายไม่สมบูรณ์ หรือไม่เหมาะสมกับกิจกรรมที่ทำ

## 3. รูปแบบของการป้องกันอุบัติเหตุ

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถกำหนดรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบให้การศึกษา (Education) รูปแบบการบังคับ (Enforcement) รูปแบบการป้องกันและแก้ไขทางวิศวกรรม (Engineering)

3.1 รูปแบบการให้การศึกษามีความหมายถึง รูปแบบที่โรงเรียนจัดขึ้นเพื่อให้ความรู้ เจตคติ และฝึกทักษะการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่นักเรียนโดยตรง เช่น การจัดสอนวิชาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร หรือเชิญวิทยากรมาบรรยายเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

3.2 รูปแบบบังคับ มีความหมายถึง รูปแบบที่โรงเรียนจัดขึ้นเพื่อให้นักเรียนตระหนัก และควบคุมให้นักเรียนต้องปฏิบัติ เช่น การออกกฎระเบียบของโรงเรียนในการข้ามทางม้าลาย การทำป้ายเตือนให้ระมัดระวัง การจัดसारวัตรนักเรียนช่วยนักเรียนข้ามทางเท้าหน้าโรงเรียน

3.3 รูปแบบการป้องกันและแก้ไขทางวิศวกรรม หมายถึง รูปแบบที่ต้องใช้ความรู้ทางวิศวกรรมมาช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น พื้นของสนามบาสเกตบอลที่ทำให้นักเรียนล้มแล้วไม่บาดเจ็บ (ปรีชา วิหคโต และคณะ, 2540)

นอกจากนี้ วิฑูรย์ สิมะโชคดี, วีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2547) ได้กล่าวว่า การป้องกันอุบัติเหตุในการจราจรมีหลักสำคัญ 3 ประการ (3E) สรุปไว้ดังนี้

#### 1. ด้านการศึกษา (Education)

1.1 ด้านการศึกษา (Education) การให้การศึกษาเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่นำไปสู่ความปลอดภัย โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างถูกต้อง เพื่อให้เกิดค่านิยม แนวคิด ทักษะดีนำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย วิธีการจัดการศึกษาสามารถทำได้ ดังนี้

1.1.1 การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมาย สัญญาณจราจร การใช้ถนนอย่างปลอดภัย การจัดการเผยแพร่ความรู้ทางตรงและทางอ้อมแก่ประชาชน นักเรียนและนักศึกษา

1.1.2 การให้ความรู้ในทางตรงเกี่ยวกับกฎหมายจราจร โดยการจัดหลักสูตรที่ในโรงเรียนระดับประถมศึกษาจนถึงอุดมศึกษารวมทั้งพ่อแม่ ผู้ปกครองจะต้องให้ความรู้แก่บุตรหลานของตนเกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วย

1.1.3 การให้การศึกษาในทางอ้อม โดยการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย ผ่านทางสื่อสังคมออนไลน์ประเภทต่าง ๆ แก่บุคคลทั่วไป

2. ด้านวิศวกรรม (Engineering) เป็นการดำเนินงานเกี่ยวกับด้านงานวิศวกรรมการใช้เทคโนโลยี และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ทันสมัย มาปรับปรุงแก้ไขในด้านต่าง ๆ ดังนี้

2.1 การออกแบบถนน วงเวียน สะพาน ที่ปลอดภัยและมีความเหมาะสมตามหลักวิชาการ รวมทั้งพื้นผิวถนนที่แข็งแรง มั่นคง

2.2 การติดตั้งเครื่องหมาย และสัญญาณจราจรต่าง ๆ เพื่อช่วยในการควบคุมยานพาหนะบนทางถนนเป็นไปด้วยความสะดวกและปลอดภัย

2.3 การทำทางเท้า ทางข้าม สะพานข้ามที่จำเป็น มีความปลอดภัย

2.4 การติดตั้งไฟให้แสงสว่างบนถนนอย่างทั่วถึง

2.5 การกำหนดขนาดน้ำหนักรถยนต์ให้เหมาะสมกับสภาพ

2.6 การกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะให้เหมาะสม

### 3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

3.1 กฎหมายจราจร (Traffic Law) ต้องมีการควบคุมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ กฎระเบียบที่กำหนดไว้ และเมื่อทำผิดต้องลงโทษอย่างเคร่งครัด ไม่มีการยกเว้น ส่วนกฎหมายที่ซ้ำซ้อนควรมีการทบทวนใหม่ให้รัดกุม และยืดหยุ่น เช่น รถยนต์ต้องมีเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับและผู้โดยสารต้องสวมเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งให้เรียบร้อย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

3.2 การควบคุมรถยนต์ (Motor Vehicle Administration) จะช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่ง การควบคุมจำนวนรถยนต์ ทำได้หลายวิธี เช่น การเพิ่มภาษี การจัดระบบการขนส่งสาธารณะที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด ทำให้ประชาชนอยากใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น และรวมถึงการควบคุมการสร้างยานพาหนะให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน

นอกจากนี้ อุบัติเหตุจากการจราจรจะลดลง จำเป็นที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องร่วมมือกันอย่างจริงจัง ทั้งผู้ขับผู้ใช้รถใช้ถนน มีวิธีการให้ความปลอดภัย ดังนี้ (วิจิตร บุญยะ โตระ, 2538)

1. รอบรู้เรื่องรถ ผู้ขับขี่ที่ดีควรจะต้องรอบรู้เรื่องรถที่ขับเป็นอย่างดี หมั่นตรวจแก้ไข ซ่อมบำรุงอยู่เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งก่อนออกเดินทางไกล ควรตรวจอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เบรกต่าง ๆ ความสว่างของไฟหน้า หรือไฟท้ายรถ เป็นต้น

2. รอบรู้เรื่องทาง ผู้ขับขี่ที่ดีควรศึกษาเส้นทางการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางไกล เพราะสภาพถนน และสิ่งแวดล้อมในเส้นทางต่าง ๆ มีสภาพที่แตกต่างกัน

3. รอบรู้เรื่องการขับรถ ข้อนี้เป็นสิ่งสำคัญมาก เพราะนอกจากจะขับรถเป็นแล้ว ยังต้องรู้วิธีแก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยฉับพลัน

4. ความรอบรู้เรื่องกฎจราจร กฎหมายข้อบังคับใช้ ผู้ขับรถต้องมีความรู้เรื่องกฎจราจรอย่างดี กฎจราจรมีไว้เพื่อให้ผู้ขับขี่ประพฤติ และปฏิบัติตามในแนวเดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย การฝ่าฝืนกฎจราจรมักเป็นอันตรายต่อสวัสดิการของผู้ใช้รถใช้ถนน และทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคม เป็นอย่างมากด้วย

5. รอบรู้เรื่องมารยาทในการขับขี่ ผู้ขับรถต้องมีมารยาทในการขับรถและให้อภัยต่อความพลาดของผู้อื่น โดยยึดหลักการมีน้ำใจเห็นใจแก่กัน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2554) อธิบาย การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการทางบกมากที่สุด โดยสาเหตุได้มาจากหลายสาเหตุด้วยกัน จากสถิติของกรมทางหลวง พบว่า สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุทางหลวงมากที่สุด คือ การรวดเร็ว รองลงมา คือการขับรถระยะกระชั้นชิด อุบัติเหตุที่

เกิดขึ้นจากการจราจรทางบกนั้นมักเกิดขึ้นจากสาเหตุที่สำคัญ 3 ประการ คือ 1) ด้านคน 2) ด้านสิ่งแวดล้อม 3) ด้านกฎหมาย

ดังนั้นการป้องกัน ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ คือ การป้องกัน 3 ด้านที่สำคัญต่อไปนี้

1. การป้องกันด้านบุคคลหรือด้านผู้ขับขี่ คือ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรทางบกด้านบุคคลนั้น ซึ่งมีวิธีป้องกันด้านบุคคล ดังนี้

1.1 เรื่องสุขภาพ ผู้ขับขี่รถ ผู้โดยสาร และผู้เดินเท้ามีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่แข็งแรงสมบูรณ์ และปกติอยู่เสมอ ทั้งในช่วงก่อนเดินทาง ขณะเดินทาง และหลังเดินทางจะต้องรักษาสุขภาพให้แข็งแรงอยู่เสมอ

1.2 การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุที่สำคัญ คือ การศึกษาหาความรู้และการถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร กฎระเบียบข้อบังคับ ข้อปฏิบัติในการใช้รถใช้ถนน

1.3 ความปลอดภัยด้านในการขับขี่ยานพาหนะการขับขี่ยานพาหนะผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตนดังนี้

1.3.1 ต้องสอบใบขับขี่และมีใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย

1.3.2 การตรวจสอบสภาพของรถทุกครั้งก่อนการเดินทาง

1.3.3 ควรมีการวางแผนในการขับขี่ วางแผนในเส้นทางล่วงหน้า

เช่น การตรวจสอบสภาพเส้นทาง จุดเติมน้ำมัน จุดบริการซ่อมแซมรถหากมีเหตุฉุกเฉิน

1.3.4 แต่งกายให้รัดกุม และใช้สีที่มองเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมใส่ชุดที่สะดวกสบายรัดกุม ง่ายต่อการขับขี่

1.3.5 สวมใส่เครื่องป้องกันอันตราย และอุปกรณ์ป้องกันอันตราย รัดเข็มขัดรถจักรยานยนต์ สวมใส่หมวกกันน็อก

1.3.6 ขับรถตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดปฏิบัติตามกฎหมาย

1.3.7 ขับรถด้วยความระมัดระวังเสมอ ไม่ว่าเวลาออกรถ หรือขณะขับขี่ต้องใช้ความเร็วตามกฎหมายบังคับใช้

1.3.8 ควรขับขี่อย่างมีมารยาทน้ำใจกับผู้ร่วมเส้นทาง

1.3.9 ผู้ขับขี่ไม่ควรดื่มสุราหรือใช้สารเสพติดต่างๆ

1.4 ความปลอดภัยของผู้โดยสารยานพาหนะเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารมีข้อปฏิบัติดังนี้

1.4.1 การโดยสารรถจักรยานยนต์

- 1.4.1.1 ควรขึ้น หรือลงจากรถด้วยความระมัดระวัง
- 1.4.1.2 ควรแต่งกายให้รัดกุม ไม่เกาะกระรุ่มร่าม
- 1.4.1.3 ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อโดยสาร
- 1.4.1.4 วางเท้าไว้ที่พนักเท้า และนั่งที่ที่นั่งคนซ้อนท้าย
- 1.4.2 การโดยสารรถยนต์นั่ง หรือรถบรรทุก
  - 1.4.2.1 ควรขึ้น หรือลงจากรถอย่างระมัดระวัง
  - 1.4.2.2 ควรรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งโดยโดยสาร
  - 1.4.2.3 ขณะที่นั่งไม่ควรพูดคุยกับผู้ขับขี่ขณะขับขี่รถ
- 1.4.3 การโดยสารรถประจำทาง
  - 1.4.3.1 ขึ้นลงจากรถอย่างระมัดระวังตอนที่รถจอดสนิทแล้ว
  - 1.4.3.2 ควรให้คนที่ลงจากรถโดยสารลงก่อนที่เราจะขึ้น
  - 1.4.3.3 ไม่ควรขึ้นส่วนหนึ่งส่วนใดออกจากนอกรถ
- 1.4.4 การโดยสารรถไฟ
  - 1.4.4.1 ขึ้นลงจากรถ เมื่อรถไฟจอดเทียบชานชาลาเรียบร้อยแล้ว
  - 1.4.4.2 ควรนั่งให้เรียบร้อยก่อนรถไฟจะออก
  - 1.4.4.3 ขณะที่นั่งรถไฟไม่ควรขึ้นส่วนใดส่วนหนึ่งออกไป
  - 1.4.4.4 ขณะรถไฟเดินรถไม่ควรที่จะเดินเล่นระหว่างตู้รถไฟ
- 1.5 ความปลอดภัยในการเดินทางเท้า
  - 1.5.1 ถนนที่มีทางเท้าให้เดินบนทางเท้า โดยเดินชิดซ้ายมือไม่เดินใกล้ทางรถโดยหันหลังให้รถที่กำลังแล่นมา
  - 1.5.2 ถนนไม่มีทางเท้า ให้เดินชิดริมทางขวาถนน เดินให้สวนทางกับรถที่วิ่งมา และเดินเรียงเดี่ยวตามกันไป
  - 1.5.3 การเดินถนนที่มีด ควรสวมเสื้อผ้าสีขาว หรืออุปกรณ์ที่สว่าง
  - 1.5.4 การข้ามถนน โดยใช้ทางม้าลายอย่างระมัดระวังรถสัญญานไฟ หรือดูรถให้ปลอดภัยก่อนข้าม
  - 1.5.5 การข้ามถนน โดยใช้สะพานลอยได้ให้เดินชิดริมขวาไม่ควรวิ่งหรือเดินเรียงหน้ากระดานควรเดินเป็นแถวเรียง

2. การป้องกันด้านสิ่งแวดล้อม คือ การป้องกันอุบัติเหตุด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การป้องกันเกี่ยวกับสภาพยานพาหนะ ถนน และสภาพดิน ฟ้า อากาศ ซึ่งมีวิธี ดังนี้

2.1 การป้องกันเกี่ยวกับสภาพยานพาหนะ ความบกพร่อง หรือความผิดปกติ ของยานพาหนะ มักเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ได้เสมอ การป้องกันสภาพยานพาหนะ เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถกระบะ ฯลฯ ควรปฏิบัติ

2.1.1 การเลือกซื้อ และใช้ยานยนต์ที่ออกแบบดีมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์ และเลือกซื้อเพื่อนำมาใช้ประโยชน์

2.1.2 การตรวจสอบสภาพยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอให้ใช้งานได้ปกติ ดี อุปกรณ์ที่มีคุณภาพดีแข็งแรงอยู่เสมอ

2.2 การป้องกันเกี่ยวกับสภาพถนนที่ปลอดภัยนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น การออกแบบถนน การออกแบบทางแยก ทางเชื่อม ลักษณะพื้นผิว เครื่องหมายจราจร หรือสัญญาณ ไฟจราจรต่าง ๆ ปริมาณการจราจร และสภาพแสงสว่างบนถนนเพื่อความปลอดภัย ดังนี้

2.2.1 การออกแบบถนนให้ได้มาตรฐาน

2.2.2 ลักษณะพื้นผิวถนน ผิวพื้นจะต้องมีความฝืด หรือความต้านทานการลื่นที่จะช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางกับถนนได้

2.2.3 เครื่องหมายจราจรต่าง ๆ มีครบทุกพื้นที่ และมีแสงสว่างที่ให้เห็นได้ทั้งกลางวัน และกลางคืนอย่างชัดเจน พร้อมกับเครื่องหมายในพื้นที่ยางโค้ง หรือทางคับแคบ

2.3 การป้องกันเกี่ยวกับสภาพ ดิน ฟ้า อากาศ เนื่องจากสภาพ ดิน ฟ้า อากาศเป็นเรื่องของธรรมชาติ ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ บุคคลจึงควรรู้จักการป้องกันอันตรายจากการที่สภาพดินฟ้าอากาศไม่เหมาะสม โดยเฉพาะในเรื่องความระมัดระวังในการขับขี่ยานพาหนะต่าง ๆ ขณะที่เกิดพายุ ฝนฟ้าคะนอง น้ำท่วม หรือหมอกลง หากเป็นไปได้ควรหลีกเลี่ยงการขับขี่ยานพาหนะ ในขณะที่ ดิน ฟ้า อากาศ เอื้ออำนวยต่อการเกิดอุบัติเหตุ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554)

3. การป้องกันด้านกฎหมาย คือ การป้องกันภัยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การป้องกันด้านกฎหมาย ดังนี้

3.1 ควรออกกฎหมายให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนปฏิบัติตาม เพื่อความปลอดภัยโดยระบุนโทษ ให้เพิ่มมากขึ้น หากมีการฝ่าฝืน หรือกระทำความผิดกฎหมายจราจร

3.2 เมื่อมีการกระทำความผิดกฎระเบียบการจราจร ควรส่งฟ้องศาลทุกครั้ง



3.3 เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบกฎหมาย หรือควบคุมการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน ควรดูแลใส่ใจในเรื่องกฎระเบียบการจราจร และลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง

3.4 ควรจัดตั้งด่านตรวจ และควบคุมความเร็ว รวมทั้งขยายงานกองตำรวจทางหลวงในด้านต่าง ๆ ให้เพิ่มมากขึ้น

3.5 ประชาชนทุกคนควรให้ความร่วมมือ ในการสร้างระเบียบวินัยความปลอดภัย โดยการศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร กฎระเบียบบังคับ และปฏิบัติตามให้ถูกต้องจริงจัง (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554)

#### 2.4.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน

แนวทางที่สำคัญด้านกระบวนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนได้สรุปไว้ 4 เรื่อง คือ 1) ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย 2) วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน 3) การจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติเชิงอุปสงค์และอุปทาน และ 4) ทฤษฎีการจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบองค์ที่ยั่งยืน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554 )

2.4.2.1 ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System)

2.4.2.2 วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Safety Culture)

2.4.2.3 การจัดการด้านความปลอดภัยจากมิติเชิงอุปสงค์ และอุปทาน

2.4.2.4 ทฤษฎีการจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวมที่ยั่งยืน

##### 2.4.2.1 ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) มี 5 หลักการที่สำคัญ

2.4.2.1.1 การรู้ถึงข้อจำกัดในสมรรถนะของมนุษย์ (The Limits of Human Performance) มนุษย์ย่อมทำให้เกิดความผิดพลาดได้ เราควรจะยอมรับถึงข้อจำกัดข้อจำกัดของความสามารถของมนุษย์ในส่วนนี้ การจัดการด้านความปลอดภัยที่ผ่านมาให้ความสนใจกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เช่น เมาแล้วขับ การขับเร็ว การไม่คาดเข็มนิรภัย ซึ่งยังเป็นสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไป แต่การดำเนินการดังกล่าวไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาของระบบความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม ผู้ขับขี่ย่อมเกิดความผิดพลาดได้ไม่ว่าจะเป็นการเสียมาริการตัดสินใจ สิ่งที่สำคัญต้องยอมรับว่าความผิดพลาดของมนุษย์ยังคงเกิดขึ้นได้บนถนน

2.4.2.1.2 การรับรู้ถึงความเปราะบางร่างกายของมนุษย์ในการตอบรับต่อแรงกระทำที่รุนแรง (The Limits of Human to Violent Forces) ในการชนแต่ละครั้งร่างกายของมนุษย์สามารถทนต่อแรงกระทำที่มากกระทำได้ระดับหนึ่งเท่านั้น ก่อนที่จะถึงระดับที่ทำให้บาดเจ็บ

ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยแสวงหาแนวทางในการพัฒนาระบบโครงข่ายถนน ซึ่งทำให้แรงที่มากระทำต่อร่างกายของมนุษย์สามารถรับได้ จากแบบแผนการชนในการป้องกันผู้โดยสารจากแรงที่กระทำเกินขีดความสามารถที่มนุษย์จะรับได้ จึงทำให้ผู้รับผิดชอบเรื่องถนนจะต้องทราบ และคำนึงถึงแรงที่มากระทำที่เกิดจากความเร็วขณะนั้น

2.4.2.1.3 การมีความรับผิดชอบร่วมกัน (Forgiving Road System) ที่ผ่าน มาความรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยได้ถูกกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ที่ใช้รถใช้ถนน แต่ในระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทุกคนมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนน ร่วมกัน ผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมาย ผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลระบบให้ ความปลอดภัย มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน ออกแบบ และดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นคงว่า ระบบยังคงมีความปลอดภัย

2.4.2.1.4 การมีระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Forgiving Road - System) ถนนควร ได้รับการออกแบบให้มีความปลอดภัยติดตั้งอยู่ในระบบเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เสียชีวิต เมื่อเกิดการชนขึ้นในความเป็นจริงแล้วถนน คือ ภาพฉายที่ใช้ให้เห็นถึงกฎของธรรมชาติของ การเคลื่อนไหวของวัตถุ และพลวัตที่เกิดขึ้นระหว่างแรงกระทำของคนกับยานพาหนะผู้ขับขี่

2.4.2.1.5 การส่งเสริมการใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะ (Increased Use - Public Transport) รถโดยสาร และรถไฟปลอดภัยกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ หากคนขับรถ หรือขี่ รถจักรยานยนต์บนถนนน้อยลง จำนวนการบาดเจ็บรุนแรง หรือเสียชีวิตก็จะลดลงไปด้วย นอกจากนี้ การส่งเสริมการใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะยังมีส่วนช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด การปล่อยก๊าซ เสีย และสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน

นอกจากนี้ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการ 4 ด้าน คือ

1. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554)

1.1 ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจถึงความปลอดภัย

1.2 สร้างความเข้าใจทุกภาคส่วนให้รับผิดชอบร่วมกันในความปลอดภัย

1.3 ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมี

ความพร้อมขณะขับขี่ และมีการปรับตัวพฤติกรรมขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมบนถนน

1.4 มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไป

และดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น

- 1.5 มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร
2. ถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) โดยเน้นการใช้มาตรการปรับโครงสร้างถนน ดังนี้
  - 2.1 การออกแบบและบำรุงรักษาถนน พื้นที่ด้านข้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชนขึ้น
  - 2.2 จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง
3. ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) สร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้
  - 3.1 ดำเนินการเรื่องการให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว
  - 3.2 กำหนดความเร็วตามสภาพของถนน และพื้นที่ข้างทาง ยานพาหนะ
4. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) เพิ่มความปลอดภัยยานพาหนะ
  - 4.1 ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชน และลดความรุนแรงผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า
  - 4.2 สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและผู้ขายให้เลือกซื้อยานพาหนะที่ปลอดภัย
  - 4.3 กำหนดให้การจัดซื้อ และพาหนะบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะ รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขเพื่อเพิ่มความปลอดภัย

#### 2.4.2.2 วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Safety Culture)

สำหรับวัฒนธรรมความปลอดภัยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) แบบองค์รวม โดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้รถใช้ถนน หน่วยงานองค์กร ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่นการให้ความรู้การบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคต่อการนำไปใช้ในการทางปฏิบัติจริงที่สำคัญนั้น คือ การได้รับการยอมรับและเห็นซึ่งคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวัง (Expected Outcome) ที่จะได้จากมาตรการเหล่านั้น การออกกฎหมาย หรือหลักเกณฑ์ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิต โดยปกติของสังคมย่อมได้รับการวิพากษ์ วิจารณ์ หรือมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วย หรือการปฏิเสธ การจัดการเชิงวัฒนธรรมจึงไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกหน่วย ทุกภาคส่วน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554 )

ปัญหาและอุปสรรคในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

1. การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกหน่วยงาน ทุกภาคส่วน แต่หน่วยมี  
กำแพงเป็นของตนเองขาดการแสวงหาแนวทางเพื่อเดินไปสู่จุดหมายร่วมของการสร้างสุขภาวะที่ดี  
สำหรับทุกคน

2. ความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิม ๆ ซึ่งสามารถคาดหวังผลระยะสั้น  
ได้ดีกว่า แต่ไม่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมแบบเดิม ๆ ได้

3. การขาดความเข้าใจในนิยามที่แท้จริงของวัฒนธรรมความปลอดภัย

4. ขาดทิศทางงานวิจัย และความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านวัฒนธรรม

ซึ่งแนวทางในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนมี 9 แนวทางที่สำคัญ  
ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1. การทำทนายสมมติฐานที่มีอยู่ของสังคม ด้วยการถกเถียงให้เห็นถึง  
แก่น ของคุณค่าที่ควรจะมีอยู่ในสังคม และการจัดลำดับความสำคัญของคุณค่าเหล่านั้นขึ้นมาใหม่ เช่น  
เลือกปลอดภัย ไม่ใช่สะดวก

2. การยอมรับสภาพแวดล้อม หรือบริบททางสังคมที่แตกต่างกัน  
เป็นพื้นฐาน การจัดการที่สำคัญ คือ การยอมรับว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแทรกซึมเข้าไปใน  
ทุกระดับ ทุกภาคส่วน ทุกสาขาอาชีพ และทุกกลุ่มชนชั้น

3. การตัดสินใจในระดับนโยบายต้องสะท้อนภาพการจัดการของมุมมอง  
เชิงระบบ และสามารถทำงานหรือปรับเปลี่ยนให้เข้ากันได้ในทุกสภาพแวดล้อม คนขับรถเป็นเพียง  
ส่วนหนึ่งของระบบสังคมที่ประกอบด้วย ครอบครัว ที่ทำงาน ชุมชนที่อยู่อาศัย วัฒนธรรมย่อย และ  
ความเชื่อมาตรการใด ๆ จึงต้องถูกออกแบบให้สามารถแทรกเข้าไปอยู่ระบบสังคมเหล่านี้ให้ได้ทั้งหมด

4. การเปลี่ยนแปลงผ่านทางวัฒนธรรมมีพลวัตในตัวของมันเองต้องอาศัย  
เวลาการคาดหวังที่จะให้เกิดการเปลี่ยนผ่านวัฒนธรรมอย่างทันทีเป็นสิ่งที่ขาดซึ่งประสิทธิภาพ และ  
คุ้มค่ายุทธศาสตร์ มีภารกิจด้านการสร้างการเปลี่ยนแปลงผ่านทางวัฒนธรรมจำเป็นต้องมีวิสัยทัศน์  
และการทำงานที่ต่อเนื่อง ยั่งยืน และยอมรับการขาดผลลัพธ์ที่จับต้องได้ในระยะสั้น แต่มีเป้าหมายการ  
ทำงานในระยะยาว

5. การสร้างโลกทัศน์ร่วมกันของสังคม โดยที่วัฒนธรรมความปลอดภัย  
ทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการเติบโตไปสู่ชุมชนที่มีพฤติกรรมที่ดีต่อสุขภาวะ และเป็นชุมชนที่น่าอยู่  
(Healthy Behavior and Livable Community)

6. ต้องทำงานให้สอดคล้องกับพลวัตร และไม่อยู่นิ่ง การเปลี่ยนแปลงของวัฒนธรรมนั้นเกิดขึ้นรวดเร็วมากขึ้นกับสภาพแวดล้อม และบรรทัดฐานของสังคม การทำงานจึงต้องมีการปรับตัวให้ทันทั้งด้านของสมมติฐานกลยุทธ์ทำงานตามข้อมูลที่ได้รับมา

7. ต้องมีการออกแบบกลยุทธ์ที่สามารถดำเนินการได้ตามสภาพแวดล้อมจริง และความต้องการของกลุ่มคน ชุมชน บุคคล องค์กร วัฒนธรรมความเชื่อของท้องถิ่น

8. การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมต้องการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากภายในมากกว่าการสั่งการจากภายนอก การเปลี่ยนผ่านเกิดจากการปรับตัวร่วมกันของชุมชนด้วยการข้อนมองปัญหาอย่างจริงจัง และเดินหน้าผู้การแก้ปัญหาาร่วมกันของคนภายในกลุ่ม

9. ต้องมีการสร้างผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลง ที่สามารถเข้าใจถึงความจำเป็นต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่วัฒนธรรมใหม่ และความเข้าใจต่อสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ผู้นำเหล่านี้ คือ บุคคลสำคัญที่มีส่วนในการทำงานร่วมกับชุมชน ประชาคม ในการสร้างแนวทาง หรือการเปลี่ยนผ่านอย่างค่อยเป็นค่อยไปภายใต้การยอมรับร่วมกันทุกภาคส่วน

#### 2.4.2.3 การจัดการด้านความปลอดภัยจากมิติของอุปสงค์ และอุปทาน

ความสัมพันธ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนกับเป้าหมายเชิงนโยบายด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัน การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถจำแนกออกได้ 2 มิติ คือ

1. มิติการจัดการคละกันของกระแสรถจร หรือการจัดการด้านอุปทาน (Supply Side Management)

2. มิติการจัดการปริมาณการจราจรในถนน หรือการจัดการด้านอุปสงค์ (Demand Side Management)

ในมิติแรกเมื่อเกิดการคละกันของกระแสรถจรจะทำให้เกิดความเสียดต่อการชน และความเสี่ยงต่อการสูญเสีย อันเนื่องมาจากแรงกระทำที่รุนแรง สำหรับเหตุปัจจัยหลักของความเสี่ยงดังกล่าวประกอบด้วย 3 ด้านคือ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554 )

1. พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของมนุษย์

(Human Behaviors to Road Use)

2. ข้อจำกัดด้านสมรรถนะการขับขี่อย่างปลอดภัย

(Human Limitations to Safe Driving)

### 3. ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ต่อแรงกระทำจาการชน

(Human Tolerances to Crash Force)

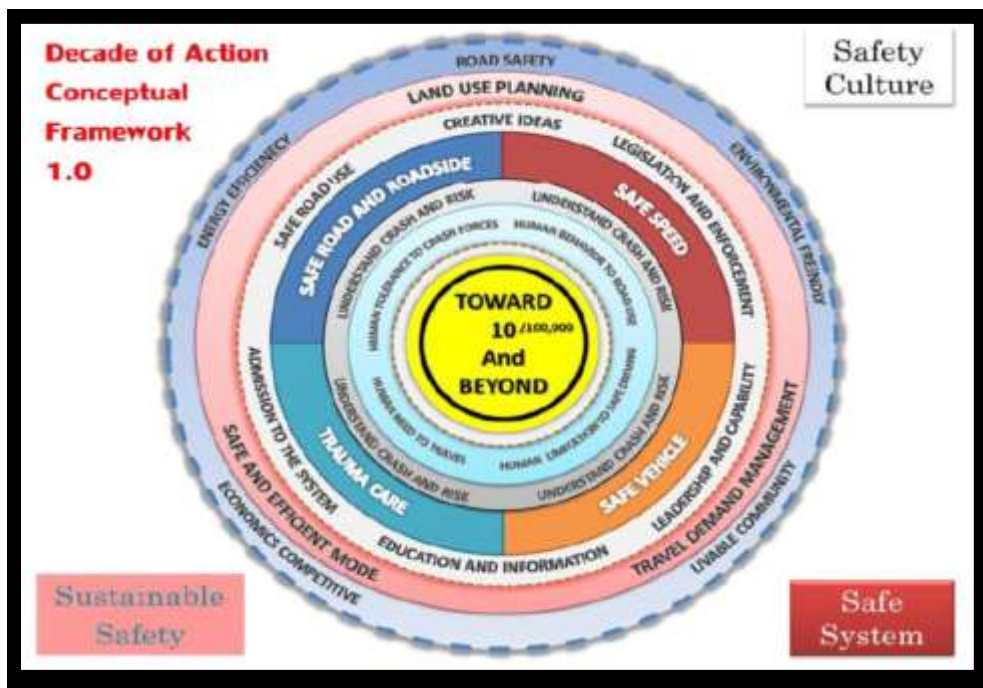
นอกเหนือจากการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนดังกล่าวแล้ว ปัจจัยที่สำคัญ และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน คือ ความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน (Human Need to Travel) ซึ่งเป็นตัวกำหนดปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นบนถนนท้องถนนในเส้นนั้น การจัดการด้านผังเมือง การจัดการอุปสงค์การเดินทาง และการพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งคนและสินค้า เป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุ ที่มุ่งเน้นการลดความจำเป็นการเดินทางหรือการมุ่งเน้นการขนส่งคนหรือสินค้าในจำนวนมากเพื่อลดจำนวนยานพาหนะที่เข้ามาใช้ถนนก็เป็นการลดอุบัติเหตุอีกแนวทางหนึ่ง ซึ่งแนวทางนี้มีความเชื่อมโยงไม่เพียงแต่นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน แต่ยังมีเกี่ยวข้องนโยบายด้านพลังงาน ด้านการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การกำหนดนโยบายดังกล่าวมีผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนน และจำเป็นจะต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบ และเสนอแนวทางที่จะส่งเสริมให้ นโยบายเหล่านั้นเข้ามามีส่วนในการสนับสนุนแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ รวมทั้งต้องมีการจัดการผังเมืองที่ดี เช่น จัดการด้านระบบขนส่งสาธารณะ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน

#### 2.4.2.4. แนวคิดการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวมที่ยั่งยืน

เพื่อให้ทิศทางการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสอดคล้องกับแนวทางขององค์การสหประชาชาติ แนวคิดสากลด้านการจัดการด้านความปลอดภัยด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย และสอดคล้องกับบริบทปัญหาของประเทศที่จะต้องมีการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยควบคู่กันไปด้วย นอกจากนี้เพื่อให้ทิศทางการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับนโยบายด้านอื่น ๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการสัญจรบนทางถนนที่ปลอดภัยทั้งในระดับชุมชน และในระดับประเทศ จำเป็นจะต้องมีการจัดการแนวทางเพื่อเข้าไปจัดการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบใน 3 ระดับ หรือเรียกว่า (Tri –Circle of Influence) ซึ่งประกอบด้วย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554 )

1. วงกลมเพื่อทำให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย  
(Safe System Influence)
2. วงกลมเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย  
(Safety Culture Influence)

3. วงกลมเพื่อทำให้เกิดทิศทางนโยบายที่มีผลกระทบเชิงบวกต่อนโยบาย  
ด้านความปลอดภัย (Road Safety Derived Policies Influence)



ภาพประกอบ 2.5 กรอบแนวคิดสำหรับแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน  
ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554

ในแต่ละวงจะมีแนวทางในการดำเนินการที่สอดคล้องกับแนวทางพื้นฐานในแต่ละเรื่องที่ได้อธิบายในหัวข้อที่ผ่านมา แต่มีการจัดลำดับความสัมพันธ์เพื่อให้เหมาะสมสำหรับระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้น 4 ด้านหลักประกอบด้วย

1. ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)
2. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
3. ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road )
4. การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ (Trauma Care)

จากแนวคิดที่กล่าวมาข้างต้น การจัดการความปลอดภัยทางถนนสามารถนำมาใช้ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ แนวคิดดังกล่าวเป็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เป็นระบบ โดยสามารถสรุปได้ว่า การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 3 ด้านที่สำคัญ คือ 1) ด้านการศึกษา 2) ด้านวิศวกรรม 3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และแนวคิดระบบที่เอื้อต่อความ

ปลอดภัย (Safe System) เป็นระบบที่เน้นการจัดการความปลอดภัยทางถนน 4 ด้านสำคัญ คือ 1) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย 2) ถนนและพื้นที่ข้างถนนปลอดภัย 3) ความเร็วที่ปลอดภัย 4) ยานพาหนะที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนน จากแนวคิดดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยสนใจสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ได้

#### 2.4.3 แผนปฏิบัติการ การจัดการความปลอดภัยทางถนน ของประเทศไทย

ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จะต้องมีการร่วมมือกันของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จากการทบทวนการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยอยู่ในระดับนโยบาย การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท โดยสรุปแผนการจัดการความปลอดภัยทางถนนไว้ 5 แผน ดังนี้ (กรมการขนส่งทางบก, 2559)

##### ฉบับที่ 1 แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี 2548-2551

วิสัยทัศน์ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล

ยุทธศาสตร์หลัก 5 ยุทธศาสตร์

1. การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)
2. ด้านวิศวกรรม (Engineering)
3. การให้ความรู้ (Education)
4. การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน EMS (Emergency Medical Service - System)

5. การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)

สรุปสาระสำคัญในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ช่วง 2548-2551

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)  
เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง
2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)  
เร่งปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบถนน และยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตราย และก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและความปลอดภัย
3. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ (Education)



การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation , Participation) เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และต่อเนื่อง

4. ยุทธศาสตร์ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน EMS (Emergency Medical Service System, SME) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการ และความทุกข์ทรมานจากกรณีที่ไม่สมควร โดยเน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ตลอดจนสามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุให้ไปถึงโรงพยาบาลได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ

5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ และระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) เป็นการบริหารจัดการระบบรายงาน และประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการ แปลงกำหนดนโยบาย

## ฉบับที่ 2 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี พ.ศ. 2552-2555

วิสัยทัศน์ บนถนน ทุกชีวิต ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ถือเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินงาน โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับแรกขึ้นเพื่อบูรณาการ แก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2548-2551 แผนฯ ดังกล่าวได้กำหนดวิสัยทัศน์ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล และมีเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิต โดยใช้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ประกอบด้วย (กรมการขนส่งทางบก, 2559)

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)
2. ยุทธศาสตร์ด้านงานวิศวกรรม (Engineering)
3. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education)
4. ยุทธศาสตร์ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency)
5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล และสารสนเทศ (Evaluation)

สรุปสาระสำคัญในแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 แผนแม่บทนี้ได้กำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงาน สำหรับแผนแม่บทนี้ ออกเป็น ยุทธศาสตร์ 6 ด้าน และมีกลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ 12 กลยุทธ์ และกลยุทธ์ประเด็น รถจักรยานยนต์ 6 กลยุทธ์ ดังนี้

### ยุทธศาสตร์ 6 ด้าน

1. ยุทธศาสตร์การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ
2. ยุทธศาสตร์การสร้างเสถียรภาพในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน
3. ยุทธศาสตร์การทำแผนนิติบัญญัติ
4. ยุทธศาสตร์การป้องกัน และแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน
5. ยุทธศาสตร์การป้องกัน และแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนใน

### ภูมิภาคและท้องถิ่น

6. ยุทธศาสตร์วิจัย พัฒนา และประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน

### กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ 12 ด้าน

1. การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
2. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย
3. การปรับเปลี่ยนทัศนคติ ความเข้าใจ การจัดการความปลอดภัยทางถนน
4. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงาน

### ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

5. การส่งเสริมการพัฒนางานวิชาการและบุคลากรด้านความปลอดภัย
6. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นรากฐาน
7. การจัดทำโครงการนำร่องด้านการนำเทคโนโลยี หรือนวัตกรรมใหม่ๆ

### มาใช้ในการเพิ่มศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย

8. การทบทวน และปรับปรุงข้อกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐาน กฎหมายที่ไม่สอดคล้องต่อสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง

9. การส่งเสริมระบบโครงการข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่
10. การพัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อการตัดสินใจในส่วนกลางและระดับ

### พื้นที่ให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างทันต่อเวลาและถูกต้อง

11. การสนับสนุนด้านงบประมาณ แรงจูงใจในทุกภาคส่วน
12. การรักษาฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

### กลยุทธ์ประเด็นจรัยานยนต์ 6 กลยุทธ์

1. กลยุทธ์ด้านการเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
2. กลยุทธ์การดำเนินการตามแผนการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

3. กลยุทธ์การลดสถานการณ์ที่จะเป็นอันตรายบนทางถนน
4. กลยุทธ์การมุ่งเป้าหมายไปที่กลุ่มที่กระทำความผิดซ้ำซาก
5. กลยุทธ์มาตรการที่สนับสนุนการบรรเทาความรุนแรง
6. การวิจัย พัฒนา การติดตามประเมินผล (กรมการขนส่งทางบก, 2559)

### ฉบับที่ 3 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี 2556-2559

วิสัยทัศน์ ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล  
พันธกิจ

1. สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศ  
ในทุกมิติของนโยบายรัฐ
2. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของ  
ประเทศ ในทุกมิติของนโยบายรัฐ
3. ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อลดความสูญเสีย  
ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินการ

สำหรับแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556 - 2559 กำหนด  
ยุทธศาสตร์ออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่  
ระดับสากล เป็นกลยุทธ์ที่สนับสนุนแผนงานที่นำทางเชิงกลยุทธ์ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน  
เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 1 ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการ  
ผลักดันให้นโยบายทางถนนได้รับความสำคัญจากทุกภาคส่วน และเกิดกลไกการขับเคลื่อนงานด้าน  
ความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ บนพื้นฐานองค์ความรู้และหลักฐานเชิงประจักษ์

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้าเป็นยุทธศาสตร์  
ที่สนับสนุนแผนงานที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในการสร้างระบบและ  
วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 2, 3 และ 4 ของ  
ทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการผลักดันให้เกิดระบบความปลอดภัยทั้งด้านถนนและการสัญจร  
ด้านยานพาหนะ และด้านผู้ใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจุบันหลักอย่างยั่งยืนเป็นยุทธศาสตร์  
ที่สนับสนุนแผนงานที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ในการสร้างระบบและ  
วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 2,3 และ 4 ของ

ทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการลดปัจจัยเสี่ยงหลักทั้งด้านถนนและการสัญจรด้านยานพาหนะ และด้านผู้ใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วมเป็นยุทธศาสตร์ที่ (กรมการขนส่งทางบก, 2559)

### กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ตามมติ ครม.

คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ.2553 ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโก กำหนดให้ปีพ.ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาออสโก คือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ.2563 และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็นคือ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554)

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้ว ผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมการขับขี่ของยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Users) ให้ความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน และการรักษา การฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้ การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษา และฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึง และรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติการกิจที่มอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ยังมีแผนแม่บทความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2559-2568 ดังนี้

### แผนแม่บทความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน พ.ศ.2559-2568

วิสัยทัศน์ ระบบขนส่งทางถนนที่มีความปลอดภัยด้วยนวัตกรรมและทุนคนไทย  
พันธกิจ

พัฒนาระบบควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน  
และมีความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 3 ยุทธศาสตร์ 11 แผนเชิงกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safe Culture)

แผนงานเชิงกลยุทธ์

1. ความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)
2. ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)
3. ทศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)
4. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safe System)

แผนงานเชิงกลยุทธ์

1. ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
2. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
3. ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)
4. ระบบขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)

1. การรวมศูนย์การดำเนินการภารกิจด้านความปลอดภัย กรมการขนส่งทางบก (Safety Control Center)

2. การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation and Technology)

3. บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)

## 2.5 แนวคิดประสิทธิผล

### 2.5.1 แนวคิดประสิทธิผล

พิทยา บวรวัฒนา (2558) เสนอความเห็นเห็นว่า ประสิทธิผลขององค์การเป็นเรื่องของการพิจารณาว่า องค์การประสบความสำเร็จเพียงใดในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายหรือสภาพขององค์การที่ตั้งใจหรือปรารถนาให้เกิด

Parsons (1960) เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการใช้ความเป็นระบบขององค์การเป็นเครื่องมือวัดความมีประสิทธิภาพขององค์การ โดยชื่อว่า AGIL ซึ่งได้ระบุกิจกรรม 4 ประเภท ซึ่งองค์การจำเป็นต้องกระทำ อันประกอบด้วย

A = Adaptation คือ การปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อม

G = Goal Attainment คือ การบรรลุเป้าหมาย

I = Integration คือ การประสานเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

L = Latency คือ สิ่งที่ย่อนเร้น

Etzioni (1964) ได้เสนอว่า ประสิทธิภาพ คือ ชีตขั้นของการทำให้เกิดวัตถุประสงค์ขององค์การเป็นจริงขึ้นมา และชีตขั้นของการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การ คือ ระดับของประสิทธิภาพขององค์การ

### 2.5.2 ความหมายของประสิทธิผล

ประสิทธิผล เป็นเครื่องมือหรือตัวบ่งชี้ในการตัดสินใจว่า การบริหารของหน่วยงานหรือองค์การใด องค์การหนึ่งสามารถดำเนินงานจนบรรลุเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้มากน้อย ประสิทธิภาพเป็นเครื่องมือหรือตัวบ่งชี้ในการตัดสินใจว่า การบริหารของหน่วยงานหรือองค์การใด องค์การหนึ่งสามารถดำเนินงานจนบรรลุเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้มากน้อยเพียงใด เป็นเรื่องเกี่ยวกับผลที่ได้รับ และผลสำเร็จของงาน มีความเกี่ยวข้องกับผลงานที่องค์การพึงประสงค์

นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

วิทยา ด้านธำรงกุล (2546) ได้ให้ความหมายว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง ความสามารถในการเลือกเป้าหมายที่เหมาะสม และบรรลุเป้าหมายนั้น ประสิทธิภาพจึงวัดกันว่าองค์กรสามารถสนอง ผู้บริโภคสินค้าหรือบริการที่เป็นต้องการหรือไม่ และสามารถบรรลุเป้าหมาย

ฮอย และมิสเกิล (Hoy & Miskel, 1991) กล่าวว่า ประสิทธิภาพขององค์การ หมายถึง การที่ผู้บริหารสามารถใช้ภาวะผู้นำ เป็นศูนย์กลางในการจัดการศึกษาทำให้ครู และนักเรียนเกิดความพึง

ใจเป็นผลทำให้การดำเนินงานของโรงเรียนมีประสิทธิผลที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ การที่ผู้บริหารสามารถใช้ภาวะผู้นำ เป็นศูนย์กลางในการจัดการศึกษาทำให้ครู และนักเรียนเกิดความพึงพอใจเป็นผลทำให้การดำเนินงานของโรงเรียนมีประสิทธิผลสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

กิบสัน และคณะ (Gobson Others, 1982) ให้ความหมาย ประสิทธิภาพเป็นเรื่องของการกระทำใด ๆ ที่มีความหมาย จะได้รับผลอะไรสักอย่างให้เกิดขึ้นการกระทำ หรือความพยายามจะมีประสิทธิผลสูงต่ำเพียงใด ขึ้นอยู่กับว่าผลที่ได้รับตรงนั้น ครบถ้วน ทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ และใช้พลังงานน้อยเพียงใด

ซงชัย สันติวงศ์ (2537) กล่าวว่า ประสิทธิภาพมีความสำคัญอย่างยิ่งในศาสตร์ทางการบริหารและองค์การ นับว่าเป็นการตัดสินใจขั้นสุดท้ายว่าการบริหารองค์การประสบความสำเร็จ หรือไม่เพียงใดองค์การจะอยู่รอด และมีความมั่นคงจะขึ้นอยู่กับประสิทธิผล องค์การจะล่มสลายไปในที่สุด ดังนั้นจึงมีความสำคัญต่อองค์การ ดังนี้

1. ช่วยตรวจสอบวัตถุประสงค์การจัดตั้งองค์การ เพราะการจัดตั้งย่อมกำหนดวัตถุประสงค์ และเป้าหมายไว้อย่างชัดเจน เพื่อดำเนินงานให้เป็นไปตามความต้องการหรือไม่

2. ประเมินผลการดำเนินงานกับแผนงานที่กำหนดการดำเนินงาน ในแต่ละกิจกรรมย่อมต้องมีการวางแผนกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบ การจัดสรรทรัพยากร การใช้อำนาจหน้าที่การบริหารการปฏิบัติงาน ให้เกิดประสิทธิผลของงาน

3. ประเมินผลการสำเร็จกับวัตถุประสงค์เปรียบเทียบผลงานที่ดำเนินการได้ตามแผนงานกับองค์การที่คาดหวังถ้าผลงานบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ และคาดหวังขององค์การ แสดงว่าองค์การประสิทธิผลอาจพิจารณาเป็น 2 ระดับ

3.1 ประสิทธิภาพของบุคคล คือลักษณะของบุคคลที่มีความสามารถปฏิบัติงานใดๆแล้วประสบผลสำเร็จ ทำให้เกิดผลโดยตรง และครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ผลที่เกิดขึ้นมีลักษณะคุณภาพ เช่นความถูกต้องความมีคุณค่าเหมาะสมดีกับงาน ตรงกับความคาดหวัง และความต้องการของหมู่คณะ สังคม และผู้นำพลนั้นไปใช้เป็นผลที่ได้จากการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

3.2 ประสิทธิภาพขององค์การ คือ การเน้นไปที่ผลรวมขององค์การ ซึ่งกิบสัน และคณะ (Gibson and Other, 1982) ได้อธิบายถึงเกณฑ์ของความประสิทธิผลขององค์การว่าประกอบด้วยตัวบ่งชี้ 5 ตัว คือ

3.2.1 การผลิต (Production)

3.2.2 ประสิทธิภาพ (Efficiency)

### 3.2.3 ความพึงพอใจ (Satisfaction)

### 3.2.4 การปรับเปลี่ยน (Modification)

### 3.2.5 การพัฒนา (Development)

สรุปได้ว่า ประสิทธิภาพมีความสำคัญต่อองค์กร หรือหน่วยงานมาก เพราะเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จขององค์กร ในการที่จะตัดสินใจว่าองค์กรจะอยู่รอดต่อไปหรือไม่ ประกอบกับประสิทธิภาพก็มีความสำคัญต่อองค์กร หากการดำเนินงานขององค์กร ไม่มีประสิทธิภาพก็จะไม่มีผลกำไร ประสบความสำเร็จ ก็ยากที่องค์กรจะตั้งอยู่ได้ ดังนั้น ประสิทธิภาพ เป็นการบรรลุสำเร็จตามเป้าหมายขององค์กร และส่วนประสิทธิภาพ เป็นการทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความพึงพอใจ และร่วมมือกันปฏิบัติงานให้ได้ผลผลิตตามที่ต้องการ จึงมีความสัมพันธ์กันทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมายในการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด การบรรลุถึงประสิทธิผลและประสิทธิภาพจึงเป็นที่พึงปรารถนาขององค์กร

## 2.6 มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

2.6.1 มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2562 (วันที่ 28 ธันวาคม 2561 -2 มกราคม 2562) 7 วันอันตราย (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2563)

การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2562 ใช้ชื่อว่า “ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร”

เป้าหมายการดำเนินการในภาพรวม ให้ประชาชนเดินทางสัญจรอย่างมีความปลอดภัยและมีความสุขในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2562

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดมาตรการในการดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2562 เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยเสี่ยงด้านคน ยานพาหนะและสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด รวมทั้งกำหนดมาตรการเพิ่มในการดูแลนักท่องเที่ยว และการสัญจรทางน้ำ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทุกมิติ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจังหวัด และกรุงเทพมหานคร บูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน ในลักษณะพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) นำมาตรการดังกล่าวไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง จำนวน 6 มาตรการหลัก และ 1 มาตรการเสริม



## 1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ประกอบด้วย

### 1.1 ด้านการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด กวดขัน จริงจัง และต่อเนื่อง

1.1.1 ให้สำนักงานตำรวจ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด กวดขัน จริงจัง และต่อเนื่อง โดยเฉพาะกฎหมายจราจรตามมาตรการ 1ร. 2ส. 3ข. 4ม (10 รสขม) ได้แก่ 1) ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 2) ขับรถย้อนศร 3) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร 4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 5) ไม่มีใบขับขี่ 6) แชนจ์ในที่คับขัน 7) เมาสุรา 8) ไม่สวมหมวกนิรภัย 9) มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และกรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบความสามารถ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น รวมทั้งกรณีห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางถนน ทั้งนี้รวมทั้งขอให้เข้มงวดการบังคับใช้กฎหมาย 100 เปอร์เซ็นต์ ในกรณีขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด ดื่มแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย

1.1.2 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา และกฎหมายสถานบริการ ให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด และห้ามจำหน่ายให้แก่กลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี รวมทั้งการเปิด-ปิด สถานบริการตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

1.1.3 กฎหมายทางหลวงให้มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด และการขนส่งของ รวมทั้งจอร์รถบริเวณไหล่ทาง

1.1.4 กฎหมายขนส่งทางบก ให้เข้มงวดกวดขันพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบสภาพรถให้มีความมั่นคงแข็งแรงมีอุปกรณ์ความปลอดภัยและถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

1.1.5 กฎหมายลักษณะปกครองท้องที่ให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดูแลความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัย ในชีวิตทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ เป็นกลไกหลักในการควบคุม กำกับ สอดส่อง ป้องกันปราบปราม และคัดเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

1.1.6 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น เพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาลูกเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนตามอำนาจที่ที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1.1.7 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย บังคับใช้ อย่างเคร่งครัด

## 1.2 มาตรการด้านสังคมและชุมชน

1.2.1 ให้ศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนจังหวัดคัดเลือกพื้นที่เพื่อสร้างรูปแบบ “1 จังหวัด 1 อำเภอ ปลอดภัย” ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2562 โดยพิจารณาเลือกอำเภอที่มีความจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน จากข้อมูลการประเมินความเสี่ยงในระดับพื้นที่ตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2562 จังหวัดละ 1 อำเภอ โดยให้อำเภอที่มีระดับเสี่ยง สีแดง เป็นลำดับแรก หากจังหวัดใดไม่มีอำเภอที่มีระดับเสี่ยงอยู่ในระดับสีแดง ให้พิจารณากำหนดมาตรการ แนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

1.2.2 ให้ศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนจังหวัดตั้งคณะกรรมการเพื่อทำการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่มีการเสียชีวิต อุบัติเหตุใหญ่ หรืออุบัติเหตุที่น่าสนใจ โดยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ และวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนจังหวัด/กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดมาตรการแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

1.2.3 ใช้กลไก “สถาบันครอบครัว” ในการควบคุมปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้สมาชิกในครอบครัว คอยตักเตือนและเฝ้าระวังคนในครอบครัวของตนเอง เพื่อป้องกันความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้น

1.2.4 ขอความร่วมมือผู้นำในพื้นที่ เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประชาสัมพันธ์ โดยรูปแบบ “เคาะประตูบ้าน” เพื่อสร้างความตื่นตัวให้กับประชาชนในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

1.2.5 การจัดกิจกรรมทางศาสนา 1 อำเภอ 1 กิจกรรม เช่น ทำบุญตักบาตร สวดมนต์ข้ามปี หรือ กิจกรรมทางศาสนา เพื่อดึงประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมและลดปัจจัยเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่

1.2.6 การจัดทำ ประชาคมชุมชน/ หมู่บ้าน ให้กำหนดข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับประชาชนถือปฏิบัติ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเน้นการมีส่วนร่วมของเยาวชนในพื้นที่

1.2.7 การจัดตั้ง ด้านชุมชน เพื่อสกัดกั้นกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ อาทิ เมมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด และไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น โดยขอความร่วมมืออาสาสมัครในพื้นที่ เช่น สมาชิกอาสาสมัคร

ดินแดน (อส.) อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) อาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช) เข้าร่วมประจำด้านชุมชน

### 1.3 ด้านการณรงค์ประชาสัมพันธ์และสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย

1.3.1 จำทำแผนงานประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่แนวทางการความรู้ความปลอดภัยทางถนนในชุมชน/หมู่บ้าน โดยจัดทำเป็นคู่มือที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำชุมชนนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว เสียงตามสาย และวิทยุชุมชน รวมทั้งการณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรับทราบ ดังนี้

1.3.1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่จะดำเนินการในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยเฉพาะกรณีที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว ทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต ให้มีการเจาะเลือดเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วย กรณีตรวจพบว่า มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ ประกันภาคสมัครใจจะไม่จ่ายค่าเบี้ยประกัน

1.3.1.2 การดำเนินการด้านมาตรการขององค์กรของหน่วยงานรัฐ

1.3.1.3 สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ในพื้นที่ เช่น ข้อมูลผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

1.3.1.4 ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ

1.3.1.5 จุดเสี่ยงจุดอันตรายและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

1.3.1.6 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

1.3.1.7 การเปิดไฟหน้ารถทุกชนิดในระหว่างสัญญาณ เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นแก่ผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนน

1.3.1.8 การตรวจสอบสภาพรถ เส้นทางจราจร และเตรียมความพร้อมสภาพร่างกาย ก่อนออกเดินทาง

## 2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม

2.1 มาตรการถนนปลอดภัย 1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง จัดให้มีถนนปลอดภัยในพื้นที่ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีมาตรการบังคับทางกฎหมายที่เคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง

2.2 ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำรวจตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ และดำเนินการซ่อมแซมให้มีความปลอดภัย รวมทั้งขอความร่วมมือผู้รับจ้างก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนในเร่งดำเนินการให้เสร็จก่อนเทศกาลปีใหม่ หรือกรณีที่ทำเนิการไม่เสร็จทัน ให้ติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือนให้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน สังเกตเห็นได้ชัดเจน

2.3 ให้กำหนดมาตรการ แนวทาง ในการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดรถไฟให้มีความปลอดภัยในการสัญจร อาทิ จัดทำคลื่นขนาดบนผิวถนนเพื่อชะลอความเร็ว ติดตั้งสัญญาณไฟหรือสัญญาณเสียง จำทำป้ายเตือน เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน และเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัคร ในการเฝ้าระวังหรือปิดแวงกั้นทางรถไฟตามช่วงเวลา เน้นการป้องกันและกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน เพื่อลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ โดยให้กระทรวงคมนาคมกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจน ให้จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งปีลดลงเมื่อเทียบกับสถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ 3 ปีย้อนหลัง

2.4 ให้จัดเตรียมช่องทางพิเศษ ทางเลียงทางลัด และทำป้ายเตือน ป้ายแนะนำต่าง ๆ ให้ชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน

2.5 ให้จังหวัดเฝ้าระวังเส้นทางที่มีความเสี่ยงต่อการหลับใน โดยจัดให้มีจุดพักรถและจุดบริการต่าง ๆ เพิ่มเติม เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และป้องกันการหลับใน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

2.6 ให้ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง อาทิ ระบบไฟฟ้า แสงสว่างสัญญาณไฟจราจร เสาป้าย เป็นต้น และปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ สำหรับจุดที่พุกไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง และเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุให้มีการแก้ไข โดยติดตั้งเสาไฟฟ้า แสงสว่าง ให้ครบทุกจุด สำหรับที่พื้นที่ ห้างไกล ไม่มีไฟฟ้าเข้าถึงอาจจะติดตั้งระบบไฟแสงสว่าง โซลาร์เซลล์ เพื่อแก้ไขปัญหา

### 3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ

3.1 ให้กำหนดมาตรการ แนวทาง เพื่อกำกับ ควบคุม ดูแลรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสาร พนักงานประจำรถ รวมทั้งให้ตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทางให้ถูกต้องตามระเบียบ กฎหมาย และกำชับในเรื่องความเร็ว และการผลัดเปลี่ยนพนักงานขับรถโดยสารตามระยะทาง/ช่วงเวลาที่กำหนด

3.2 ให้ขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาลปีใหม่

3.3 ให้เข้มงวด กวดขันกับผู้ให้บริการที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย

3.4 รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ผู้ขับขี่ ตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนการออกเดินทาง รวมถึงอันตรายจากการบรรทุกผู้โดยสารในกระบะท้าย

3.5 ให้เข้มงวด กวดขัน การขับขี่และการบรรทุกผู้โดยสารในรถบรรทุกขนาดให้อยู่ในลักษณะที่ปลอดภัย

3.6 ให้เข้มงวดรถตู้ส่วนบุคคล หรือรถเช่า ของผู้ประกอบการและผู้เช่ารถให้มาตรฐาน เช่น การตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ การทำ พ.ร.บ. ภาคบังคับและเข้มงวดให้สวมหมวกนิรภัย

#### 4. มาตรการด้านช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ

4.1 จัดเตรียมความพร้อมของโรงพยาบาล แพทย์ พยาบาล และหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ระบบการติดต่อสื่อสาร การสั่งการ ประสานงาน และการแบ่งมอบพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ในเครือข่ายและดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

4.2 จัดเตรียมความพร้อมของหน่วยกู้ชีพ และกู้ภัย ทั้งด้านบุคลากร เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ การสั่งการ ระบบการติดต่อสื่อสาร และดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

4.3 จัดเตรียมความพร้อมของระบบช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ แต่ละพื้นที่ เช่น กำหนดให้มีทีมกู้ชีพกู้ภัยฉุกเฉินระดับท้องถิ่น อำเภอ และบูรณาการทำงานร่วมกันอย่างเหมาะสม

4.4 ประชาสัมพันธ์ระบบการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบเหตุ เช่น การจ่ายค่าสินไหมทดแทน ภายใน 24 ชม. การจ่ายค่ารักษาพยาบาลผ่าน ระบบ e-claim โดยผู้ประสบเหตุไม่ต้องสำรองจ่าย การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทำประกันภัยตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2435 ตลอดจนประชาสัมพันธ์การแจ้งเหตุเจ็บป่วยฉุกเฉิน ผ่านหมายเลขโทรศัพท์ 1669 ตลอด 24 ชม. ทั่วประเทศ โดยระบบสามารถบอกพิกัดที่อยู่ของผู้แจ้งได้

#### 5. มาตรการดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยว

5.1 ให้จังหวัดที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวและกรุงเทพมหานคร พิจารณามาตรการหรือแนวทาง ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นพิเศษ ตามความเหมาะสมของพื้นที่ เพื่อดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย ชาวต่างชาติในช่วงเทศกาลปีใหม่

5.2 ให้จังหวัดเข้มงวด กวดขันดูแลความปลอดภัยเส้นทางที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว

5.3 รมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทย ชาวต่างชาติ ให้เดินทางอย่างระมัดระวังและเคารพกฎจราจร

## 6. มาตรการเสริม

6.1 ในพื้นที่อำเภอสีแดงและสีส้ม ให้เข้มงวด กวดขัน และกำหนดมาตรการ แนวทางการดำเนินการเป็นกรณีพิเศษ โดยให้จัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อกำหนดแนวทาง มาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

6.2 ให้มีรางวัลสนับสนุนการปฏิบัติงานกับจังหวัดและอำเภอ ที่ให้สถิติการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนดีเด่น

6.3 สำหรับจังหวัดที่และอำเภอที่ไม่สามารถลดสถิติผลการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2562 ให้มีการประชุมเพื่อวิเคราะห์ และรายงานผลการปฏิบัติงานให้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

**2.6.2 มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2563 (วันที่ 27 ธันวาคม 2562 - 2 มกราคม 2563) 7 วันอันตราย (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2563)**

เป้าหมายการดำเนินการในภาพรวม ให้ประชาชนเดินทางสัญจรอย่างมีความปลอดภัย และมีความสุขในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2563

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ได้กำหนดมาตรการในการดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2563 เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยเสี่ยงด้านคน ด้านยานพาหนะและสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด รวมทั้งกำหนดมาตรการเพิ่มเติมในการดูแลนักท่องเที่ยว และการสัญจรทางน้ำ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทุกมิติ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัด และกรุงเทพมหานคร บูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน ในลักษณะพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) นำมาตรการดังกล่าว ไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง จำนวน 7 มาตรการ

### 1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ประกอบด้วย

#### 1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง

1.1.1 กฎหมายจราจรตามมาตรการ (10 รสขม) 1ร, 2ส, 3ข, 4ม ได้แก่

1 ร = ห้ามขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

- 1ส = ห้ามขับรถย้อนศร
- 2ส = ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- 1ข = ห้ามขับจี้โดยไม่มีใบอนุญาต
- 2ข = ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะที่ขับจี้
- 3ข = ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะที่ขับจี้
- 1ม = ห้ามเมาแล้วขับ
- 2ม = ไม่สวมหมวกนิรภัย
- 3ม = รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย
- 4ม = ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

และกรณีผู้ขับจี้ไม่ยอมให้ทดสอบความสามารถในอันที่จะขับ หรือเมาสุรา หรือของอย่างอื่น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเมาสุรา หรือเมาอย่างอื่น รวมทั้งกรณีห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางถนน

1.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา และกฎหมายสถานบริการ ให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด และห้ามจำหน่ายในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี รวมทั้งการเปิด-ปิด สถานบริการตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

1.1.3 กฎหมายทางหลวงให้มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด และการขนส่งของ รวมทั้งจอร์ดรบริเวณไหล่ทาง

1.1.4 กฎหมายขนส่งทางบก ให้เข้มงวดกวดขันพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบสภาพรถให้มีความมั่นคงแข็งแรงมีอุปกรณ์ความปลอดภัยและถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

1.1.5 กฎหมายลักษณะปกครองท้องที่ให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดูแลความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของประชาชน ในพื้นที่ เป็นกลไกหลักในการควบคุม กำกับ สอดส่อง ป้องกันปราบปราม และตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับจี้ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

## 1.2 มาตรการด้านสังคมและชุมชน

1.2.1 การจัดตั้งด่านชุมชน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ เช่น เมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น โดยขอความร่วมมืออาสาสมัครในพื้นที่

1.2.2 การจัดกิจกรรมทางศาสนา 1 อำเภอ 1 กิจกรรม เพื่อดึงประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมและลดเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่รวมทั้ง การจัดกิจกรรมสวดมนต์ข้ามปี

1.2.3 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการในพื้นที่รับผิดชอบและสนับสนุนการดำเนินการตามมาตรการด้านสังคมและชุมชนของหน่วยงานต่างๆ

### 1.3 มาตรการด้านการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย

1.3.1 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่จะดำเนินการในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ผ่านสื่อทุกชนิดอย่างต่อเนื่อง

1.3.2 ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสารทุกชนิดให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ในพื้นที่ เช่น ข้อมูลผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดการตระหนัก ปลุกจิตสำนึก ค่านิยม เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

1.3.3 รณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทุกชนิด เชิญชวนให้ประชาชนทำความดีเพื่อพ่อ เลิกดื่ม เลิกขับเร็ว ร่วมใจใส่หมวกนิรภัย เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต จากการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563

## 2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน ประกอบด้วย

2.1 มาตรการถนนปลอดภัย 1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง จัดให้มีถนนปลอดภัยในพื้นที่ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

2.2 ให้นำหน่วยงานเจ้าของถนนตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน และปรับปรุงซ่อมแซมให้มีความปลอดภัย รวมทั้งขอความร่วมมือผู้รับจ้างก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนให้เร่งดำเนินการให้เสร็จก่อนเทศกาลปีใหม่ 2563 กรณีที่ดำเนินการไม่เสร็จให้ติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือนให้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้ชัดเจน

2.3 ให้ตรวจสอบจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนเข้าช่วงเทศกาลปีใหม่



2.4 ให้กำหนดมาตรการแนวทางในการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยในการให้สัญจร เช่น ทำคลื่นระนาบบริเวณบนผิวถนนเพื่อชะลอความเร็วของรถ ติดตั้งสัญญาณไฟ หรือสัญญาณเสียง จัดทำป้ายเตือน เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน และเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ หรืออาสาสมัครในการเฝ้าระวังหรือปิดแฉกถนนทางรถไฟตามช่วงเวลา

2.5 ให้จัดเตรียมช่องทางพิเศษ ทางเลี้ยว ทางลัด และจัดทำป้ายเตือนป้ายแนะนำต่าง ๆ ให้ชัดเจนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน

2.6 ให้จัดจุดพักรถ และจุดบริการต่าง ๆ เพิ่มเติมเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

### 3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ

3.1 ให้กำหนดมาตรการแนวทาง เพื่อกำกับควบคุม ดูแลโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสาร พนักงานประจำรถ รวมทั้งให้ตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารไม่ประจำทาง ให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมาย และกำชับในเรื่องความเร็ว

3.2 ให้ขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการ หรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในการประกอบกิจการในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563

3.3 ให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ขับขี่ตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนออกเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563

### 4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อม

4.1 ให้ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง เช่น ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง สัญญาณไฟฟ้าจราจร เสาป้าย เป็นต้น และปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์

4.2 ให้ปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมข้างทาง โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดรถทางร่วมทางแยกเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

### 5. มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ได้เตรียมความพร้อมในโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข แพทย์ พยาบาล และหน่วยบริการการแพทย์ หน่วยกู้ชีพและกู้ภัย ประชาสัมพันธ์ระบบการช่วยเหลือต่าง ๆ ที่ผู้ประสบเหตุควรจะได้รับ เช่น ช่องทางการแจ้งเหตุเจ็บป่วยฉุกเฉิน การจ่ายค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบ e-claim และการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

## 6. มาตรการความปลอดภัยทางน้ำ

จัดตั้งอำนาจความปลอดภัยความสะดวกและความปลอดภัยทางน้ำ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ตรวจสอบความปลอดภัยของเรือโดยสารและท่าเทียบเรือ และจัดเจ้าหน้าที่ประจำท่าเทียบเรือ

## 7. มาตรการดูแลความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว

เข้มงวด กวดขัน ดูแลความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวเป็นพิเศษ ตั้งแต่สถานีขนส่งสถานีรถไฟ สนามบิน และเส้นทางที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว และการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวให้เดินทางอย่างระมัดระวังและเคารพกฎจราจร

## 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่องมุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานในอนาคต ผู้วิจัยได้ทบทวนและรวบรวมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปได้ 2 ด้านดังนี้

### 1. งานวิจัยที่เกี่ยวกับด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

การวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร (2548) การศึกษาวิจัยด้านมาตรการด้านบังคับใช้กฎหมาย กรณีศึกษา เรื่องความคิดเห็นของประชาชน 8 จังหวัด (เชียงใหม่, เพชรบูรณ์, ขอนแก่น, นครราชสีมา, ลพบุรี, อยุธยา, ตรัง และสงขลา) ที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ในช่วงปกติ จากการนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายมาปฏิบัติในการควบคุมการจราจรตามนโยบายของรัฐบาลเน้นยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ให้ลดลงโดยใช้มาตรการ 3ม, 2ข, 1ร. ประกอบด้วย ม=ไม่สวมหมวกนิรภัย (เฉพาะคนขับขี่รถจักรยานยนต์) ม =มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย ม = เมาสุราขับรถ ข = ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (เฉพาะผู้ที่ขับขี่รถยนต์/ปิคอัพส่วนตัว) ข = ไม่มีใบขับขี่ ร = ขับรถเร็วเกินกำหนด

จากการศึกษาวิจัยโดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 8 จังหวัด จำนวน 3,236 คน ในช่วงเวลาปกติ (เดือนกันยายน พ.ศ.2547 – เดือนธันวาคม พ.ศ.2547) ความคิดเห็นของประชาชนมีต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ในช่วงปกติ พบว่าเกิน ร้อยละ 90 ยอมรับว่าตนเองปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ถ้ามีการตั้งด่านตรวจ การใช้กล้องตรวจจับความเร็วหรือการใช้เครื่องมือทดสอบแอลกอฮอล์ ร้อยละ 92.9 เห็นด้วยว่าไม่ว่าผู้ขับขี่จะเป็นใคร เมื่อกระทำความผิดกฎจราจรก็จะต้องถูกตำรวจจับเช่นเดียวกันเสมอ ซึ่งความคิดเห็นส่วนใหญ่เชื่อว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมิได้เลือกปฏิบัติในการเรียกตรวจ

และดำเนินคดี ร้อยละ 96.3 เห็นด้วยมาตรการ 3ม, 2ข, 1ร ช่วยลดอุบัติเหตุได้อย่างดีร้อยละ 77 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจรสามารถพิจารณาว่ากล่าวตักเตือน หรือตัดสิน/เปรียบเทียบปรับได้ตามความเหมาะสม ภายใต้กฎจราจร ร้อยละ 61.1 เห็นด้วยกับการพิจารณาลงโทษตามระดับของความผิด เช่น การเพิ่มอัตราค่าปรับตามระดับความเร็วในการขับขี่ที่กำหนด

กฤษพนธ์ รักจรรยาบรรณ (2546) ได้ศึกษาเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษาในเขตอำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี ประชากรที่ศึกษาจำนวน 200 คน พบว่า นักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 6 ปีขึ้นไป ส่วนใหญ่ในช่วงเวลาเร่งด่วน ความเร็วในการขับขี่รถจักรยาน โดยเฉลี่ยมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนมากขับขี่โดยประมาท และมีทัศนคติในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับต่ำ

ชรินทร์ สุวรรณภูเต (2552) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดหนองคาย การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีความมุ่งหมาย เพื่อศึกษาผลการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดหนองคาย ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ จากบุคลากรที่ปฏิบัติงานในศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดหนองคาย จำนวน 292 คน ผลการศึกษาพบว่า บุคลากรศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดหนองคาย โดยรวมและจำแนกตามเพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา และระยะเวลาการปฏิบัติงานมีการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดหนองคาย โดยรวมและเป็นรายด้าน 4 ด้านอยู่ในระดับมาก คือ ด้านบังคับใช้กฎหมาย ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ และมีการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลางอีก 1 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรม โดยบุคลากรที่มีเพศ ตำแหน่ง และระยะเวลาการปฏิบัติงานแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดหนองคาย โดยรวมและรายด้านไม่ต่างกัน

นิสิต พันธมิตร (2554) การศึกษา เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิผลการอำนวยความสะดวกธรรมชาติให้แก่นักท่องเที่ยวในด้านการจราจร ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการสร้างประสิทธิภาพการบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5E ประกอบด้วย

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมุ่งหมายการกวาดล้างที่เป็นฐานความผิดผิดต่อกฎระเบียบและการกวาดล้างการกระทำความผิดที่เป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น
  2. ด้านวิศวกรรม ควรประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรง เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง การแก้ปัญหาการจราจรเบื้องต้น โดยการปรับปรุงขยายพื้นผิวการจราจรใหม่ การติดตั้งเปิดปิดสัญญาณไฟจราจรที่มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจร
  3. ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยทั้งในโรงเรียน และบุคคลทั่วไป
  4. ด้านการช่วยเหลือทางการแพทย์ฉุกเฉิน โดยการสร้างเครือข่าย และประสานงานเครือข่าย บุคลากรสนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉิน โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติในการรับรู้แจ้งเหตุ ระยะเวลาในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ ระยะเวลาในการนำส่ง รวมถึงการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตน
  5. ด้านการติดตามและประเมินผล โดยการพัฒนากระบวนการศึกษา ระบบการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบการติดตามและประเมินผลกลุ่มเสี่ยง การเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง
- พินิจ ลือป้อ (2534) ศึกษาเรื่อง กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ กรณีศึกษาเปรียบเทียบระหว่างต่างประเทศกับประเทศไทย พบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของประเทศไทยอยู่ในลำดับสูง โดยรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติประจำปี พ.ศ.2542 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 67,786 ราย มีผู้เสียชีวิต 10,240 ราย มีผู้บาดเจ็บ 12,054 คนและผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 35,709 คน มูลค่าความเสียหาย 1,345,965,811 บาท จากการศึกษาค้นคว้าพบว่า สาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ใช้ถนนยังไม่เหมาะสม และครอบคลุมถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและผู้ใช้ทางคนอื่น ๆ เช่น ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่รถยนต์ เครื่องหมายจราจรยังไม่เป็นบรรทัดฐานเดียวกันทั่วประเทศ การกำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ยังไม่เหมาะสม ไม่มีกฎหมายกำหนดมาตรการของรถยนต์ในส่วนของการคุ้มครองผู้โดยสาร รถยนต์ไม่มีการแยกผู้โดยสารที่เป็นเด็กออกจากผู้ใหญ่เพื่อคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นเด็ก ไว้โดยเฉพาะ ไม่มีบัญญัติห้ามดื่มสุราในขณะที่ขับขี่รถยนต์ อีกทั้งยังไม่มียกกฎหมายกำหนดอายุขั้นต่ำที่อนุญาตให้ครอบครองและดื่มสุราได้ ตลอดจนยังไม่

มาตรการลงโทษกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไว้ในความครอบครอง ในขณะที่ขับขี่รถยนต์ สำหรับประเทศไทยยังไม่มีการบัญญัติกฎหมายคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ และในขณะดังกล่าวจึงเป็นสาเหตุที่ทำให้จำนวนสถิติอุบัติเหตุทางจราจรอยู่ในลำดับสูง เกิดความเสียหายให้กับ ประชาชนโดยส่วนรวมเป็นการบั่นทอน ความเจริญของประเทศชาติ หากมีการบัญญัติกฎหมายเพื่อ คุ้มครองความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถยนต์ดังกล่าว จะทำให้อุบัติเหตุการจราจรทางบกลดลงได้

พันธ์ เม่นฉาย (2556) การศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการลดอุบัติเหตุจากรบน ท้องถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชนในจังหวัดนนทบุรี ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ใน ช่วงอายุ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.67 ซึ่งมีประสบการณ์ในการขับขี่มากที่สุด คือ อยู่ในช่วง 2 -6 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.67 เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ยานพาหนะจะเป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมา คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 40 ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ จากกลุ่มตัวอย่าง 150 คน ใน ส่วนของการเปรียบเทียบระหว่างความรู้เกี่ยวกับจราจร กับกฎจราจรกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุในการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภาก (2535) การศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษา ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย อำเภอเมือง จังหวัด อุบลราชธานี โดยการประยุกต์แนวความคิดปฏิบัติการเรียนรู้ทางสังคม กระตุ้นเตือนให้ปฏิบัติด้วยตนเอง กระบวนการกลุ่มและวิธีทางสุขศึกษา ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2534 ถึง เดือนมกราคม 2535 โดยใช้ เครื่องมือในการเก็บข้อมูลคือ แบบสอบถาม และกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้ ทักษะและการปฏิบัติในการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

วิไลวรรณ บัวชุม (2559) การศึกษา ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน ตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี การวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 399 คน ผลการวิจัย พบว่า 1) สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีการจัดการความปลอดภัยทางถนน 5 ด้าน ได้แก่ การบังคับ ใช้กฎหมาย ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม การ ประเมินผลและระบบสารสนเทศ และด้านวิศวกรรมจราจร 2) การจัดการความปลอดภัยทางถนนมี ความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สถาบันพระปกเกล้า (2548) ได้ทำการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบว่า ปัจจัยที่นำเข้าไปในกระบวนการนโยบายที่มีการนำข้อมูลจากการประเมินนโยบายในอดีต เช่น จาการายงานการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อนำมากำหนดเป็นวาระแห่งชาติและมีการวิเคราะห์สาเหตุความล้มเหลวของการดำเนินนโยบายที่ผ่านมา การปรับเปลี่ยนลักษณะการทำงานเป็นเชิงรุกมากขึ้น โดยการกำหนดยุทธศาสตร์ 5E เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรมตลอดจนสนับสนุนงบประมาณเพื่อสนับสนุนดังกล่าว ในกระบวนการของนโยบายมีการทำงานลักษณะศูนย์เพื่อบูรณาการระบบนโยบายโดยการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เพื่อควบคุมและประสานแผนยุทธศาสตร์ตลอดจนมีการนำผลการปฏิบัติงานแบบบูรณาการในช่วงเทศกาลเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของผลงานของจังหวัด ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ว่าราชการจังหวัดล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงระบบนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรม

## 2. งานวิจัยที่เกี่ยวกับด้านปัจจัยหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

กาญจนกรอง สุอังคะ (2559) ได้ทำการศึกษา พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่าง นักเรียนสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และชัยภูมิ พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กฤตพงศ์ โรจนรุ่งศศิธร (2549) ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ขูดยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี พบว่า ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่เกิดจากผู้ขับขี่อยู่ในระดับมาก โดยเกิดจากความประมาทมากที่สุด รองลงมาเกิดจากความรีบเร่ง ขับรถด้วยความเร็วสูง และผู้ขับขี่ไม่รู้สภาพถนน ด้านลักษณะการขับขี่ พบว่า ขับรถในขณะที่มีเมามากที่สุด รองลงมาเป็นเลี้ยวกะทันหัน โดยไม่ให้สัญญาณไฟ และขับแซงตัดหน้าในระยะกะชั้นชิด ด้านการขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเอง พบว่า ไม่ยอมให้รถคันอื่นขับผ่านไป และไม่รู้ว่าการกระทำดังกล่าวผิดกฎหมายจราจร และในด้านการกระทำความผิดกฎหมายจราจร พบว่า คิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เห็น คิดว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยไม่จำเป็น และคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับกุม คิดว่าสามารถหลีกเลี่ยงการจับกุมได้ สำหรับข้อเสนอแนะในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่ ด้านความรู้เรื่องกฎจราจร ควรจัดฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หลักการขับขี่ปลอดภัย ด้านการผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตามกฎ 3ม, 1ข

ชูศักดิ์ หทัยธรรมและสรชัย หล้าสาคร (2543) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 77.40 มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เฉลี่ย 1.9 ครั้ง เพศชาย มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ซึ่งมีความเสี่ยงมากกว่า 2 เท่า ของเพศหญิง และมีอายุมากกว่า 19 ปี นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับหรือมากกว่า 2 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น เช่น ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์ที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้องมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน

ดลยวัฒน์ พุทธามาตย์ (2553) ได้ศึกษาเรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย ผลการวิจัยพบว่า อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมีมูลเหตุจากปัจจัยสำคัญ 4 ประการ คือ

1. ปัจจัยด้านพฤติกรรมคน เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย ระดับความเร็วการขับขี่ในเขตเมือง/นอกเมือง การขับขี่ขณะเมาสุรา เป็นต้น
2. ปัจจัยด้านรถ/ยานพาหนะ มีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ การดัดแปลงสภาพรถ เป็นต้น
3. ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดลอม เช่น จุดเสี่ยง จุดอันตราย มาตรฐานด้านความปลอดภัยของถนนมีการออกแบบที่ไม่ปลอดภัย และไม่สอดคล้องต่อความต้องการในการใช้ของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น

4. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ เช่น โครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการระดับจังหวัด นโยบาย/ทิศทางทำให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหา การมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาขององค์กร

สรุปผลการวิจัยสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมคน เป็นปัจจัยหลัก

พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ (2555) ได้ศึกษา เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ครั้งหนึ่งเกิดจากการขับขี่รถล้มเอง แลลตนเอง บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ถนนมหาวิทยาลัย 1 และแยกออกประตู 1 ส่วนใหญ่ของผู้ขับขี่รถมีใบอนุญาตขับขี่และมีประสบการณ์ขับขี่รถมากกว่า 2 ปี รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ ร้อยละ 55.4 เป็นรถที่มีอายุเฉลี่ยมากกว่า 3 ปี ส่วนร้อยละ 17.8 มีการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับการใช้ความเร็วมากกว่า 50

กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีเพียงร้อยละ 22.8 ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ สำหรับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86 เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 2 มีการสูญเสียอวัยวะเกิดขึ้น โดยคิดเป็นร้อยละ 64 ของผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลของมหาวิทยาลัย ส่วนปัจจัยที่มีความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์

พวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร (2551) ได้ศึกษาอุบัติเหตุการฉกและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พบว่า ผู้ประสบในเดือนพฤศจิกายนและเดือนธันวาคม ช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงสุด เวลา 18.00 – 21.00 น. ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงสุด คือ ถนนเชียงใหม่ – ลำปาง ถนนป่าฝ้าย – สันกำแพง และถนนเจริญราษฎร์ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ 1) ด้านผู้ใช้รถ พบว่า เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และพบสูงสุดในวัยแรงงานสาเหตุที่พบมากที่สุด คือ การฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาท 2) ด้านยานพาหนะ ส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ มีการขับด้วยความเร็วสูง ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง และ 3) ด้านสิ่งแวดล้อมและถนน คือ หลอดไฟบนถนนไม่สว่าง ผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ควรมีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนและพฤติกรรมจราจรขับขี่ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

รัมภา หทัยธรรม (2538) ได้ทำการศึกษา เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 735 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ และมีพฤติกรรมจราจรขับขี่ไม่ถูกต้อง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ใช้ความเร็วน้อยกว่า 6.94 เท่า ผู้ที่ไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและมีค่าความสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 1.82 เนื่องจากเครื่องยนต์ทำงานหนักตามปริมาณของระยะทางในการขับขี่ต่อวัน การตรวจเช็คระบบต่างๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญ

วิทยา จารุพูนผล (2544) ได้ทำการศึกษา เรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมจราจรสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการคัดค้านเรื่องกฎหมายจราจรตำรวจ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมจราจรสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ



วนิดา กำจัดศัตรู (2529) ได้ทำการศึกษา เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มารับบริการรักษาที่โรงพยาบาลตากสิน ตั้งแต่วันที่ 1 -31 มีนาคม 2530 จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 118 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังขาดความรู้เรื่องกฎจราจรมีทัศนคติที่ไม่ถูกต้อง คิดว่าอุบัติเหตุเกิดจากโชคชะตาหรือเคราะห์ และมีความคิดว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากผู้อื่นและสิ่งแวดล้อม และจากการทดสอบทางสถิติพบว่า อายุ อาชีพ การศึกษาที่แตกต่างกัน ไม่ได้ทำให้ผู้ขับขี่มีสภาพความรู้ความปลอดภัยแตกต่างกัน

วนิดา เมธาลักษณ์ (2534) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาโรงพยาบาลสังกัดกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย ผลการวิจัยพบว่า ช่วงอายุ 20 -24 ปี เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 26 ส่วนประสบการณ์ในการขับขี่อยู่ในช่วง 1 -3 ปี มากที่สุดร้อยละ 38 และการตรวจเช็คสภาพรถมีความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บ

สุรัชย์ เจริญกุล (2536) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มอายุ 15 -24 ปี จังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15 - 24 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 175 คน และกลุ่มควบคุม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุ 15 - 24 ปี ที่มาโรงพยาบาลเดียวกันด้วยสาเหตุอื่น จำนวน 266 คน ผลการวิจัยพบว่า การดื่มสุราหรือของมีเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานโดยสารรถประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย และไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย ผลการวิจัยพบว่า ประสบการณ์การขับรถน้อยมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมาก

อำนาจ นาคแก้ว (2534) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งเพศชายและหญิงที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 194 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรสูงกว่า

จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้นเป็นงานวิจัยที่เกี่ยวกับการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสามารถสรุปได้ว่า สาเหตุสำคัญของการอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากหลายปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถสรุปได้ 4 ด้าน คือ ปัจจัยด้านส่วนบุคคล เช่น

อายุ เพศ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านวิศวกรรม และปัจจัยด้านความรู้ด้านกฎหมาย ซึ่งปัจจัยนี้ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

### 3. งานวิจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของต่างประเทศ

ซาจ (Zajc, 1996) ศึกษาเกี่ยวกับมาตรการการลดอุบัติเหตุในประเทศสโลวีเนีย พบว่าการตั้งด่านตรวจเป็นมาตรการป้องกันที่ช่วยลดอุบัติเหตุได้ เพราะผู้ขับขี่จะชะลอความเร็วของรถลงเมื่อพบด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ และการตรวจจับดังกล่าวนี้ ยังให้ผลดีในการกระทำผิดอย่างอื่นได้ด้วย เช่น ตรวจระดับแอลกอฮอล์ การตรวจใบอนุญาตขับขี่

ซาอัล (Zaal, D., 1994) ศึกษามาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร ในเรื่องการขับขี่รถด้วยความเร็วสูง การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การใช้เข็มขัดนิรภัย และการดื่มแอลกอฮอล์ พบว่าการขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 30 ของการบาดเจ็บที่เกิดจากอุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน มาตรการที่จะช่วยลดพฤติกรรมการณ์นี้ได้แก่ 1) การให้การศึกษาเกี่ยวกับกฎและการปฏิบัติตามกฎจราจร 2) การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง 3) การแก้ไขข้อบกพร่องของถนนในทางวิศวกรรมและทางสภาพแวดล้อม

Cicco Damd Moberg (1987) ได้ทำการศึกษา พฤติกรรมความปลอดภัยทางจราจร และความคิดเห็นของผู้ขับขี่ที่มีอายุ 18-20 ปี เพื่อสำรวจปัญหาความปลอดภัยทางจราจรทางถนน และเพื่อแก้ไขปัญหของผู้ขับขี่ที่อายุน้อย ผลการศึกษา พบว่า ปัญหาด้านความปลอดภัยทางจราจรของผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย คือ พฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง ทักษะคติเกี่ยวกับปัญหา การจราจรของเพศหญิงจะแตกต่างจากเพศชาย เพศหญิงจะมีการป้องกันเกี่ยวกับปัญหาการจราจรมากกว่าเพศชาย และผู้ที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัยจะมีทัศนคติทางบวกในเรื่องความปลอดภัยทางจราจรสูง

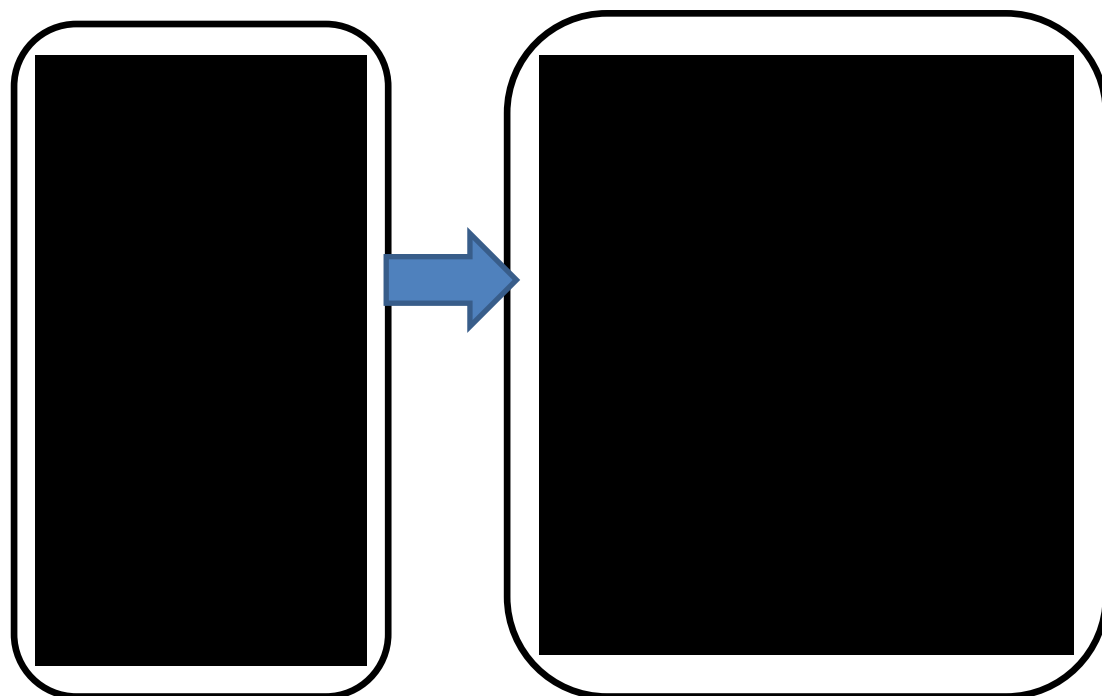
เอลเลียต , โบฮัน และเซตต์ (Elliott, Baughan, and Sexton, 2007) ศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับความผิดพลาดในการขับขี่ และการฝ่าฝืนกฎจราจรในประเทศอังกฤษ โดยสอบถามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ ที่เกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่ 1) ความผิดพลาดจากสภาพการจราจร 2) การขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 3) การขับขี่โดยประมาท 4) ความพร้อมของอุปกรณ์ป้องกัน 5) การสูญเสียการควบคุม ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยด้านพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ความสัมพันธ์กับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ คือ การขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

จากงานวิจัยที่ได้พบทวนและรวบรวมดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่ามีการวิจัยเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุทางถนน ไข่มุกมากมาย ซึ่งสามารถสรุปงานวิจัยออกเป็น 2 ด้าน งานวิจัยเกี่ยวกับ

ปัจจัยหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และงานวิจัยศึกษาเกี่ยวกับมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่เป็นการนำนโยบายไปปฏิบัติในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ผลวิจัยพบว่า ส่วนใหญ่ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ 4 ด้าน ด้านคน ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ด้านยานพาหนะ ด้านกฎหมาย ซึ่งทำให้ผู้วิจัยสนใจสามารถนำมาประยุกต์และเชื่อมโยงกับงานวิจัยมุมมองของประชาชนในอำเภอกาฬสินธุ์ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานในอนาคต

## 2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้กรอบแนวคิดของการวิจัยนี้



ภาพประกอบ 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

### บทที่ 3

#### วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษามุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ เพื่อนำผลการวิจัยไปปรับปรุงประสิทธิผลการดำเนินงานในอนาคต โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

- 3.1 ประชากรกลุ่มตัวอย่างวิธีการสุ่มตัวอย่าง
- 3.2 แบบแผนการวิจัย
- 3.3 เครื่องมือในการวิจัย
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล วิธีการทางสถิติที่ใช้

#### 3.1 ประชากรกลุ่มตัวอย่างวิธีการสุ่มตัวอย่าง

ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการศึกษานี้ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชาชนผู้ที่มีสัญชาติไทยมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยใช้ฐานข้อมูลระบบสถิติทางการทะเบียนสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง จำนวนประชากรในพื้นที่ 4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คือ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคลองแห และเทศบาลเมืองคอหงส์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา รวม 290,843 คน ใช้การวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามดำเนินการศึกษากลุ่มประชากร โดยการเดินสำรวจตามครัวเรือนผู้ที่มีสัญชาติไทยและมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านใน 4 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ข้อมูลอ้างอิงจาก (งานทะเบียนราษฎร์ของอำเภอหาดใหญ่ พ.ศ.2562)

คำนวณการหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างประชากร โดยใช้สูตรของยามานะ (Yamane, 1973) ดังนี้

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

โดย  $n$  = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

$N$  = จำนวนประชากร (population)

$E$  = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิด(0.05)

$$\begin{aligned} \text{แทนค่า } n &= \frac{290,843}{1 + (290,843)(0.05)^2} \\ &= \frac{290,843}{1728.1075} \\ &= 400 \end{aligned}$$

ดังนั้น ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ 400 คนโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสัดส่วน (Stratified sampling) ดังตารางด้านล่าง

ตาราง 3.1 รายชื่อกลุ่มตัวอย่าง 400 คน ของประชากรอำเภอหาดใหญ่

ที่	พื้นที่	จำนวนประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
1	เทศบาลนครหาดใหญ่/ตำบลหาดใหญ่	156,802	216
2	เทศบาลเมืองควนล้ง/ตำบลควนล้ง	48,221	66
3	เทศบาลเมืองคอหงส์/ตำบลคอหงส์	46,441	64
4	เทศบาลเมืองคลองแห/ตำบลคลองแห	39,379	54
รวมทั้งหมด (คน)		209,843	400



ภาพประกอบ 3.1 แผนที่อำเภอหาดใหญ่

### 3.2 แบบแผนการวิจัย

การศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ จะศึกษาข้อมูล ดังนี้

3.2.1 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) คือ ข้อมูลที่ได้จากการสืบค้นฐานข้อมูลระบบสถิติทางการทะเบียนสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง ได้แก่ กลุ่มประชากรหมายถึง ประชาชนผู้มีสัญชาติไทย และมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน 4 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา (ข้อมูลอ้างอิงจากงานทะเบียนราษฎร์ของอำเภอหาดใหญ่ พ.ศ. 2562)

3.2.2 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลจากแหล่งข้อมูลโดยตรง ได้แก่ ทำแบบสอบถามระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

### 3.3 เครื่องมือในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามที่ผู้ทำการศึกษาค้นคว้าสร้างขึ้น โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพที่แท้จริงเกี่ยวกับ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ พื้นที่อาศัย รายได้ การได้รับใบอนุญาตขับรถและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 4 ด้าน ได้แก่ 1) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน 2) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน 3) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ 4) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อม

ส่วนที่ 3 คำถามปลายเปิด (Open Form) แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

#### 3.3.1 วิธีสร้างเครื่องมือและการทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ

##### การสร้างเครื่องมือในการวิจัย

ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถาม ดังนี้ แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามเพื่อวัดระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยใช้มาตราส่วนประเมินค่า (Liker Rating Scale) ซึ่งเป็น

แบบสอบถามที่มีลักษณะการตอบเป็นการประเมินค่าความมากน้อย ซึ่งจะวัดว่าผู้ตอบมีความคิดเห็นกับคำถามในแต่ละข้ออยู่ในระดับใด ดังนี้

ระดับความคิดเห็นของแบบสอบถามของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

ระดับความคิดเห็น	ระดับคะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5
เห็นด้วย	4
ไม่แน่ใจ	3
ไม่เห็นด้วย	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1

และได้สร้างข้อความให้สามารถวัดระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน 20 ข้อ

### 3.3.2 การทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และการเก็บรวบรวมข้อมูลนี้เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับการศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษา ค้นคว้า รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และข้อมูลจากศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนจังหวัดสงขลา รวมทั้งศึกษาจาก ตำรา ทฤษฎี และงานวิจัยต่าง ๆ รวมไปถึงศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถามการวิจัย

2. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบพิจารณาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถาม และนำมาปรับปรุงแก้ไข นำแบบสอบถามที่ปรับแก้เรียบร้อยแล้วไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา โดยใช้ความสอดคล้อง (Index of Consistency: IOC) ระหว่างข้อคำถามกับประเด็นหลักของเนื้อหา โดยการให้คะแนนของผู้เชี่ยวชาญ ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.67 ขึ้นไป ผู้วิจัยจะเลือกข้อคำถามนั้น ๆ นำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะ และผลจากการทดสอบพบว่าแบบสอบถามทุกข้อคำถามมีค่า IOC ตั้งแต่ 0.67-1.00

3. นำแบบสอบถามที่ไปหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยนำแบบสอบถามที่ผ่านการแก้ไขแล้วไปทำการทดลองก่อนการปฏิบัติจริง (Pre-Test) กับประชาชนที่ไม่ใช่ประชากรที่ใช้ในการศึกษา จำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบความเข้าใจในข้อคำถามของผู้ตอบแบบสอบถาม

และความสอดคล้องของเนื้อหา คำตอบกับวัตถุประสงค์ของคำถาม จากนั้นนำข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามดังกล่าวไปหาความเชื่อมั่นด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistics Package for the Social Sciences) ด้วยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) โดยค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.812 ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้ จึงถือว่าเป็นแบบสอบถามที่มีความเชื่อมั่นสามารถนำไปใช้ในการศึกษาวิจัยต่อไปได้

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

แนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม การศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ช่วงเทศกาลปีใหม่ ดำเนินการจัดเก็บข้อมูล ผู้ศึกษาทำการเก็บข้อมูลจากประชาชนโดยการเดินสำรวจตามครัวเรือนผู้ที่มีสัญชาติไทย และมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน ในเขตพื้นที่ 4 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นของอำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา แล้วให้ประชาชนทำการตอบแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผ่านการทดลอง และทำการปรับปรุงแก้ไขจนมีความสมบูรณ์แล้วไปสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา จำนวน 400 ชุด โดยการเดินสำรวจตามครัวเรือนผู้ที่มีสัญชาติไทย และมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน ขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จำนวน 4 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

2. ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน และเก็บรวบรวมแบบสอบถาม

3. นำแบบสอบถามที่ได้มาทั้งหมดทำการตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์อีกครั้ง เพื่อนำไปสู่กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

### 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติที่ใช้

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยการนำเอาข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ทั้งหมดมาตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ และนำไปวิเคราะห์ทางสถิติด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS (Statistics Package for the Social Sciences) ในการคำนวณหาค่าสถิติเพื่อตอบปัญหาการวิจัยต่อไป

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ตารางแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ตารางแจกแจง ความถี่ ค่าร้อยละ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ข้อมูลระดับความ



คิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และรายงานเป็นความเรียง ในส่วนที่ 2 แบบสอบถามระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 4 ด้าน ได้แก่ 1) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน 2) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน 3) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ 4) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อม เมื่อรวบรวมและแจกแจงความถี่แล้ว จะใช้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มประชากร แบ่งระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง ระดับต่ำ โดยมีเกณฑ์การพิจารณา ดังนี้

$$\frac{(\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด})}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{5-1}{3} = 1.33$$

ตามเกณฑ์ดังกล่าว ผู้วิจัยได้กำหนดการแปลความหมายของระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 2.33 ระดับความคิดเห็นประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ อยู่ในระดับต่ำ

คะแนนเฉลี่ย 2.34 - 3.67 ระดับความคิดเห็นประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ อยู่ในระดับปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 3.68 - 5.00 ระดับความคิดเห็นประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ อยู่ในระดับสูง

ส่วนที่ 3 วิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยส่วนบุคคล โดยใช้การทดสอบค่าที (t-test) และวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว One-Way ANOVA (F-test) รายงานเป็นความเรียง

ส่วนที่ 4 การนำผลการศึกษาไปจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงประสิทธิผลของการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ในอนาคต

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การศึกษามุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานในอนาคต ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองคลองแห จำนวน 400 คน โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม และใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยนำไปวิเคราะห์ทางสถิติด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป (SPSS) ซึ่งได้แบ่งการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลออกเป็น 4 ประเด็น ดังนี้

- 4.1 ข้อมูลทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่
- 4.3 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยส่วนบุคคล
- 4.4 การนำผลการศึกษา ไปจัดทำข้อเสนอแนะ ในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ในอนาคต

#### การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปวิเคราะห์ข้อมูลทางสังคมศาสตร์ และใช้สถิติในการวิเคราะห์ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) นำเสนอเป็นตารางประกอบบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) นำเสนอเป็นตารางประกอบบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ข้อมูลเกี่ยวกับการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยส่วนบุคคล โดยการใช้การทดสอบค่าที (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว One -Way ANOVA (F-test) รายงานความเรียง

4. การนำผลการศึกษาไปจัดทำข้อเสนอแนะ ในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่

#### ผลการวิเคราะห์

##### 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ พื้นที่อาศัย การมีใบอนุญาตขับขี่ และประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน แสดงผลเป็นจำนวนความถี่และค่าร้อยละ ดังตาราง 4.1

ตาราง 4.1 ค่าความถี่และค่าร้อยละ ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างดังนี้

(N=400)

ข้อมูล	ความถี่	ร้อยละ
เพศ		
1. ชาย	195	48.8
2. หญิง	205	51.2
อายุ		
1. 18 -20 ปี	63	15.8
2. 21 – 30 ปี	92	23.0
3. 31 – 40 ปี	104	26.0
4. 41 – 50 ปี	83	20.8
5. 51 – 60 ปี	33	8.3
6. 61 ปีขึ้นไป	25	6.3
ระดับการศึกษา		
1. ประถมศึกษา	30	7.5
2. มัธยมศึกษาตอนต้น	27	6.8
3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.	48	12.0
4. อนุปริญญา/ ปวส.	100	25.0
5. ปริญญาตรีขึ้นไป	195	48.8
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

ตาราง 4.1 ค่าความถี่และค่าร้อยละ ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างดังนี้

(N=400)

ข้อมูล	ความถี่	ร้อยละ
<b>อาชีพ</b>		
1. เกษตรกร	30	7.5
2. นักเรียน/นักศึกษา	57	14.2
3. พนักงานเอกชน	111	27.8
4. ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ	18	4.5
5. รับจ้างรายวัน	24	6.0
6. ค้าขาย/เจ้าของกิจการ/ธุรกิจส่วนตัว	112	28.0
7. ไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน	36	9.0
8. เกษียณอายุ	12	3.0
9. อื่นๆ	0	0
<b>รายได้</b>		
1. ต่ำกว่า 10,000 บาท	50	12.5
2. 10,001 – 20,000 บาท	105	26.3
3. 20,001 – 30,000 บาท	99	24.8
4. 30,001 – 40,000 บาท	37	9.3
5. มากกว่า 40,000 บาทขึ้นไป	17	4.3
6. ไม่มีรายได้	92	23.0
<b>พื้นที่อาศัย</b>		
1. เทศบาลนครหาดใหญ่	216	54.0
2. เทศบาลเมืองควนลัง	66	16.5
3. เทศบาลเมืองคอหงส์	64	16.0
4. เทศบาลเมืองคลองแห	54	13.5
<b>การมีใบอนุญาตขับขี่</b>		
1. มีใบอนุญาตขับขี่	336	84.0
2. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	64	16.0
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

ตาราง 4.1 (ต่อ)

(N=400)

ข้อมูล	ความถี่	ร้อยละ
ประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน		
1. เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน	161	40.3
2. ไม่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน	239	59.8
รวม	400	100

จากตาราง 4.1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 51.2 และเพศชาย จำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8

อายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 31 -40 ปี จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 21 – 30 ปี จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 ส่วนช่วงอายุที่มีผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด คือ ช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป มีจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3

ระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป มีจำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8 รองลงมา คือ ระดับการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 ส่วนระดับการศึกษาที่ผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด คือ ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.8

อาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ เจ้าของกิจการ/ ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0 รองลงมา คือ อาชีพพนักงานเอกชน จำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 27.8 รองลงมา คือ นักเรียน/ นักศึกษา และอื่น ๆ ตามลำดับ

รายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะมีรายได้ 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.3 รองลงมา คือ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 โดยกลุ่มรายได้ 40,001 บาทขึ้นไปเป็นกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุด

พื้นที่อาศัย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพื้นที่อาศัย คือ เทศบาลนครหาดใหญ่ จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54.0 รองลงมา คือ เทศบาลเมืองควนลัง จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 เทศบาลเมืองคอหงส์ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 และเทศบาลเมืองคลองแห จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5

การมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 84 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0

ประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 239 คน คิดเป็นร้อยละ 59.8 คน และผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.3

#### 4.2 ระดับความคิดเห็นประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) นำเสนอเป็นตารางประกอบบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังตารางดังนี้

ตาราง 4.2 ค่าความถี่และค่าร้อยละ ของผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

(N=400)

ข้อ	ข้อคำถาม	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>						
1	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รศขม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	170 (42.5)	117 (29.3)	111 (27.8)	2 (0.5)	0
2	ท่านคิดว่ามาตรการการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการ เปิด-ปิด ตามเวลากำหนด ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	210 (52.5)	107 (26.8)	82 (20.5)	1 (0.3)	0
3	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำกัดในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	199 (49.8)	107 (26.8)	93 (23.3)	1 (0.3)	0
4	ท่านคิดว่ามาตรการการตั้งด่านช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้	207 (51.7)	94 (23.5)	99 (24.8)	0	0
5	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการของทางหลวงที่มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	174 (43.5)	93 (23.3)	133 (33.3)	0	0

ตาราง 4.2 (ต่อ)

(N=400)

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>						
6	ท่านคิดว่าการจัดตั้งด่านชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	207 (51.7)	71 (17.8)	121 (30.3)	1 (0.3)	0
7	ท่านคิดว่าการจัดกิจกรรมทางศาสนา 1 อำเภอ 1 กิจกรรม เพื่อให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรม ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	184 (46.0)	75 (18.8)	137 (34.3)	4 (1.0)	0
8	ท่านคิดว่ามาตรการการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการการบังคับทางกฎหมายช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	211 (52.8)	77 (19.3)	108 (27.0)	4 (1.0)	0
9	ท่านคิดว่ามาตรการณรงค์ “ขับซึ่ปลอดภัย รักษาวินัยจราจร” ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	169 (42.3)	114 (28.5)	116 (29.0)	1 (0.3)	0
10	ท่านคิดว่าการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนักช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	215 (53.8)	87 (21.8)	97 (24.3)	1 (0.3)	0
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน</b>						
11	ท่านคิดว่ามาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ป้ายสัญญาณจราจร ในเส้นทางการจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	192 (48.0)	95 (23.8)	112 (28.0)	0	1 (0.3)
12	ท่านคิดว่าการเตรียมเส้นทางการจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่นช่วงเทศกาลปีใหม่และจุดพักริมทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	204 (51.0)	107 (26.8)	89 (22.3)	0	0
13	ท่านคิดว่ามาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือนจุดอันตราย จุดเสี่ยง ให้ชัดเจน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	181 (45.3)	113 (28.2)	104 (26.0)	1 (0.3)	1 (0.3)

ตาราง 4.2 (ต่อ)

(N=400)

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>						
14	ท่านคิดว่าการมีจุดบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	171 (42.8)	123 (30.8)	96 (24.0)	8 (2.0)	2 (0.5)
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ</b>						
15	ท่านคิดว่ามาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่ง ในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	160 (40.0)	125 (31.3)	112 (28.0)	3 (0.8)	0
16	ท่านคิดว่ามาตรการการให้รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการ หรือหลีกเลี่ยงใช้รถบรรทุก ช่วงเทศกาลปีใหม่ ในเส้นทางสายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	203 (50.7)	117 (29.3)	78 (19.5)	2 (0.5)	0
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม</b>						
17	ท่านคิดว่า การดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวกวิสัยสภาพแวดล้อมตลอดเส้นทาง การจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	196 (49.0)	112 (28.0)	90 (22.5)	2 (0.5)	0
18	ท่านคิดว่า การจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทางและรวมทั้งการจราจรป้ายเตือนจุดเสี่ยง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	218 (54.5)	101 (25.3)	77 (19.3)	4 (1.0)	0
19	ท่านคิดว่ามาตรการการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยงโค้งอันตราย ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	277 (69.3)	76 (19.0)	46 (11.5)	1 (0.3)	0
20	ท่านคิดว่ามาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	294 (73.5)	59 (14.8)	47 (11.8)	0	0



จากตาราง 4.2 ซึ่งแสดงค่าความถี่ และค่าร้อยละของระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยจากแบบสอบถามมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 4 ด้าน โดยแบ่งออกเป็น 20 มาตรการ ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยมากที่สุดกับมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 เห็นด้วย จำนวน 294 คน คิดเป็นร้อยละ 73.5 รองลงมา คือ มาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือ ในจุดเสี่ยง โต้แย้งอันตราย ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นด้วย จำนวน 277 คน คิดเป็นร้อยละ 69.3 มาตรการการจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทางและรวมทั้งการจราจรป้ายเตือนจุดเสี่ยง เห็นด้วย จำนวน 218 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 มาตรการการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนักช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วย จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 53.8 และมาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยน้อย คือ มาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารไม่ประจำทางช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วย จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0

ตาราง 4.2.1 ค่าความถี่ ค่าร้อยละและค่าเฉลี่ย ของผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง (รวมทุกด้าน) ดังนี้

(N=400)

ข้อคำถาม	ร้อยละระดับความคิดเห็น(ร้อยละ)					$\bar{X}$	S.D	ระดับความคิดเห็นประชาชน
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	48.6	23.5	27.4	0.4	0	4.20	0.46	สูง
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	46.8	27.4	25.1	0.6	0.3	4.19	0.54	สูง
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	45.4	30.3	23.8	0.6	0	4.20	0.60	สูง
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	61.6	21.8	16.3	0.4	0	4.44	0.47	สูง
<b>รวมเฉลี่ย</b>	<b>50.5</b>	<b>24.6</b>	<b>24.3</b>	<b>0.4</b>	<b>0.1</b>	<b>4.25</b>	<b>0.39</b>	<b>สูง</b>

จากตาราง 4.2.1 ซึ่งแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พบว่าระดับความคิดเห็นในภาพรวมของการใช้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 4 ด้าน ภาพรวมความคิดเห็นด้วยอยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 4.25$ , S.D. = 0.39) โดยที่มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ( $\bar{X} = 4.44$ , S.D. = 0.47) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ( $\bar{X} = 4.20$ , S.D. = 0.46) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ( $\bar{X} = 4.20$ , S.D. = 0.60) และมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน ( $\bar{X} = 4.19$ , S.D. = 0.46)

ตาราง 4.2.2 ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน) ดังนี้

(N=400)

ข้อคำถาม	ร้อยละระดับความคิดเห็น(ร้อยละ)					$\bar{X}$	S.D	ระดับความคิดเห็นประชาชน
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>								
1. ท่านคิดว่าการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รศชม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	42.5	29.3	27.8	0.5	0	4.13	0.83	สูง
2. ท่านคิดว่ามาตรการการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการ เปิด-ปิด ตามเวลา กำหนด ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	52.5	26.8	20.5	0.3	0	4.31	0.80	สูง
3. ท่านคิดว่ามาตรการการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำกัดในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	49.8	26.8	23.3	0.3	0	4.26	0.82	สูง
4. ท่านคิดว่ามาตรการการตั้งด่านช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้	51.7	23.5	24.8	0	0	4.27	0.83	สูง
5. ท่านคิดว่าการใช้มาตรการของทางหลวงที่มีความเข้มงวดมากขึ้นในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ทำให้ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	43.5	23.3	33.3	0	0	4.10	0.87	สูง

ตาราง 4.2.2 (ต่อ)

(N=400)

ข้อความถาม	ร้อยละระดับความคิดเห็น(ร้อยละ)					$\bar{X}$	S.D	ระดับความคิดเห็นประชาชน
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>								
6. ท่านคิดว่าการจัดตั้งศูนย์ชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกั้นกลุ่มเสี่ยง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	51.7	17.8	30.3	0.3	0	4.21	0.88	สูง
7. ท่านคิดว่าการจัดกิจกรรมทางศาสนา 1 อำเภอ 1 กิจกรรม เพื่อให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรม ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	46.0	18.8	34.3	1.0	0	4.09	0.91	สูง
8. ท่านคิดว่ามาตรการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางกฎหมายช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	52.8	19.3	27.0	1.0	0	4.23	0.88	สูง
9. ท่านคิดว่ามาตรการรณรงค์ “ ขับขี่ปลอดภัย รักษาวินัยจราจร ” ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	42.3	28.5	29.0	0.3	0	4.12	0.84	สูง
10. ท่านคิดว่า การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	53.8	21.8	24.3	0.3	0	4.29	0.84	สูง
<b>รวมเฉลี่ย</b>	<b>48.6</b>	<b>23.5</b>	<b>27.4</b>	<b>0.4</b>	<b>0</b>	<b>4.20</b>	<b>0.46</b>	<b>สูง</b>

จากตาราง 4.2.2 ซึ่งแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พบว่า มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน 10 มาตรการ ระดับความคิดเห็นของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้วยกับมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 4.20$ , S.D. = 0.46) เห็นด้วยอย่างยิ่งในด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน คิดเป็นร้อยละ 46.8 เห็นด้วยร้อยละ 23.5 ไม่แน่ใจร้อยละ 27.4 และไม่เห็นด้วยร้อยละ 0.4 โดยที่มาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยมากที่สุด คือ มาตรการการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 53.8 ( $\bar{X} = 4.29$ , S. D. = 0.84) มาตรการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางกฎหมายช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 52.8 ( $\bar{X} = 4.23$ , S. D. = 0.88) และมาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยน้อย คือ มาตรการรณรงค์ “ขับขี้อุ่นใจ รักษาวินัยจราจร” ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 42.3 ( $\bar{X} = 4.12$ , S. D. = 0.84) มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รสขม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 42.5 ( $\bar{X} = 4.13$ , S. D. = 0.83) และมาตรการทางหลวงที่มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 43.5 ( $\bar{X} = 4.10$ , S. D. = 0.87)

ตาราง 4.2.3 ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน) ดังนี้

(N=400)

ข้อคำถาม	ร้อยละระดับความคิดเห็น(ร้อยละ)					$\bar{X}$	S.D	ระดับความคิดเห็นประชาชน
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน</b>								
11. ท่านคิดว่ามาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมป้ายสัญญาณจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	48.0	23.8	28.0	0	0.3	4.19	0.86	สูง
12. ท่านคิดว่าเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่นช่วงเทศกาลปีใหม่และจุดพักริมทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	51.0	26.8	22.3	0	0	4.28	0.80	สูง
13. ท่านคิดว่ามาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือนจุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ชัดเจน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	45.3	28.2	26.0	0.3	0.3	4.18	0.84	สูง
14. ท่านคิดว่าควรมีจุดบริการต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	42.8	30.8	24.0	2.0	0.5	4.13	0.88	สูง
<b>รวมเฉลี่ย</b>	<b>46.8</b>	<b>27.4</b>	<b>25.1</b>	<b>0.6</b>	<b>0.3</b>	<b>4.19</b>	<b>0.54</b>	<b>สูง</b>

จากตาราง 4.2.3 ซึ่งแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

พบว่า มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน 4 มาตรการ ระดับความคิดเห็นของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้วยกับมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 4.19$ , S.D. = 0.54) เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 46.8 เห็นด้วยร้อยละ 27.4 ไม่แน่ใจร้อยละ 25.1 และไม่เห็นด้วยร้อยละ 0.4 พบว่า มาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นด้วยมากที่สุด คือ มาตรการเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่นช่วงเทศกาลปีใหม่ และจุดพักริมทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 51.0 ( $\bar{X} = 4.28$ , S.D. = 0.80) และมาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยน้อย คือ มาตรการการมีจุดบริการต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 42.8 ( $\bar{X} = 4.13$ , S.D. = 0.54) มาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือนจุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ชัดเจน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 45.3 ( $\bar{X} = 4.18$ , S.D. = 0.88)

**ตาราง 4.2.4 ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ) ดังนี้**

(N=400)

ข้อคำถาม	ร้อยละระดับความคิดเห็น(ร้อยละ)					$\bar{X}$	S.D	ระดับความคิดเห็นประชาชน
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ</b>								
15. ท่านคิดว่ามาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	40.0	31.3	28.0	0.8	0	4.10	0.83	สูง
16. ท่านคิดว่ามาตรการการให้รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงใช้รถบรรทุก ช่วงเทศกาลปีใหม่ในเส้นทางสายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	50.7	29.3	19.5	0.5	0	4.30	0.79	สูง
<b>รวมเฉลี่ย</b>	<b>45.5</b>	<b>30.3</b>	<b>23.8</b>	<b>0.6</b>	<b>0</b>	<b>4.20</b>	<b>0.60</b>	<b>สูง</b>

จากตาราง 4.2.4 ซึ่งแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

พบว่า มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ 2 มาตรการ ระดับความคิดเห็นของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้วยกับมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะอยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 4.20$ , S.D. = 0.60) มีระดับความคิดเห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 45.5 เห็นด้วยร้อยละ 30.3 ไม่แน่ใจร้อยละ 23.8 และไม่เห็นด้วยร้อยละ 0.6 พบว่า มาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นด้วยมาก คือ มาตรการการให้บรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงใช้รถบรรทุกช่วงเทศกาลปีใหม่ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 50.7 ( $\bar{X} = 4.30$ , S.D. = 0.79) และมาตรการที่เห็นด้วยน้อย คือ มาตรการบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 40.0 ( $\bar{X} = 4.10$ , S.D. = 0.83)

**ตาราง 4.2.5 ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่าง (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม) ดังนี้**

(N=400)

ข้อความ	ร้อยละระดับความคิดเห็น(ร้อยละ)					$\bar{X}$	S.D	ระดับความคิดเห็นประชาชน
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม</b>								
17. ท่านคิดว่าการดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางจราจรช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ	49.0	28.0	22.5	0.5	0	4.25	0.81	สูง
18. ท่านคิดว่าการจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทางและรวมทั้งการจราจรป้ายเตือนจุดเสี่ยง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	54.5	25.3	19.3	1.0	0	4.33	0.81	สูง
19. ท่านคิดว่ามาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยงโค้งอันตรายช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	69.3	19.0	11.5	0.3	0	4.57	0.70	สูง
20. ท่านคิดว่ามาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	73.5	14.8	11.8	0	0	4.61	0.68	สูง
<b>รวมเฉลี่ย</b>	<b>61.6</b>	<b>21.8</b>	<b>16.3</b>	<b>0.4</b>	<b>0</b>	<b>4.44</b>	<b>0.47</b>	<b>สูง</b>

จากตาราง 4.2.5 ซึ่งแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม พบว่า มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม 4 มาตรการ ระดับความคิดเห็นของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็น อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 4.44$ , S.D. = 0.47) เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 61.6 เห็นด้วยร้อยละ 21.8 ไม่แน่ใจร้อยละ 16.3 และไม่เห็นด้วยร้อยละ 0.4 พบว่า มาตรการที่ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นด้วยมากที่สุด คือ มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 73.5 ( $\bar{X} = 4.61$ , S.D. = 0.68) มาตรการที่ประชาชนเห็นด้วยน้อย คือ การดำเนินการให้เกิดความสะดวก เพื่อให้อำนวยความสะดวกวิสัยสภาพแวดล้อมตลอดเส้นทางจราจร เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 49.0 ( $\bar{X} = 4.25$ , S.D. = 0.81)

#### 4.3 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการทดสอบความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับระดับความคิดเห็นของประชาชน โดยการวิเคราะห์ทดสอบค่า (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว One –Way ANOVA (F-test) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95.0 ในการทดสอบจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก เมื่อค่าสถิติทดสอบ (Sig.) มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนี้

4.3.1 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านเพศ

4.3.2 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านอายุ

4.3.3 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านระดับการศึกษา

4.3.4 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านอาชีพ

4.3.5 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านรายได้

4.3.6 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านพื้นที่อาศัย

4.3.7 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่

4.3.8 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน

4.3.1 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านเพศ

สมมติฐาน

ประชาชนที่มีเพศที่ต่างกันมีความระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ตาราง 4.3.1 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านเพศ

มาตรการ	เพศ	จำนวน	T-test Equality of Means			
			$\bar{X}$	S.D.	t	Sig (2-tailed)
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	ชาย	195	4.22	0.45	0.508	0.612
	หญิง	205	4.19	0.48		
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้าน	ชาย	195	4.21	0.52	0.573	0.567
	หญิง	205	4.18	0.57		
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงยานพาหนะ	ชาย	195	4.23	0.63	0.958	0.338
	หญิง	205	4.18	0.57		
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	ชาย	195	4.43	0.49	0.397	0.692
	หญิง	205	4.45	0.47		
รวมเฉลี่ย	ชาย	195	4.27	0.39	0.600	0.549
	หญิง	205	4.25	0.39		

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4.3.1 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ (t-test) ระหว่างของเพศของประชาชนกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน พบว่า ในภาพรวมและรายด้านมีค่าสถิติทดสอบ (Sig.) มากกว่า 0.05 ดังนั้น ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งหมายถึง เพศที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ที่ไม่แตกต่างกัน



#### 4.3.2 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านอายุ

สมมติฐาน

ประชาชนที่มีอายุที่แตกต่างกันมีความระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ตาราง 4.3.2 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านอายุ

มาตรการ	ความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	ระหว่างกลุ่ม	0.946	5	0.189	0.864	0.505
	ภายในกลุ่ม	86.215	395	0.219		
	รวม	87.161	399			
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	ระหว่างกลุ่ม	1.342	5	0.268	0.907	0.476
	ภายในกลุ่ม	116.644	395	0.296		
	รวม	117.986	399			
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	1.571	5	0.314	0.865	0.505
	ภายในกลุ่ม	143.074	395	0.363		
	รวม	144.644	399			
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	0.578	5	0.116	0.500	0.776
	ภายในกลุ่ม	90.997	395	0.231		
	รวม	91.575	399			
รวมเฉลี่ย	ระหว่างกลุ่ม	0.462	5	0.092	0.605	0.696
	ภายในกลุ่ม	60.178	395	0.153		
	รวม	60.640	399			

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4.3.2 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ One – way- ANOVA เปรียบเทียบระหว่างอายุของประชาชนกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน พบว่า ในภาพรวมและรายด้านมีค่าสถิติทดสอบ (Sig.)

มากกว่า 0.05 ดังนั้น ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งหมายถึง อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 4.3.3 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปี ตามปัจจัยด้านการศึกษา

สมมติฐาน

ประชาชนที่มีการศึกษาที่แตกต่างกันมีความระดับคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ตาราง 4.3.3 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีตามปัจจัยด้านการศึกษา

มาตรการ	ความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	ระหว่างกลุ่ม	0.531	5	0.133	0.605	0.659
	ภายในกลุ่ม	86.630	395	0.219		
	รวม	87.161	399			
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	ระหว่างกลุ่ม	0.549	5	0.13	0.462	0.764
	ภายในกลุ่ม	114.437	395	0.297		
	รวม	117.986	399			
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	1.939	5	0.485	1.324	0.254
	ภายในกลุ่ม	142.705	395	0.361		
	รวม	144.644	399			
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	0.501	5	0.125	0.543	0.704
	ภายในกลุ่ม	91.074	395	0.231		
	รวม	91.575	399			
รวมเฉลี่ย	ระหว่างกลุ่ม	0.691	5	0.173	1.138	0.338
	ภายในกลุ่ม	59.949	395	0.152		
	รวม	60.640	399			

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4.3.3 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ One – way- ANOVA เปรียบเทียบระหว่างการศึกษาของประชาชนกับระดับคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน พบว่า ในภาพรวมและรายด้าน มีค่าสถิติทดสอบ

(Sig.) มากกว่า 0.05 ดังนั้น ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งหมายถึง การศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 4.3.4 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านอาชีพ

สมมติฐาน

ประชาชนที่มีอาชีพที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ตาราง 4.3.4 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านอาชีพ

มาตรการ	ความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	ระหว่างกลุ่ม	1.620	5	0.231	1.061	0.388
	ภายในกลุ่ม	85.541	395	0.218		
	รวม	87.161	399			
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	ระหว่างกลุ่ม	0.419	5	0.060	0.200	0.985
	ภายในกลุ่ม	117.567	395	0.300		
	รวม	117.986	399			
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	1.233	5	0.176	0.482	0.848
	ภายในกลุ่ม	143.411	395	0.366		
	รวม	144.644	399			
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	0.421	5	0.060	0.259	0.969
	ภายในกลุ่ม	91.153	395	0.233		
	รวม	91.575	399			
รวมเฉลี่ย	ระหว่างกลุ่ม	0.473	5	0.068	0.441	0.876
	ภายในกลุ่ม	60.167	395	0.153		
	รวม	60.640	399			

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4.3.4 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ One – way- ANOVA เปรียบเทียบระหว่างอาชีพของประชาชนกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน พบว่า ในภาพรวมและรายด้านมีค่าสถิติทดสอบ (Sig.)

มากกว่า 0.05 ดังนั้น ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งหมายถึง อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 4.3.5 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านรายได้

สมมติฐาน

ประชาชนที่มีรายได้ที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ตาราง 4.3.5 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านรายได้

มาตรการ	ความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	ระหว่างกลุ่ม	1.444	5	0.289	1.328	0.251
	ภายในกลุ่ม	85.717	395	0.218		
	รวม	87.161	399			
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	ระหว่างกลุ่ม	1.041	5	0.208	0.701	0.623
	ภายในกลุ่ม	116.945	395	0.297		
	รวม	117.986	399			
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	0.226	5	0.045	0.123	0.987
	ภายในกลุ่ม	144.418	395	0.367		
	รวม	144.644	399			
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	0.661	5	0.132	0.573	0.721
	ภายในกลุ่ม	90.914	395	0.231		
	รวม	91.575	399			
รวมเฉลี่ย	ระหว่างกลุ่ม	0.619	5	0.124	0.813	0.541
	ภายในกลุ่ม	60.021	395	0.152		
	รวม	60.640	399			

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4.3.5 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ One – way- ANOVA เปรียบเทียบระหว่างรายได้ของประชาชนกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน พบว่า ในภาพรวมและรายด้านมีค่าสถิติทดสอบ (Sig.)

มากกว่า 0.05 ดังนั้น ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งหมายถึง รายได้ที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 4.3.6 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านพื้นที่อาศัย

สมมติฐาน

ประชาชนมีพื้นที่อาศัยที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

#### ตาราง 4.3.6 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านพื้นที่อาศัย

มาตรการ	ความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	ระหว่างกลุ่ม	25.346	5	8.499	54.124	0.000*
	ภายในกลุ่ม	61.815	395	0.156		
	รวม	87.161	399			
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	ระหว่างกลุ่ม	15.559	5	5.186	20.021	0.000*
	ภายในกลุ่ม	102.427	395	0.259		
	รวม	117.986	399			
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	ระหว่างกลุ่ม	17.383	5	5.794	18.031	0.000*
	ภายในกลุ่ม	127.261	395	0.321		
	รวม	144.644	399			
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	14.854	5	4.951	25.557	0.000*
	ภายในกลุ่ม	76.721	395	0.194		
	รวม	91.575	399			
รวมเฉลี่ย	ระหว่างกลุ่ม	15.934	5	5.311	47.048	0.000*
	ภายในกลุ่ม	44.706	395	0.113		
	รวม	60.640	399			

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4.3.6 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ One – way- ANOVA ระหว่างพื้นที่อาศัยของประชาชนกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พบว่า ค่าสถิติทดสอบ (Sig.) เท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ

ทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งหมายถึง พื้นที่อาศัยที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน ซึ่งสามารถแสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่แต่ละด้านตามตารางต่อไปนี้

#### ตาราง 4.3.6.1 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน)

มาตรการ ลดปัจจัยเสี่ยง	พื้นที่อาศัย	พื้นที่อาศัย			
		เทศบาลนคร หาดใหญ่	เทศบาลเมือง ควนลัง	เทศบาลเมือง คอหงส์	เทศบาลเมือง คลองแห
ด้านคน	1. เทศบาลนครหาดใหญ่	-	.27572*	.36696*	.71898*
	2. เทศบาลเมืองควนลัง	-	-	-	.44327*
	3. เทศบาลเมืองคอหงส์	-	-	-	.35203*
	4. เทศบาลเมืองคลองแห	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง การเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ พื้นที่อาศัยกับระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 5 คู่ ได้แก่ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลเมืองควนลังกับเทศบาลเมืองคลองแห และเทศบาลเมืองคอหงส์กับเทศบาลเมืองคลองแห

#### ตาราง 4.3.6.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน)

มาตรการ ลดปัจจัยเสี่ยง	พื้นที่อาศัย	พื้นที่อาศัย			
		เทศบาลนคร หาดใหญ่	เทศบาลเมือง ควนลัง	เทศบาลเมือง คอหงส์	เทศบาลเมือง คลองแห
ด้านถนน	1. เทศบาลนครหาดใหญ่	-	-	.22902*	.55324*
	2. เทศบาลเมืองควนลัง	-	-	.26669*	.59091*
	3. เทศบาลเมืองคอหงส์	-	-	-	.32422*
	4. เทศบาลเมืองคลองแห	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง การเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ พื้นที่อาศัยกับระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 5 คู่ ได้แก่ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลเมืองควนลังกับเทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลเมืองควนลังกับเทศบาลเมืองคลองแห และเทศบาลเมืองคอหงส์กับเทศบาลเมืองคลองแห

ตาราง 4.3.6.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ)

มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	พื้นที่อาศัย	พื้นที่อาศัย			
		เทศบาลนครหาดใหญ่	เทศบาลเมืองควนลัง	เทศบาลเมืองคอหงส์	เทศบาลเมืองคลองแห
ด้านยานพาหนะ	1. เทศบาลนครหาดใหญ่	-	.22454*	.34578*	.39583*
	2. เทศบาลเมืองควนลัง	-	-	.57031*	.62037*
	3. เทศบาลเมืองคอหงส์	-	-	-	-
	4. เทศบาลเมืองคลองแห	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง การเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ พื้นที่อาศัยกับระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 5 คู่ ได้แก่ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลเมืองควนลังกับเทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองควนลังกับเทศบาลเมืองคลองแห

ตาราง 4.3.6.4 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ (มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม)

มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	พื้นที่อาศัย	พื้นที่อาศัย			
		เทศบาลนครหาดใหญ่	เทศบาลเมืองควนลัง	เทศบาลเมืองคอหงส์	เทศบาลเมืองคลองแห
ด้านยานพาหนะ	1. เทศบาลนครหาดใหญ่	-	.13068*	.18490*	.50694*
	2. เทศบาลเมืองควนลัง	-	-	.31558*	.63763*
	3. เทศบาลเมืองคอหงส์	-	-	-	.32205*
	4. เทศบาลเมืองคลองแห	-	-	-	-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง การเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ พื้นที่อาศัยกับระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 6 คู่ ได้แก่ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลเมืองควนลังกับเทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลเมืองควนลังกับเทศบาลเมืองคลองแห และเทศบาลเมืองคอหงส์กับเทศบาลเมืองคลองแห

#### 4.3.7 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่

สมมติฐาน

ประชาชนมีใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ตาราง 4.3.7 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่

มาตรการ	การมีใบอนุญาตขับขี่	จำนวน	T-test Equality of Means			
			$\bar{X}$	S.D.	t	Sig (2-tailed)
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	มีใบอนุญาตขับขี่	336	4.19	0.46	1.872	0.062
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	64	4.30	0.50		
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	มีใบอนุญาตขับขี่	336	4.18	0.54	1.147	0.252
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	64	4.27	0.58		
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	มีใบอนุญาตขับขี่	336	4.20	0.61	0.104	0.917
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	64	4.21	0.56		
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	มีใบอนุญาตขับขี่	336	4.43	0.491	1.142	0.150
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	64	4.53	0.40		
เฉลี่ย	มีใบอนุญาตขับขี่	336	4.25	0.39	1.44	0.150
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	64	4.32	0.38		

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



จากตาราง 4.3.7 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ (t-test) ระหว่างการใบอนุญาตขับขี่ของประชาชนกับระดับความเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน พบว่า ในภาพรวมและรายด้านมีค่าสถิติทดสอบ(Sig.) มากกว่า 0.05 ดังนั้น ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งหมายถึง การมีใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 4.3.8 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน

สมมติฐาน

ประชาชนมีประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่แตกต่างกันมีระดับความเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

#### ตาราง 4.3.8 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ตามปัจจัยด้านประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน

มาตรการ	ประสบการณ์อุบัติเหตุ	จำนวน	T-test Equality of Means			
			$\bar{X}$	S.D.	t	Sig (2-tailed)
1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน	เคยประสบอุบัติเหตุ	161	4.23	0.42	1.011	0.313
	ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	239	4.19	0.50		
2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน	เคยประสบอุบัติเหตุ	161	4.20	0.53	0.028	0.978
	ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	239	4.20	0.55		
3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ	เคยประสบอุบัติเหตุ	161	4.20	0.62	0.136	0.892
	ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	239	4.21	0.59		
4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม	เคยประสบอุบัติเหตุ	161	4.43	0.49	0.328	0.743
	ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	239	4.45	0.47		
รวม	เคยประสบอุบัติเหตุ	161	4.27	0.39	0.140	0.889
	ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	239	4.26	0.39		

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4.3.8 ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ (t-test) ระหว่างการประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประชาชนกับระดับความเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่แตกต่างกัน พบว่า ในภาพรวมและรายด้านมีค่าสถิติทดสอบ

(Sig.) มากกว่า 0.05 ดังนั้น ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งหมายถึง การมีประสบการณ์อุบัติเหตุที่แตกต่างกัน กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 4.4 การนำผลการศึกษาไปจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ในอนาคต

จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยมาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน ได้แก่ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ และมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้านเห็นด้วยในระดับสูง แต่มีบางมาตรการที่ประชาชนเห็นด้วยในระดับน้อยทำให้ผู้วิจัยนำผลการศึกษาดังกล่าวมาจัดทำเป็นข้อเสนอแนะ เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ในอนาคต ซึ่งมาสรุปได้ดังนี้

4.4.1 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน มาตรการที่ประชาชนเห็นด้วยน้อย คือ มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รสขม) อาจจะเป็นเพราะประชาชนไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย หรือมีพฤติกรรมประมาท ลึกคระนอง ไม่มีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับอำนาจ นาคแก้ว (2534) ได้ศึกษา ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร ฯ จากกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่ทั้งเพศชายและเพศหญิงที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร ฯ จำนวน 194 คน ผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรสูง และสอดคล้องกับ วณิดา กำจัดค์ศกร (2529) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มารับบริการในโรงพยาบาลตากสิน กลุ่มตัวอย่าง 118 คน และผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังขาดความรู้เรื่องกฎจราจร มีทัศนคติที่ไม่ถูกต้อง คิดว่าอุบัติเหตุเกิดจากโชครชะตา หรือคร่าวเคราะห์ และคิดว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจากผู้อื่นและสิ่งแวดล้อม

ส่วนข้อเสนอแนะ เห็นควรดำเนินการให้มีการส่งเสริมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร การบังคับใช้กฎหมายทางถนน มาตรการ (10 รสขม) อย่างต่อเนื่อง ดำเนินทั้งช่วงปกติและช่วงเทศกาล การให้ความรู้สาระสำคัญเกี่ยวกับกฎจราจร อาจจะทำผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ แผ่นพับ สื่อสังคมออนไลน์ หรือการเผยแพร่ผ่านวิทยุสื่อสาร การโฆษณาทำแผ่นป้ายตามจุดบริการต่าง ๆ ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวชุมชน เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มทุกเพศทุกวัย มีค่านิยมที่ให้ความสำคัญกับกฎจราจร และการบังคับใช้ทาง

กฎหมาย มีการจัดอบรม หรือหลักสูตรในโรงเรียน สถาบันการศึกษา เพื่อปลูกฝังค่านิยมความปลอดภัยทางถนน และความเข้าใจในกฎหมายจราจรให้แก่เด็กนักเรียน นักศึกษา การฝึกสอนการขับขี่ที่ปลอดภัย ส่วนประชาชนทั่วไปจัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้กฎจราจรในระดับชุมชน รวมทั้งการเพิ่ม โทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับ กฎตพงศ์ ราชันรุ่งศศิธร (2549) ได้ทำการศึกษา สาเหตุการจราจรของผู้ขับขี่วัยชราในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี การศึกษาด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากผู้ขับขี่อยู่ในระดับมาก โดยเกิดจากความประมาทมากที่สุด รองลงมา เกิดจากความเร่งรีบ ขับรถด้วยความเร็ว ด้านกระทำความผิดกฎหมายจราจร คิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เห็น จากการศึกษาพบว่า สำหรับการเสนอการป้องกันอุบัติเหตุเห็นควรจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หลักการขับขี่ที่ปลอดภัย ด้านการขับควรปฏิบัติตามกฎ 3ม, 1ข

4.4.1.1 มาตรการทางหลวงที่มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ประชาชนให้ความเห็นด้วยน้อย อาจจะผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดที่ถูกต้อง มีความประมาท คึกคะนอง ทำให้อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเกิดจากสาเหตุจากความเร็วกว่าที่กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับ กาญจนกรอง สุอังคะ (2559) ได้ทำการศึกษา พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างนักเรียนสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดนครราชสีมา, สุรินทร์ และชัยภูมิ พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพล โดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนข้อเสนอแนะ เห็นควรการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรในเรื่องอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ซึ่งในปัจจุบันกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วของรถตามประเภทของรถและประเภทถนนเป็นตัวกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่ ซึ่งทำให้ประชาชนที่ไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร เรื่องอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ จึงควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ป้ายโฆษณาตามสถานที่ต่าง ๆ บริเวณ 2 ข้างทางถนน เพื่อให้ประชาชนรับทราบถึงรายละเอียดอัตราความเร็วที่กฎหมายควบคุมตามประเภทต่าง ๆ รวมทั้งการปรับอัตราโทษให้สูงหากมีการกระทำความผิด สอดคล้องกับการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (2548) กรณีศึกษาความคิดเห็นของประชาชน 8 จังหวัด ที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ในช่วงเวลาปกติ ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อมาตรการบังคับทางกฎหมายของเจ้าหน้าที่ในช่วงปกติ และเห็นด้วยกับการพิจารณาลงโทษตามระดับความผิด เช่น การเพิ่มอัตราค่าปรับตามระดับ

ความเร็วในการขับขี่ที่เกินกว่ากำหนด และรวมทั้งอาจจะมี การพัฒนาระบบกล้องตรวจจับความเร็วทั่วทุกบริเวณ (Speed Camera) และการพัฒนาในอนาคตให้มีระบบติดตั้งอุปกรณ์ติดตามด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) กับรถทุกประเภทเป็นอุปกรณ์ที่ติดมากับรถจากบริษัท ไม่ได้ติดเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ แต่เป็นการติดกับรถทุกคัน เพื่อเป็นการตรวจสอบพฤติกรรม การขับขี่ เฉพาะในเรื่องของอัตราความเร็ว เป็นระบบตรวจจับความเร็ว โดยไม่ต้องใช้กล้องจับความเร็ว แต่ใช้เป็นระบบดาวเทียม เมื่อมีการขับเร็วเกินกว่ากำหนดให้มีใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ถึงเจ้าของรถให้มาจ่ายค่าปรับ

4.4.2 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน มาตรการที่ประชาชนเห็นด้วยน้อย คือ มาตรการติดตั้ง เครื่องหมาย ป้ายเตือน จุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ชัดเจน คิดว่าไม่ได้ช่วยให้อุบัติเหตุลดน้อยลง อาจจะเป็นเพราะการแสดงจุดเสี่ยง จุดอันตราย หรือป้าย อยู่ในระยะที่ไม่เหมาะสมตามความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนน หรือผู้ขับขี่มีพฤติกรรมที่ชอบเสี่ยง ไม่เชื่อฟังตามป้ายเตือน ชอบความท้าทาย สอดคล้องกับ คลยวัฒน์ พุทธามาตย์ (2553) ได้ทำการศึกษา การเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจเมืองหนองคาย ผลการวิจัย พบว่าอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมีมูลเหตุจากปัจจัยสำคัญ โดยที่ปัจจัยสิ่งแวดล้อม เช่น จุดเสี่ยง จุดอันตราย มาตรฐานด้านความปลอดภัยของถนนที่มีการออกแบบที่ไม่ปลอดภัยและไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนน

ส่วนข้อเสนอแนะ เห็นควรให้มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรอย่างต่อเนื่องตามหลักวิศวกรรมจราจร และมีการศึกษาทบทวนวิเคราะห์ จุดเสี่ยง อันตราย เพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้เป็นปัจจุบัน หรืออาจจะปรับเปลี่ยนระยะการวางป้ายเตือน จุดเสี่ยง จุดอันตราย ห่างกว่าปกติ และติดตั้งเป็นระยะหลาย ๆ จุดมากกว่าปกติในพื้นที่เสี่ยงอันตราย และมีการประชาสัมพันธ์ผ่านคลื่นความถี่วิทยุ ป้ายโฆษณาหรือป้ายรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ตามจุดบริการหรือบริเวณสถานที่ต่างๆ จุดพักรถ ร้านค้า บัม น้ำมัน เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบเส้นทางจราจรล่วงหน้า เกี่ยวกับจุดเสี่ยง จุดอันตราย ของเส้นทางนั้น ๆ พร้อมทั้งการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจร หรืออาจจะมีพัฒนาในอนาคตที่มีแอปพลิเคชันทุกพื้นที่ให้แสดงเส้นทาง จุดเสี่ยง จุดอันตรายที่มีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันเสมอ

4.4.3 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ประชาชนมีความคิดเห็นต่อ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ โดยมาตรการการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง มีความคิดเห็นด้วยน้อย อาจจะเนื่องจากปัจจุบันมีจำนวนรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารไม่ประจำทางจำนวนมาก ที่มีทั้งสภาพของรถที่ไม่ปลอดภัย พนักงานขับรถโดยสารที่มีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งที่ปัจจุบันรถตู้โดยสารสาธารณะมีการปรับ

ระบบขนส่งให้ รถโดยสารสาธารณะ มีการติดตั้งแถบตรวจจับความเร็ว (RFID) เพื่อตรวจจับความเร็วของรถ และมีการปรับจำนวนผู้โดยสารให้เหมาะสมมีความปลอดภัย แต่ก็มีกรณีฝ่าฝืนของพนักงานขับรถโดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ ให้ผู้โดยสารนั่งในจำนวนที่เกินกว่ากำหนด และมีการขับรถเร็วเกินกว่าอัตรากำหนด บางครั้งอาจจะมีการขับชี้ความเร็วปกติในพื้นที่ที่มีตัวตรวจจับความเร็ว และเร่งความเร็วในพื้นที่ที่ไม่มีตัวตรวจจับความเร็ว และเนื่องจากข้อจำกัดในการติดตั้งตัวตรวจจับความเร็วทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีการฝ่าฝืน ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน สอดคล้องกับ รมภ ทฤษฎธรรม (2538) ได้ทำการศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร การศึกษา พบว่า ผู้ที่มีทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ และมีพฤติกรรมขับชี้ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า และผู้ที่ไม่ตรวจเช็คครรถประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเครื่องยนต์ทำงานหนักตามปริมาณของระยะทางในการขับชี้ต่อวัน การตรวจเช็คระบบต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญ

ส่วนข้อเสนอแนะ เห็นควรให้มีการควบคุมดูแลเกี่ยวกับระบบขนส่งที่เข้มงวดให้ถูกต้องตามระเบียบมากขึ้น อาจจะมีการจัดทำทะเบียนฐานข้อมูลกลางของระบบขนส่ง พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารไม่ประจำทาง หรือรถให้เช่าบริการ พร้อมให้มีระบบประกันภัย และการติดตามโดยที่ให้รถทุกคันต้องติดเครื่อง (GPS Tracking) เพื่อให้ประชาชนสามารถติดตามสถานะการเดินทาง การจอดรอ พร้อมทั้งสำนักงานขนส่งสามารถตรวจเช็คเส้นทาง การเดินทางของพนักงานขับรถโดยสาร ระยะเวลาที่เดินทางพร้อมแจ้งเตือนหากมีการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด และการเพิ่มการติดตั้งตัวตรวจจับความเร็วที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ และให้มีการตรวจเช็คสภาพรถทุกรอบก่อนการใช้งาน พร้อมมีการจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร แก่พนักงานขับรถโดยสารสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึกการขับชี้ที่ปลอดภัยให้ความมั่นใจกับผู้โดยสาร และในการขับรถระยะทางไกลให้สำนักงานขนส่งจัดสถานที่รายตัวระหว่างทางจัดมีเจ้าหน้าที่นั่งประจำตามจุดตรวจ โดยให้พนักงานขับรถโดยสารรายงานตัว โดยใช้นิ้วมือในการแสดงตัวตน และให้ผู้ขับขี่แสดงจำนวนผู้โดยสารที่ซื้อตั๋ว พร้อมทั้งให้เจ้าหน้าที่ตรวจนับจำนวนผู้โดยสาร และจัดให้มีการปรับเปลี่ยนพนักงานขับรถโดยสารในการเดินทางระยะทางไกล รวมทั้งหากผู้ขับขี่มีการกระทำความผิดกฎจราจร หรือกฎระเบียบบังคับของขนส่ง ให้ลงโทษปรับเงินเป็น 2 เท่าของกฎหมายกำหนด พร้อมทั้งบันทึกเป็นประวัติ หากพบการกระทำความผิดเช่นเดิมให้โทษโดยการไล่ออก เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และผู้ขับขี่รถโดยสารไม่ประจำทางตระหนักถึงความสำคัญในการให้ความปลอดภัยการขับชี้และผู้โดยสาร

4.4.4 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการที่ประชาชนเห็นด้วยน้อยตามมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม คือ มาตรการดำเนินให้เกิดความสะดวกเพื่อให้เกิด

ความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางจราจร อาจจะเป็นการติดตั้งป้ายจราจร ทับบดบังการมองเห็น สภาพป้ายที่ไม่ชัดเจน รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ เช่น ควีนไฟจากการเผาขยะข้างทาง เป็นต้น

ส่วนข้อเสนอแนะ ให้มีการสำรวจตรวจสอบ และปรับปรุง ซ่อมแซม ป้ายข้างทางทุกป้าย อุปกรณ์เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายนำทางที่ไม่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น การปรับปรุงโทรทัศน์กล้องวงจรปิด ทุกจุดเสี่ยง ให้มีสภาพดีพร้อมใช้งานสม่ำเสมอ การตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้าย โฆษณาหรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทาง จุดเสี่ยงอันตรายเพื่อเพิ่มระยะเวลาการมองเห็น การตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ทาง และเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน ตลอดเส้นทาง ทุกถนน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรืออาจจะมีการสำรวจความต้องการของประชาชนในสภาพแวดล้อมที่ต้องการ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเส้นทางในการจราจร โดยการทำป้ายประชาสัมพันธ์ไว้ที่จุดพักรถ หรือจุดบริการนักท่องเที่ยว เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร เพื่อป้องกันผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญเส้นทาง ตลอดเส้นทาง ทุกถนน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือในอนาคตอาจจะมีการพัฒนาระบบนำทางแก่ผู้ขับขี่เพื่อแสดงเส้นทางจราจร ตลอดเส้นทาง สอดคล้องกับ วิฑูรย์ สิมะ โชคดี, วีระพงษ์ เกลิมจิระรัตน์ (2547) ได้กล่าวว่า การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในด้านวิศวกรรม โดยการใช้เทคโนโลยีและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ทันสมัยมาปรับปรุงแก้ไข การออกแบบถนนที่มีความเหมาะสม การติดตั้งเครื่องหมาย และสัญญาณจราจรต่าง ๆ เพื่อช่วยให้การควบคุมพาหนะบนทางถนนเป็นไปด้วยความสะดวกและปลอดภัย

จากการนำผลการศึกษามาจัดทำข้อเสนอแนะ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ซึ่งเป็นแนวทางสอดคล้องกับ วิฑูรย์ สิมะ โชคดี, วีระพงษ์ เกลิมจิระรัตน์ (2547) ได้กล่าวว่า การป้องกันอุบัติเหตุในการจราจรมีหลักสำคัญ 3 ประการ (3E) สรุปไว้ดังนี้ 1) ด้านการศึกษา (Education) 2) ด้านวิศวกรรม (Engineering) 3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

1. ด้านการศึกษา (Education) ให้การศึกษาเป็นกระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่นำไปสู่ความปลอดภัย โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างถูกต้อง เพื่อให้เกิดค่านิยม แนวคิด ทัศนคติ นำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย วิธีการจัดการศึกษาสามารถทำได้ดังนี้ การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมาย สัญญาณจราจร การใช้ถนนอย่างปลอดภัย การจัดการเผยแพร่ความรู้ทางตรงและทางอ้อมแก่ประชาชน นักเรียน และนักศึกษา การให้ความรู้ทางตรงเกี่ยวกับกฎหมายจราจร โดยการจัดหลักสูตรที่ในโรงเรียนระดับประถมศึกษาจนถึงอุดมศึกษา รวมทั้งพ่อแม่ ผู้ปกครองจะต้องให้ความรู้แก่บุตรหลานของตนเกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วย การให้ความรู้ทางอ้อมโดยการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย ผ่านทางสื่อมวลชนประเภทต่าง ๆ แก่บุคคลทั่วไป

จากการสำรวจพบว่าผู้ใช้ทางส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 60 ได้รับการเรียนรู้จากบุคคลต่าง ๆ และสื่อมวลชน

2. ด้านวิศวกรรม (Engineering) เป็นการดำเนินงานเกี่ยวกับงานวิศวกรรม การใช้เทคโนโลยีและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ทันสมัย มาปรับปรุงแก้ไข ในด้านต่างๆ ดังนี้ 1) การออกแบบถนนวงเวียน สะพาน ฯลฯ ที่ปลอดภัย และมีความเหมาะสมตามหลัก วิชาการ รวมทั้งผิวถนนที่แข็งแรง มั่นคง 2) การติดตั้งเครื่องหมาย และสัญญาณจราจรต่าง ๆ เพื่อช่วยให้การควบคุมพาหนะบนทางถนนเป็นไปด้วยความสะดวกและปลอดภัย 3) การทำทางเท้า ทางข้าม สะพานข้ามที่จำเป็น และมีความปลอดภัย 4) การติดตั้งไฟให้แสงสว่างบนถนนอย่างทั่วถึง 5) การกำหนดขนาดน้ำหนัทยานพาหนะให้เหมาะสมกับสภาพ 6) การกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะให้เหมาะสม

3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) 1) กฎหมายจราจร (Traffic Law) ต้องควบคุมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตามกฎหมายที่กำหนดไว้ และเมื่อทำผิดต้องลงโทษอย่างเคร่งครัด ไม่มีการยกเว้น ส่วนกฎหมายที่ซ้ำซ้อนควรมีการทบทวนใหม่ให้รัดกุม และเรียบง่าย เช่น รถยนต์ต้องมีเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับและผู้โดยสารต้องสวมเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งให้เรียบร้อยก่อนเคลื่อนรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่ และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ 2) การควบคุมรถยนต์ (Motor Vehicle Administration) จะช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจรคับคั่ง การควบคุมจำนวนรถยนต์ ทำได้หลายวิธี เช่น การเพิ่มภาษี การจัดระบบการขนส่งสาธารณะที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด ประชาชนก็ใช้บริการสาธารณะมากขึ้น และรวมถึงการควบคุมการสร้างยานพาหนะให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษามุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานในอนาคต ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองคลองแห ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 51.2 และเพศชายคิดเป็นร้อยละ 48.8 ส่วนใหญ่อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนมากที่สุดมีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 31 -40 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.0 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 21 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.0 ส่วนช่วงอายุที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด คือ ช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 6.3 ส่วนใหญ่จะมีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 48.8 รองลงมา คือ มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 25.0 ส่วนระดับการศึกษาที่ผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด คือ ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 6.8 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ ค้าขาย/เจ้าของกิจการ/ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 28.0 รองลงมา อาชีพพนักงานเอกชน คิดเป็นร้อยละ 27.8 และนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 14.2 และอื่นๆ ตามลำดับ และส่วนใหญ่จะมีรายได้ 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.3 รองลงมา คือ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 โดยกลุ่มรายได้ 40,001 บาทขึ้นไปเป็นกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุด และพื้นที่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม คือ เทศบาลนครหาดใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 54.0 รองลงมา คือ เทศบาลเมืองควนลัง คิดเป็นร้อยละ 16.5 เทศบาลเมืองคอหงส์ คิดเป็นร้อยละ 16.0 และเทศบาลเมืองคลองแห คิดเป็นร้อยละ 13.5 และส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 84 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 16.0 และผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นร้อยละ 59.8 และผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 40.3

5.1.2 ความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ผลการศึกษาความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ในภาพรวมระดับความคิดเห็นต่อมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 4 ด้าน ช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยที่



ประชาชนมีความคิดเห็นในภาพรวม เห็นด้วยอยู่ในระดับสูงมีค่าเฉลี่ยโดยรวมเท่ากับ ( $\bar{X} = 4.25$ , S.D. = 0.39) โดยที่มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ( $\bar{X} = 4.44$ , S.D. = 0.47) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ( $\bar{X} = 4.20$ , S.D. = 0.46) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ( $\bar{X} = 4.20$ , S.D. = 0.60) และมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน ( $\bar{X} = 4.19$ , S.D. = 0.46)

ความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน 10 มาตรการ ประชาชนมีความคิดเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 48.6 เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 23.5 ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 27.4 ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 0.4 โดยที่มาตรการเห็นด้วยมากที่สุด คือ การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 53.8 ( $\bar{X} = 4.29$ , S.D. = 0.84) มาตรการรองลงมา คือ มาตรการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการบังคับทางกฎหมาย ช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 52.8 ( $\bar{X} = 4.23$ , S.D. = 0.88) มาตรการการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการ เปิด-ปิด ตามเวลา กำหนด ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 52.5 ( $\bar{X} = 4.31$ , S.D. = 0.80) มาตรการการตั้งด่านช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 51.7 ( $\bar{X} = 4.27$ , S.D. = 0.83) การจัดตั้งด่านชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยง เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 51.7 ( $\bar{X} = 4.21$ , S.D. = 0.88) มาตรการการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำกัดในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 49.8 ( $\bar{X} = 4.26$ , S.D. = 0.82) การจัดกิจกรรมทางศาสนา 1 อำเภอ 1 กิจกรรม เพื่อให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรม ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 46.0 ( $\bar{X} = 4.09$ , S.D. = 0.91) และมาตรการที่เห็นด้วยน้อย การใช้มาตรการของทางหลวงที่มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 43.5 ( $\bar{X} = 4.10$ , S.D. = 0.87) การใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รสขม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 42.5 ( $\bar{X} = 4.13$ , S.D. = 0.83) และมาตรการรณรงค์ “ขับขีปลอดภัย รักษาวินัยจราจร” ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 42.3 ( $\bar{X} = 4.12$ , S.D. = 0.84)

มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน ตามความคิดเห็นของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามข้อที่ 11-14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนอยู่ในระดับสูง โดยที่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 46.8 เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 27.4 ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 25.1 และไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 0.6 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 0.3 โดยที่มาตรการการเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่นช่วงเทศกาลปีใหม่ และจุดพักริมทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 51.0 ( $\bar{X} = 4.28$ , S.D. = 0.80) รองลงมา คือ มาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ป้ายสัญญาณจราจรในเส้นทางจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 48.0 ( $\bar{X} = 4.19$ , S.D. = 0.86) และมาตรการที่เห็นด้วยน้อย คือ มาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือนจุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ชัดเจนช่วยลดปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 45.3 ( $\bar{X} = 4.18$ , S.D. = 0.84) และการมีจุดบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 42.8 ( $\bar{X} = 4.13$ , S.D. = 0.88)

มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ตามความคิดเห็นของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามข้อที่ 15 - 16 พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะอยู่ในระดับสูง โดยที่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 45.5 เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 30.3 ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 23.8 ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 0.6 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 0.6 โดยที่มาตรการการให้รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงใช้รถบรรทุกช่วงเทศกาลปีใหม่ในเส้นทางสายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 50.7 ( $\bar{X} = 4.30$ , S.D. = 0.79) และมาตรการที่เห็นด้วยน้อย คือ มาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารไม่ประจำทางช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 40.0 ( $\bar{X} = 4.10$ , S.D. = 0.83)

มาตรการสุดท้าย คือ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม จากผู้ตอบแบบสอบถามข้อที่ 17 - 20 นั้น ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูง เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 61.6 เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 21.8 ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 16.3 ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 0.4 โดยที่มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีความคิดเห็นด้วยมากที่สุด คือ เห็นด้วยคิดเป็น

ร้อยละ 73.5 ( $\bar{X} = 4.61$ , S.D. = 0.68) รองลงมา คือ มาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยง  
 โค้งอันตรายช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 69.3 ( $\bar{X} = 4.57$ ,  
 S.D. = 0.70) และมาตรการการจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทางและรวมทั้งการจราจรป้ายเตือน  
 จุดเสี่ยง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 54.5 ( $\bar{X} = 4.33$ , S.D. =  
 0.81) และมาตรการที่เห็นด้วยน้อย คือ การดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวกวิสัย  
 สภาพแวดล้อมตลอดเส้นทางจราจรช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เห็นด้วยคิดเป็น  
 ร้อยละ 49.0 ( $\bar{X} = 4.25$ , S.D. = 0.81)

### 5.1.3 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยส่วนบุคคล ดังนี้

#### 5.1.3.1 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านเพศ

##### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีเพศที่ต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกัน  
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ (t-test) พบว่า เพศที่ต่างกัน  
มีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 5.1.3.2 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านอายุ

##### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีอายุที่ต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกัน  
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ One – way- ANOVA พบว่า อายุที่  
แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่  
ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 5.1.3.3 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านการศึกษา

#### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีการศึกษาที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติ One – way- ANOVA พบว่าการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 5.1.3.4 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านอาชีพ

##### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีอาชีพที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติ One – way- ANOVA พบว่า อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 5.1.3.5 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านรายได้

##### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีรายได้ที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติ One – way- ANOVA พบว่า รายได้ที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

#### 5.1.3.6 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านพื้นที่อาศัย

##### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีพื้นที่อาศัยที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติ One – way- ANOVA พบว่า พื้นที่อาศัยที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

### 5.1.3.7 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่

#### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติ (t-test) พบว่า การมีใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

### 5.1.3.8 เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ตามปัจจัยด้านประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนน

#### สมมติฐาน

ประชาชนที่มีประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่แตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติ (t-test) พบว่า การมีประสบการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ไม่แตกต่างกัน

## 5.2 อภิปรายผล

จากการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิผลการดำเนินงานในอนาคต ผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน ได้แก่ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ และมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พบว่า ประสิทธิภาพของมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน ตามความคิดเห็นของประชาชน โดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง ซึ่งหมายถึง การบรรลุเป้าหมายของมาตรการที่วางไว้ คือ การดำเนินงานในภาพรวม ให้ประชาชนเดินทางสัญจรอย่างมีความปลอดภัยและมีความสุขในช่วงเทศกาลปีใหม่ แต่มีมาตรการที่ประชาชนให้ความคิดเห็นด้วยน้อย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า มาตรการนั้นมีประสิทธิผลน้อย ซึ่งจากการศึกษาผู้วิจัยได้ทำข้อเสนอแนะเพื่อ

ใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ใน  
อนาคต ซึ่งสามารถนำผลการศึกษามาอภิปรายได้ ดังนี้

5.2.1 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน จากงานวิจัย พบว่า ประชาชนไม่มีความรู้  
ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย หรือมีพฤติกรรมประมาท กึกคะนอง เห็น  
ควรเสนอแนะ ให้มีการส่งเสริมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร การบังคับใช้กฎหมาย  
ทางถนน มาตรการ (10 รสขม) การให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร ในเรื่องอัตราความเร็วที่  
กฎหมายกำหนด อาจจะทำผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ หรือการเผยแพร่ผ่านวิทยุสื่อสาร การโฆษณาทำ  
แผ่นป้ายตามจุดบริการต่าง ๆ การประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวชุมชน เพื่อปลูกฝังค่านิยม  
ความปลอดภัยทางถนนและความเข้าใจในกฎหมายจราจร

5.2.2 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน จากงานวิจัย พบว่า เห็นควรเสนอแนะให้มี  
การปรับปรุงพื้นผิวจราจรอย่างต่อเนื่องตามหลักวิศวกรรมจราจร และมีการศึกษาทบทวนวิเคราะห์  
จุดเสี่ยง อันตราย เพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้เป็นปัจจุบัน หรืออาจจะปรับเปลี่ยนระยะการวางป้าย  
เตือน จุดเสี่ยง จุดอันตราย ห่างกว่าปกติ และติดตั้งเป็นระยะหลาย ๆ จุดมากกว่าปกติในพื้นที่เสี่ยง  
อันตราย มีการประชาสัมพันธ์ผ่านคลื่นความถี่วิทยุ ป้ายโฆษณาหรือป้ายรณรงค์ หรือการ  
ประชาสัมพันธ์ตามจุดบริการหรือบริเวณสถานที่ต่าง ๆ จุดพักรถ ร้านค้า เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนน  
ทราบเส้นทางจราจรล่วงหน้า พร้อมทั้งการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของ  
ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจร หรืออาจจะมีการพัฒนาในอนาคตที่มีแอปพลิเคชันทุกพื้นที่ใน  
จังหวัดให้แสดงเส้นทาง จุดเสี่ยง จุดอันตรายที่มีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันเสมอ

5.2.3 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ จากงานวิจัยพบว่า เห็นควรให้มีการ  
ควบคุมดูแลเกี่ยวกับระบบขนส่งที่เข้มงวดให้ถูกต้องตามระเบียบมากขึ้น อาจจะมีการจัดทำทะเบียน  
ฐานข้อมูลกลางของระบบขนส่ง พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารไม่ประจำ  
ทาง รถให้เช่าบริการ พร้อมให้มีระบบประกันภัย และการติดตามโดยที่ให้รถทุกคันต้องติดเครื่อง  
(GPS Tracking) เพื่อให้ประชาชนสามารถติดตามสถานการณ์เดินทางและเส้นทางรวมทั้ง  
สำนักงานขนส่งสามารถติดตามการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะ การแวะจอดรถ ความเร็วใน  
การเดินทาง และให้มีการติดตั้งตัวตรวจจับความเร็วที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ให้สำนักงานขนส่งจัด  
สถานที่รายตัวระหว่างทางจัดมีเจ้าหน้าที่นั่งประจำตามจุดตรวจ โดยให้พนักงานขับรถโดยสาร  
รายงานตัว โดยใช้นิ้วมือในการแสดงตัวตน และให้ผู้ขับขี่แสดงจำนวนรายการผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วมา  
พร้อมทั้งให้เจ้าหน้าที่ตรวจนับจำนวนผู้โดยสาร รวมทั้งหากผู้ขับขี่มีการกระทำความผิดกฎจราจร  
หรือกฎระเบียบบังคับของขนส่ง ให้ลงโทษปรับเงินเป็น 2 เท่าของกฎหมายกำหนด พร้อมทั้งบันทึก  
เป็นประวัติ หากพบการกระทำความผิดเดิมให้โทษโดยการไล่ออก เพื่อให้ผู้ขับขี่รถโดยสาร

สาธารณะ และผู้ขับขี่รถโดยสารไม่ประจำทางตระหนักถึงความสำคัญในการให้ความปลอดภัยการขับขี่ของผู้โดยสาร

5.2.4 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม จากงานวิจัย พบว่า เห็นควรให้มีการสำรวจตรวจสอบ และปรับปรุง ซ่อมแซม ป้ายข้างทางทุกป้าย อุปกรณ์เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายนำทางที่ไม่บังคับทัศนวิสัยในการมองเห็นการปรับปรุงโทรทัศน์กล้องวงจรปิด ทุกจุดเสี่ยง ให้มีสภาพดีพร้อมใช้งานสม่ำเสมอ การตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณาหรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทาง จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น การเดินเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน ตลอดจนเส้นทาง หรืออาจจะมีการสำรวจความต้องการของประชาชนในสภาพแวดล้อมที่ต้องการ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเส้นทางในการจราจร โดยการทำป้ายประชาสัมพันธ์ไว้ที่จุดพักรถ หรือจุดบริการนักท่องเที่ยว เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร เพื่อป้องกันผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญเส้นทาง ตลอดจนเส้นทาง ทุกถนน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือในอนาคตอาจจะมีการพัฒนาระบบนำทางแก่ผู้ขับขี่เพื่อแสดงเส้นทางจราจรตลอดเส้นทาง

5.2.5 การศึกษาครั้งนี้ พบว่า พื้นที่อาศัยที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่แตกต่างกัน ดังนั้น ควรนำไปวางแผน ปรับปรุงแก้ไข การใช้มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ให้สอดคล้อง เหมาะสมกับพื้นที่ และต้องตามความต้องการของประชาชน

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 1. ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

จากการศึกษาศึกษามุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานในอนาคต ผลการศึกษาคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้อามาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน ได้แก่ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมทำให้ได้ข้อมูลที่จะเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ดังนี้

1.1 การศึกษาครั้งนี้ พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้อามาตรการลดปัจจัยเสี่ยง 4 ด้าน พบว่า

1.1.1 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้าน เห็นควรดำเนินการให้มีการส่งเสริมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร ความรู้เกี่ยวกับความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การบังคับใช้

กฎหมายทางถนน การให้ความรู้สาระสำคัญเกี่ยวกับกฎจราจร อาจจะทำผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ แผ่นพับ สื่อสังคมออนไลน์ หรือการเผยแพร่ผ่านวิทยุสื่อสาร การโฆษณาทำแผ่นป้ายตามจุดบริการต่างๆ ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวชุมชน เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มทุกเพศทุกวัย มีค่านิยมที่ให้ความสำคัญกับกฎจราจรและการบังคับใช้ทางกฎหมาย มีการจัดอบรมหรือหลักสูตรในโรงเรียน สถาบันการศึกษา เพื่อปลูกฝังค่านิยมความปลอดภัยทางถนนและความเข้าใจในกฎหมายจราจรให้แก่เด็กนักเรียน นักศึกษา การฝึกสอนการขับขี่ที่ปลอดภัย ส่วนประชาชนทั่วไปจัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้กฎจราจรในระดับชุมชน รวมทั้งการเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรรวมทั้งอาจจะมีการพัฒนาระบบกล้องตรวจจับความเร็วทั่วทุกบริเวณ (Speed Camera) และอาจจะเป็นการพัฒนาในอนาคตให้มีระบบติดตั้งอุปกรณ์ติดตามด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) กับรถทุกประเภทเป็นอุปกรณ์ที่ติดกับรถจากบริษัท เพื่อเป็นการตรวจสอบพฤติกรรมขับขี่ เฉพาะในเรื่องของอัตราความเร็วเป็นระบบตรวจจับความเร็วโดยไม่ต้องใช้กล้องจับความเร็ว แต่ใช้เป็นระบบดาวเทียม เมื่อมีการขับรถเร็วเกินกว่ากำหนดให้มีใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ถึงเจ้าของรถให้มาจ่ายค่าปรับ

1.1.2 มาตรการลดปัจจัยด้านถนน เห็นควรให้มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรอย่างต่อเนื่องตามหลักวิศวกรรมจราจร และมีการศึกษาทบทวนวิเคราะห์ จุดเสี่ยง อันตราย เพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้เป็นปัจจุบัน หรืออาจจะปรับเปลี่ยนระยะการวางป้ายเตือน จุดเสี่ยง จุดอันตราย มีการประชาสัมพันธ์ผ่านคลื่นความถี่วิทยุ ป้ายโฆษณาหรือป้ายรณรงค์ หรือการประชาสัมพันธ์ตามจุดบริการหรือบริเวณสถานที่ต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบเส้นทาง การจราจรล่วงหน้า เกี่ยวกับ จุดเสี่ยง จุดอันตราย ของเส้นทางนั้น ๆ พร้อมทั้งการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจร หรืออาจจะมีการพัฒนาในอนาคตที่มีแอปพลิเคชันทุกพื้นที่ในจังหวัดให้แสดงเส้นทาง จุดเสี่ยง จุดอันตรายที่มีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันเสมอ

1.1.3 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงยานพาหนะ เห็นควรให้มีการควบคุมดูแลเกี่ยวกับระบบขนส่งที่เข้มงวดให้ถูกต้องตามระเบียบมากขึ้น อาจจะมีการจัดทำทะเบียนฐานข้อมูลกลางของระบบขนส่ง พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารไม่ประจำทาง รถให้เช่าบริการ พร้อมให้มีระบบประกันภัย และการติดตาม โดยที่ให้รถทุกคันต้องติดเครื่อง (GPS Tracking) และเพิ่มการติดตั้งตัวตรวจจับความเร็วที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนสามารถติดตามสถานะการเดินทาง การจอดรถ และให้มีการตรวจเช็คสภาพรถประกอบการใช้งานพร้อม มีการจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร แก่พนักงานขับรถโดยสารให้สำนักงานขนส่ง จัดสถานที่รายตัวระหว่างทางจัดมีเจ้าหน้าที่ประจำตามจุดตรวจ ให้พนักงานขับรถโดยสารรายงานตัว โดยใช้นิ้วมือในการแสดงตัวตน และให้ผู้ขับขี่แสดงรายการจำนวนผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วมา



พร้อมทั้งให้เจ้าหน้าที่ตรวจนับจำนวนผู้โดยสารและจัดให้มีการปรับเปลี่ยนพนักงานขับรถโดยสารในการเดินทางระยะทางไกล รวมทั้งหากผู้ขับขี่มีอาการกระทำความผิดกฎจราจร หรือถูกระเบียบบังคับของขนส่ง ให้ลงโทษปรับเงินเป็น 2 เท่าของกฎหมายกำหนด พร้อมทั้งบันทึกเป็นประวัติหากพบการกระทำความผิดเดิมให้โทษโดยการไล่ออก เพื่อพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และผู้ขับขี่รถไม่ประมาททางตะหนักถึงความสำคัญในการให้ความปลอดภัยการขับขี่และความปลอดภัยของผู้โดยสาร

1.1.4 มาตรการด้านปัจจัยเสี่ยงสิ่งแวดล้อม ให้มีการสำรวจตรวจสอบและปรับปรุง ซ่อมแซม ป้ายข้างทางทุกป้าย อุปกรณ์เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายนำทางที่ไม่ครบถ้วนทัศนวิสัยในการมองเห็น การปรับปรุงโทรทัศน์กล้องวงจรปิด ทุกจุดเสี่ยง ให้มีสภาพดีพร้อมใช้งานสม่ำเสมอ การตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณาหรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทาง จุดเสี่ยงอันตรายเพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น การตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน เพื่อป้องกันผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญเส้นทาง ตลอดจนเส้นทาง หรืออาจจะมีการสำรวจความต้องการของประชาชนในสภาพแวดล้อมที่ต้องการ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเส้นทางในการจราจร โดยการทำป้ายประชาสัมพันธ์ไว้ที่จุดพักรถ หรือจุดบริการนักท่องเที่ยว เพื่อเตือนหรือแนะนำทาง หรือในอนาคตอาจจะมีการพัฒนาระบบนำทางแก่ผู้ขับขี่เพื่อแสดงเส้นทางจราจร ตลอดเส้นทาง

1.2 การศึกษาครั้งนี้ พบว่า พื้นที่อาศัยที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่แตกต่างกัน ดังนั้น ควรนำไปวางแผน ปรับปรุงแก้ไข การใช้มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ให้สอดคล้องเหมาะสมกับพื้นที่ และต้องตามความต้องการของประชาชน เช่น พื้นที่เทศบาลนครหาดใหญ่ เนื่องจากเป็นเมืองเศรษฐกิจ ประชากรจำนวนมาก ปริมาณการจราจรบนท้องถนนหนาแน่น จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าพื้นที่อื่น เห็นควรดำเนินการ 1) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ให้มีการบังคับทางกฎหมายที่เข้มงวดกวดขัน การประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อต่าง ๆ การประชาสัมพันธ์ผ่านจอ LED ณ จุดที่มีการจราจรหนาแน่น เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และให้ประชาชนตะหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 2) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน การแก้ไขจุดเสี่ยง การปรับปรุงป้ายบริการข้อมูล ป้ายเตือน ป้ายจราจรในส่วนของการติดตั้งที่เหมาะสม และภาษาที่เป็นสากล 3) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ การพัฒนาระบบขนส่ง การปรับปรุงฐานข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะสม่ำเสมอ เช่น จำนวนรถโดยสารสาธารณะ 4) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่ม/ปรับปรุงจังหวะและรอบเวลาสัญญาณไฟจราจร ติดตั้งกล้องถ่ายภาพการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงทุกจุด เร่งแก้ไขจุดเสี่ยง

ส่วนพื้นที่เทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลเมืองควนลัง เป็นพื้นที่ใกล้เคียง เทศบาลนครหาดใหญ่ เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเทศบาลนครหาดใหญ่ และเป็นพื้นที่มี เส้นทางสายหลักเชื่อมผ่าน ทำให้มีปริมาณจราจรหนาแน่น ในช่วงเทศกาล ควรดำเนินการติดตั้ง ตัวตรวจจับความเร็วครอบคลุมทุกพื้นที่ และการปรับอัตราความเร็วที่เหมาะสม การติดตั้งไฟฟ้า ตลอดเส้นทาง รวมทั้งการปรับปรุงป้ายบริการข้อมูล ป้ายให้ความรู้ ป้ายเตือนด้านการจราจร พร้อมทั้งการพัฒนาปรับภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อมข้างทาง

## 2. ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาศึกษามุมมองของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่: นัยต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน ในอนาคต โดยพื้นที่ในการศึกษา คือ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคอ หงส์ เทศบาลเมืองคลองแห ผู้ศึกษาขอเสนอแนะเกี่ยวกับการทำการศึกษาและวิจัยต่อไปนั้น ควรที่ จะทำการศึกษา ดังนี้

- 2.1 เปลี่ยนพื้นที่ที่ทำการศึกษา ซึ่งอาจเลือกอำเภอในเขตจังหวัดอื่น ที่มี ปัญหาสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่สูง
- 2.2 ศึกษาเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทาง ถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ เพื่อให้ได้ข้อมูลชัดเจนเพิ่มมากขึ้น
- 2.3 เปลี่ยนกลุ่มตัวอย่างการศึกษา ซึ่งเป็นผู้ที่มีความเกี่ยวข้องในการช่วย เหลือผู้ประสบอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ เช่น ทีมกู้ชีพกู้ภัย เป็นต้น

## บรรณานุกรม

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2552). แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2553-2557. กระทรวงมหาดไทย. สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2559, จาก <http://www.disaster.go.th/>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนยุทธศาสตร์กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2555- 2559. กระทรวงมหาดไทย. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2559, จาก <http://www.disaster.go.th/>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2556). แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2553 – 2557. บทว่าด้วยการบริหารจัดการน้ำและอุทกภัย. กระทรวงมหาดไทย. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2559, จาก <https://ww2.kanchanaburi.go.th/>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนนำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 – 2563. กระทรวงมหาดไทย. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2559, จาก <https://ww2.kanchanaburi.go.th/>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2558). แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2558. กระทรวงมหาดไทย. สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2559, จาก <http://www.disaster.go.th/>
- กระทรวงสาธารณสุข. (2554). โครงการวิจัยแห่งชาติเกี่ยวกับอุบัติเหตุและภัยอันตรายและภัยอันตรายเพื่อศึกษาถึงปัญหา เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกกระทรวงสาธารณสุข. สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข. สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2559, จาก <http://www.otp.go.th/uploads/>
- กรมการขนส่งทางบก.(2559). โครงการวิจัยที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน.กระทรวงคมนาคม. สืบค้นเมื่อ 11 ธันวาคม 2559, จาก <https://www.dlt.go.th/th/>
- กาญจนากรอง สุอังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ . (รายงานวิจัย). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. เกียรติศักดิ์ กองพลพรหม. (2537). บทบาทและการพัฒนาความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาโรคไม่ติดต่อ. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์พัฒนาการควบคุมโรคไม่ติดต่อ กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.

- กฤษพนธ์ รักรัตนยาบรรณ. (2547). การป้องกันอุบัติเหตุทางการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน  
อาชีวศึกษาในเขตอำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาการบริหารการศึกษา  
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กฤตพงศ์ โรจน์ศศิธร. (2549). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคม  
อุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ชรินทร์ สุวรรณภูเต. (2552). การศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง  
ถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดหนองคาย. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ชูศักดิ์ หทัยธรรม, สรชัย หล้าสาคร. (2543). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุใน  
นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2560, จาก  
[http://digital\\_collect](http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/47930018/chapter2.pdf)  
ณรงค์ ณี เชียงใหม่. (2532). อุบัติภัยวิทยา. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์.
- ธงชัย สันติวงษ์. (2537). การบริหารงานบุคคล (พิมพ์ครั้งที่7). กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- นภาพร จารุณี. (2561). การจัดการความปลอดภัยจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม  
อาเซียน อำเภอป่า จังหวัดแม่ฮ่องสอน. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.
- บัณฑิต ตั้งกมลศรี. (2559). ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของ  
นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ. วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรดุษฎี  
บัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ปรีชา วิหคโต และคณะ. (2540). การวิเคราะห์ลักษณะสาเหตุและแนวคิดทางป้องกันอุบัติเหตุใน  
สถานศึกษาระดับประถมศึกษา. (รายงานวิจัย). สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ  
แห่งชาติ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี.
- พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา, พิรัชฎา มุสิกะพงษ์, ทัดขวัญ มธุรชน และรักษา ศิวารักษ์. (2555). ปัจจัยที่มี  
ความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัย  
เทคโนโลยีสุรนารี. (รายงานวิจัย). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- พจนานุกรมแปล ไทย-ไทยราชบัณฑิตยสถาน. (2554). อุบัติเหตุ. สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2559,  
จาก <http://dictionary.apps.royin.go.th>
- พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550. สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2559,  
จาก [http://122.155.1.141/upload/minisite/file\\_attach/120/5816fd1d265d2.pdf](http://122.155.1.141/upload/minisite/file_attach/120/5816fd1d265d2.pdf)

- พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร. (2551). **อุบัติเหตุการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน**. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.
- พิทยา บวชวัฒนา. (2558). **ทฤษฎีแนวทางการศึกษา ค.ศ.1887 – 1970**. รัฐประศาสนศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: เทพนิคการพิมพ์.
- พานิจ ลือป้อ. (2543). **กฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างต่างประเทศและประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์ปริญญา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พันธ์ชัย เม่นฉาย. (2556). **การพัฒนารูปแบบการลดอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชนในจังหวัดนนทบุรี**. (รายงานวิจัย). มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต.
- รัมภา หทัยธรรม. (2538). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสมุทร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วิจิตร บุญยะโตระ. (2538). **อุบัติเหตุใกล้ตัวเรา 2**. กรุงเทพมหานคร: ธรรมสาร.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี, วิรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. (2547). **วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน**. (พิมพ์ครั้งที่17). กรุงเทพมหานคร: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี ไทย-ญี่ปุ่น.
- วิทยา จารุพูนผล. (2544). **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี**. (รายงานวิจัย). จังหวัดราชบุรี
- วิทยา ด่านธำรงกุล. (2546). **การบริหาร**. กรุงเทพฯ: เซิร์ดเวฟ เอ็ดดูเคชั่น จำกัด.
- วนิดา กำจัดัดัสกร. (2529). **การศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ป่วยขับขี่รถจักรยานยนต์: การศึกษาเฉพาะผู้ป่วยโรงพยาบาลตากสิน**. วิทยานิพนธ์ปริญญา สังคมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วนิดา เมธาอักษรณ์. (2534). **ปัจจัยเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ : การศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลในสังกัดกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วิไลวรรณ บัวหอม. (2559). **ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญา วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2563). **สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่**. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2563, จาก <http://www.roadsafetythailand.com/>

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลา. (2563). **รายงานสรุปข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563**. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2563, จาก [ska.disaster.go.th/cmsdetail.dpmsk-1.146](http://ska.disaster.go.th/cmsdetail.dpmsk-1.146)
- สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ(สคอ.).(2563). **แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2562-2563**. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2563, จาก <http://accident.or.th>
- สถาบันพระปกเกล้า. (2548). **รายงานวิจัยเรื่องการประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจร**. กรุงเทพมหานคร; สถาบันพระปกเกล้า.
- สาธิต อินตา. (2546). **การบริหารเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์.
- สาธิต อินตา. (2546). **ความคิดเห็นของผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะต่อการเกิดอุบัติเหตุ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุรัชย์ เจียมกุล. (2536). **ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กอายุ 15 -24 ปี จังหวัดตราด**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เสถียรกษณ์ มณีภาค. (2558). **ประสิทธิผลการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์.
- อำนาจ นาคแก้ว. (2534). **ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.
- อำเภอหาดใหญ่. (2561). **สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของอำเภอหาดใหญ่**. สืบค้นเมื่อ 20 มกราคม 2561, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/อำเภอ>
- อำเภอหาดใหญ่. (2563). **รายงานสรุปข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563**. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหาดใหญ่.
- เอ็มอัมชา รัตนบูรานนท์. (2539). **สวัสดิศึกษา**. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.
- เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ. (2538). **การศึกษาป้องกันอุบัติเหตุจากจราจรการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Cicco, D and Moberg I. (1987). **Traffic safety and connotative meaning of 18 to 22 year old drivers**. Columbia University Inchers College.
- Hoy, W.K. and Miskel,C.G. (1991). **Educational Administration: Theo-Research-Practice** (4<sup>th</sup> ed.) Singapore: McGraw- Hill, Inc.

- Gibson, J.H., John, M.I. & H.D. (1982). *Organizations: Behavior structure and Processes* (4<sup>th</sup> ed)  
Austin, TX Business Publication. From <http://so02.tci-thaijo.org/index>
- Zaal D. (1994). *Traffic Law Enforcement: A review of the literature*. Monash University Accident  
Research Centre- Report.
- Elliott, M. A., Baughan, C.J., and Sexton, B. F. (2007). Errors and Violations in Relation to  
Motorcyclists' Crash Risk. **Accident Analysis and Prevention**. (No. 39, pp.491-499).
- Zajc, L. (1996). **The Role of Traffic Law Enforcement in the Slovene Road Safety System**.  
College of Police and Security Studies. Slovenia.

**ภาคผนวก**



ภาคผนวก ก  
ข้อมูลทั่วไปอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา  
รายงานผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วง  
เทศกาลปีใหม่ 2563 จังหวัดสงขลา

## ข้อมูลทั่วไป

1. ข้อมูลทั่วไปอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
2. รายงานผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 จังหวัดสงขลา
3. สรุปภาพรวมรายงานผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563

### 1. ข้อมูลทั่วไปอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

คำขวัญ ชุมทางปักชั้ได้ หลากหลายเศรษฐกิจ ชีวิตอุดม รื่นรมย์ธรรมชาติ ชายหาดแหลโพธิ์ สัมโอสั้ชมพู คู่คลองอู่ตะเภา ขุนเขาโตนงาช้าง

ประวัติความเป็นมา

อำเภอหาดใหญ่ เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดสงขลา เป็นที่ตั้งของเทศบาลนครหาดใหญ่ เป็นเมืองที่ใหญ่อันดับ 2 ของไทย และเป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ โดยที่หาดใหญ่เป็นเมืองที่มีชื่อเสียงในการท่องเที่ยวและเป็นศูนย์รวมของสินค้าหลักในภาคใต้ตอนล่าง

“ หาดใหญ่ ” เป็นชื่อรวมของหมู่บ้าน โคนเสม็ดชุนและหมู่บ้านหาดใหญ่เดิมดินแดนหาดใหญ่เป็นเนินสูง มีผู้คนอาศัยอยู่ไม่มากนัก การคมนาคมไม่สะดวกเป็นป่าต้นเสม็ดชุนชนโดยทั่วไปชาวบ้านจึงเรียกว่า “บ้านโคนเสม็ดชุน ” เมื่อทางการได้ตัดทางรถไฟมาถึงท้องถิ่นนี้ จึงมีประชาชนอพยพมาตั้งหลักแหล่งทำมาหากินเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมัยนั้นสถานีชุมทางรถไฟอยู่ที่สถานีรถไฟชุมทางอู่ตะเภา (ด้านเหนือของสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่แต่ปัจจุบันทั้งตัวอาคารสถานีและป้ายสถานีอู่ตะเภาได้ถูกรื้อถอนออกไปหมดแล้ว) เนื่องจากพื้นที่บริเวณสถานีอู่ตะเภาเป็นที่ลุ่มน้ำน้ำท่วมเป็นประจำ ทางการรถไฟจึงได้ย้ายสถานีมาอยู่ที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ปัจจุบัน ประชาชนได้ทยอยติดตามมาสร้างบ้านเรือนตามบริเวณสถานีนั้นเอง ฉะนั้นอาจกล่าวได้ว่ากิจการรถไฟมีบทบาทต่อการขยาย และความเจริญก้าวหน้าของนครหาดใหญ่ตลอดมา ต่อมาได้มีผู้เห็นการณ์ไกลว่า บริเวณสถานีรถไฟหาดใหญ่นี้ ต่อไปภายหน้าจะต้องเจริญก้าวหน้า อย่างแน่นอน จึงได้มีการจับจองและซื้อที่ดินแปลงใหญ่จากราษฎร

พื้นที่บ้านบุคลลที่ครอบครองแผ่นดินผืนใหญ่ ๆ อาทิ นายเจียกัชี (ต่อมาได้รับพระราชทานนามเป็นขุนนิพัทธ์จินนคร) คุณพระเสน่หามนตรี นายชั้กิมหยงและพระยาอรธกรระวีสุนทรทั้ง 4 ท่านนี้นับว่าเป็นบุคคลที่มีส่วนในการสร้างสรรค์ความเจริญก้าวหน้าให้แก่นครหาดใหญ่อย่างแท้จริง ได้ตัดถนนสร้างอาคารบ้านเรือนให้ราษฎรเช่าตัดที่ดินแบ่งขาย เงินที่ได้ก็นำไปตัดถนนสายใหม่ต่อไป ทำให้ท้องถิ่นรุดหน้าอย่างอัศจรรย์ชุมชนหาดใหญ่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทางราชการต้องยกฐานะให้บ้านหาดใหญ่เป็นอำเภอ มีชื่อว่า อำเภอเหนือ ต่อมาในปี พ.ศ. 2460 ได้เปลี่ยนชื่อจากอำเภอเหนือเป็น อำเภอหาดใหญ่

พื้นที่ทั้งหมด 852.796 ตารางกิโลเมตร

ประชากร 405,390 คน

ที่ตั้งและอาณาเขตอำเภอหาดใหญ่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองจังหวัด ระยะห่างจากตัวเมืองสงขลา 30 กิโลเมตร อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางรถไฟประมาณ 974 กิโลเมตรและทางรถยนต์ประมาณ 993 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับเขตการปกครองข้างเคียงต่อไปนี้

ทิศเหนือ จรดทะเลสาบสงขลา และติดต่อกับอำเภอรัตภูมิ อำเภอบางกล่ำ อำเภอกวนเนียง และอำเภอเมืองสงขลา

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอเมืองสงขลา อำเภอนาหม่อม และอำเภอจะนะ

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอสะเดาและอำเภอคลองหอยโข่ง

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอกวนกาหลง (จังหวัดสตูล) และอำเภอรัตภูมิ

ลักษณะทางภูมิศาสตร์

ลักษณะภูมิประเทศของอำเภอหาดใหญ่โดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มกว้างใหญ่ มีแนวภูเขาทางด้านทิศตะวันตก ทิศใต้ และทิศตะวันออก โดยพื้นที่ลาดจากทิศใต้และทิศตะวันตกไปสู่ทะเลสาบสงขลา โดยพื้นที่ลาดจากทิศใต้ทิศตะวันตกไปสู่ทะเลสาบสงขลา มีพื้นที่ติดกับทิวเขาบรรทัดทางทิศเหนือ และติดกับทิวเขาสันกาลาคีรีทางทิศตะวันตกและทิศใต้ ภูเขาที่สำคัญได้แก่ เขาคอหงส์ เขาแก้ว เขาวังพา และเขาน้ำน้อย

สภาพภูมิอากาศมีความคล้ายคลึงกับสภาพอากาศโดยทั่วไปของภาคใต้ที่อยู่ในเขตภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อน แบ่งออกเป็น 2 ฤดูกาล คือฤดูฝนและฤดูร้อน ฤดูฝนมี 2 ระยะ เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม – มิถุนายน และเดือนกันยายน – ธันวาคม

การปกครองส่วนท้องถิ่นอำเภอหาดใหญ่ประกอบด้วยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 15 แห่ง ได้แก่

1. เทศบาลนครหาดใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลหาดใหญ่ทั้งตำบล
2. เทศบาลเมืองบ้านพรุ ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลบ้านพรุ
3. เทศบาลเมืองคอหงส์ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลคอหงส์ทั้งตำบล
4. เทศบาลเมืองควนลัง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลควนลังทั้งตำบล
5. เทศบาลเมืองคลองแห ครอบคลุมพื้นที่ตำบลคลองแหทั้งตำบล
6. เทศบาลเมืองทุ่งตำเสา ครอบคลุมพื้นที่ตำบลทุ่งตำเสาทั้งตำบล
7. เทศบาลตำบลพะตง ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลพะตง
8. เทศบาลตำบลบ้านไร่ ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลบ้านพรุ ( เฉพาะนอก

เขตเทศบาลเมืองบ้านพรุ)

9. เทศบาลตำบลน้ำน้อย ครอบคลุมพื้นที่ตำบลน้ำน้อยทั้งตำบล
10. เทศบาลตำบลคูเต่า ครอบคลุมพื้นที่ตำบลคูเต่าทั้งตำบล
11. องค์การบริหารส่วนตำบลนลสูง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลคลองอยู่ตะเกียง

ตำบล

12. องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งใหญ่ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลทุ่งใหญ่ทั้งตำบล
13. องค์การบริหารส่วนตำบลท่าข้าม ครอบคลุมพื้นที่ตำบลท่าข้ามทั้งตำบล
14. องค์การบริหารส่วนตำบลพะตง ครอบคลุมพื้นที่ตำบลพะตง (เฉพาะนอก

เขตเทศบาลตำบลพะตง)

การแบ่งเขตปกครอง 13 ตำบล 98 หมู่บ้าน

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรอำเภอหาดใหญ่ แยกตามเพศ

ที่	ชื่อตำบล/เทศบาล	ชาย	หญิง	จำนวนประชากร
1	เทศบาลนครหาดใหญ่ตำบลหาดใหญ่	72,763	84,039	156,802
2	เทศบาลเมืองบ้านพรุตำบลบ้านพรุ	12,200	13,354	25,554
3	เทศบาลเมืองคอหงส์ตำบลคอหงส์	22,400	24,041	46,441
4	เทศบาลเมืองควนลังตำบลควนลัง	24,039	24,172	48,211
5	เทศบาลเมืองคลองแหตำบลคลองแห	18,556	20,823	39,379
6	เทศบาลเมืองทุ่งตำเสาตำบลทุ่งตำเสา	8,186	8,614	16,800
7	เทศบาลตำบลพะตง	2,730	2,912	7,772
8	เทศบาลตำบลบ้านไร่	3,836	4,032	7,868
9	เทศบาลตำบลน้ำน้อยตำบลน้ำน้อย	6,889	7,706	14,595
10	เทศบาลตำบลคูเต่า	5,661	5,722	11,383
11	ตำบลคลองอู่ตะเภา	1,467	1,612	3,097
12	ตำบลลลุง	3,895	3,892	7,787
13	ตำบลทุ่งใหญ่	2,544	2,864	5,408
14	ตำบลท่าข้าม	4,077	4,574	8,651
15	ตำบลพะตง	2,730	2,912	5,642
รวมทั้งสิ้น (คน)		191,973	213,417	405,390

ที่มา : ที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่ 2562

## การคมนาคม

อำเภอหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางทางคมนาคมขนส่งของภาคใต้ตอนล่าง มีวิธีการเดินทางทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟและทางอากาศ

## 2. รายงานผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 จังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและมีแนวการค้าชายแดนระหว่างประเทศช่วงเทศกาลปีใหม่เป็นจึงช่วงที่ประชาชนนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวในสถานที่ต่างๆ เนื่องจากเป็นช่วงที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน ประกอบกับการนิยมจัดงานเฉลิมฉลองเทศกาลสงท่ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ ทำให้มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติ จังหวัดสงขลามีโครงข่ายถนนเส้นทางหลักหลายสาย ระยะทางประมาณ 470 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ผ่านไปสู่จังหวัดชายแดนภาคใต้อีก 4 จังหวัดด้วย

จังหวัดสงขลา ได้ดำเนินการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องมาตลอดปีผ่านกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำหรับการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ได้ดำเนินการในการณรงค์ใช้ชื่อว่า “ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร” (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา, 2563)

### 2.1 เป้าหมายการดำเนินการในภาพรวม

1. เพื่อให้ประชาชนเดินทางสัญจรอย่างปลอดภัยและมีความสุขในช่วงเทศกาลปีใหม่
2. สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ(admit)ลดลงให้เหลือน้อยที่สุดเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 โดยจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้วยตนเอง

### 2.2 มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กำหนดมาตรการในการดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 4 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านคน ด้านถนน ด้านยานพาหนะ และด้านสิ่งแวดล้อม ในการช่วยสนับสนุน ความปลอดภัยทางน้ำ ความปลอดภัยทางนักท่องเที่ยว และการบริหารจัดการ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัด และกรุงเทพมหานคร บูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหาร ในพื้นที่และภาคประชาชน โดยนำมาตรการดังกล่าวไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง ดังนี้

มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 4 ด้าน

1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ประกอบด้วย

1.1 มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง

1.1.1 กฎหมายจราจรตามมาตรการ (10 รสขม) 1ร, 2ส, 3ข, 4ม ได้แก่

1 ร = ห้ามขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

1ส = ห้ามขับรถย้อนศร

2ส = ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

1ข = ห้ามขับจี้โดยไม่มีใบอนุญาต

2ข = ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะที่ขับจี้

3ข = ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะที่ขับจี้

1ม = ห้ามเมาแล้วขับ

2ม = ไม่สวมหมวกนิรภัย

3ม = รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย

4ม = ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

และกรณีผู้ขับจี้ไม่ยอมให้ทดสอบความสามารถในอันที่จะขับ หรือเมาสุรา หรือของอย่างอื่น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเมาสุรา หรือเมาอย่างอื่น รวมทั้งกรณีห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางถนน

1.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา และกฎหมายสถานบริการให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด และในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี รวมทั้งการเปิด-ปิด สถานบริการตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

1.1.3 กฎหมายทางหลวงให้มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด และการขนส่งของ รวมทั้งจ่อตรวจบริเวณไหล่ทาง

1.1.4 กฎหมายขนส่งทางบก ให้เข้มงวดกวดขันพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบสภาพรถให้มีความมั่นคงแข็งแรงมีอุปกรณ์ความปลอดภัยและถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

1.1.5 กฎหมายลักษณะปกครองท้องที่ให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดูแลความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ เป็นกลไกหลักในการควบคุม กำกับ สอดส่อง ป้องกันปราบปราม และตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับจี้ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

## 1.2 มาตรการด้านสังคมและชุมชน

1.2.1 การจัดตั้งด้านชุมชน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยง และลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ เช่น เมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น โดยขอความร่วมมืออาสาสมัครในพื้นที่

1.2.2 การจัดกิจกรรมทางศาสนา 1 อำเภอ 1 กิจกรรม เพื่อดึงประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมและลดเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ รวมทั้งการจัดกิจกรรมสวดมนต์ข้ามปี

1.2.3 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการในพื้นที่รับผิดชอบและสนับสนุนการดำเนินการตามมาตรการด้านสังคมและชุมชนของหน่วยงานต่างๆ

## 1.3 มาตรการด้านการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย

1.3.1 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่จะดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ผ่านสื่อทุกชนิดอย่างต่อเนื่อง

1.3.2 ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสารทุกชนิดให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ในพื้นที่ เช่น ข้อมูลผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดการตระหนัก ปฏิบัติตาม ค่านิยม เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

1.3.3 รณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทุกชนิดเชิญชวนให้ประชาชนทำความดีเพื่อพ่อ เลิกดื่ม เลิกขับเร็ว ร่วมใจใส่หมวกนิรภัย เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563

## 2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน ประกอบด้วย

2.1 มาตรการถนนปลอดภัย 1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง จัดให้มีถนนปลอดภัยในพื้นที่ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

2.2 ให้นำหน่วยงานเจ้าของถนนตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน และปรับปรุง ซ่อมแซมให้มีความปลอดภัย รวมทั้งขอความร่วมมือผู้รับจ้างก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนให้เร่งดำเนินการให้เสร็จก่อนเทศกาลปีใหม่ 2563 กรณีที่ดำเนินการไม่เสร็จให้ติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือนให้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้ชัดเจน

2.3 ให้ตรวจสอบจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนเข้าช่วงเทศกาลปีใหม่

2.4 ให้กำหนดมาตรการแนวทางในการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยในการให้สัญจร เช่น ทำคลื่นระนาดบริเวณบนผิวถนนเพื่อชะลอความเร็วของรถ ติดตั้งสัญญาณไฟหรือสัญญาณเสียง จัดทำป้ายเตือน เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน



และเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครในการเฝ้าระวังหรือปิดแผงกั้นทางรถไฟตามช่วงเวลา

2.5 ให้จัดเตรียมช่องทางพิเศษ ทางเสียง ทางลัด และจัดทำป้ายเตือนป้ายแนะนำต่างๆ ให้ชัดเจนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน

2.6 ให้จัดจุดพักรถ และจุดบริการต่างๆ เพิ่มเติมเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน (ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนจังหวัดสงขลา, 2563)

### 3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ

3.1 ให้กำหนดมาตรการแนวทาง เพื่อกำกับควบคุม ดูแลรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสาร พนักงานประจำรถ รวมทั้งให้ตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารไม่ประจำทางให้ถูกต้องตามระเบียบ กฎหมาย และกำชับในเรื่องความเร็ว

3.2 ให้ขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการ หรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในการประกอบกิจการในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563

3.3 ให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ขับขี่ตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนออกเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563

### 4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อม

4.1 ให้ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง เช่น ระบบไฟฟ้า แสงสว่าง สัญญาณไฟฟ้าจราจร เสาป้าย เป็นต้น และปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์

4.2 ให้ปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมข้างทาง โดยเฉพาะบริเวณจัดตัดรทางร่วมทางแยกเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

### 5. มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ได้เตรียมความพร้อมใน โรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข 17 แห่ง โรงพยาบาลมหาวิทยาลัย 1 แห่ง และโรงพยาบาลเอกชน 4 แห่ง มีการเพิ่มอัตรากำลังห้องฉุกเฉิน โดยเฉพาะในโรงพยาบาลศูนย์หาดใหญ่ และ โรงพยาบาลสงขลา เตรียมความพร้อมของห้องผ่าตัด รวมทั้งจัดเตรียมความพร้อมระบบการแพทย์ฉุกเฉินและเพิ่มอัตรากำลังในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 เพื่อช่วยเหลือประชาชนผู้ประสบเหตุให้ทันท่วงที

### 6. มาตรการความปลอดภัยทางน้ำ

องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา ฐานทัพเรือสงขลา สำนักเจ้าท่าภูมิภาคที่ 4 กองบังคับการตำรวจน้ำ ได้มีมาตรการและแนวทางการดูแลความปลอดภัยทางน้ำให้ประชาชนเกิดความปลอดภัยในสัญจรและการท่องเที่ยว

### 7. มาตรการดูแลความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว

โดยตำรวจภูธรจังหวัด และอำเภอที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นพิเศษในระดับพื้นที่ รวมถึงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและต่างชาติ เดินทางอย่างระมัดระวังและเคารพกฎจราจร (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา, 2563)

8.การบริหารจัดการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา อำเภอทุกอำเภอ ร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ดำเนินการ โครงการเสริมสร้าง ตำบลขับขี่ปลอดภัย และการออกตรวจติดตามผลการปฏิบัติงานของจุดตรวจด่านชุมชน ตามภารกิจของหน่วยงาน และมีการประชุมสรุปผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค ข้อเสนอแนะ และแนวทางการแก้ไขปัญหาในการดำเนินงานช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ตลอดทั้งช่วงการรณรงค์เข้มข้นทั้ง 7 วันอันตราย (วันที่ 27 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563) (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา, 2563)

**2.3 รายงานผลการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลาช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ข้อมูลสะสม 7 วัน ( วันที่ 27 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563 )** (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา, 2563)

2.3.1 จัดตั้งจุดตรวจ 29 ครั้ง การตั้งด่านชุมชน จำนวน 47 ด่าน

2.3.2 อุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 116 ครั้ง บาดเจ็บ 121 ราย (ชาย 84 ราย, หญิง 37 ราย)

2.3.3 อุบัติเหตุที่เกิดจากสาเหตุ

ตารางที่ 2 สรุปข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ลำดับที่	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(ครั้ง)
1	ขับรถเร็วเกินที่กำหนด	28 ครั้ง
2	ตัดหน้ากระชั้นชิด	28 ครั้ง
3	เมาสุรา	27 ครั้ง

2.3.4 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 3 สรุปข้อมูลประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ลำดับที่	ประเภทรถ	จำนวน(คัน)
1	รถจักรยานยนต์	88 คัน
2	รถมอเตอร์ไซด์	17 คัน
3	รถยนต์ปิคอัพ	5 คัน

### 2.3.5 ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4 สรุปข้อมูลถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ลำดับที่	ประเภทถนน	จำนวน(ครั้ง)
1	ถนนกรมทางหลวง	53 ครั้ง
2	ถนนในเมือง(เทศบาล)	28 ครั้ง
3	ถนนในเขตองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น	20 ครั้ง

### 2.3.6 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 5 สรุปข้อมูลช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ลำดับที่	ประเภทถนน	จำนวน(ครั้ง)
1	เวลา 16.01 – 20.00 น.	23 ครั้ง
2	เวลา 00.01 – 04.00 น.	21 ครั้ง
3	เวลา 12.01 – 16.00 น.	20 ครั้ง

### 2.3.7 ช่วงอายุของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

ตารางที่ 6 สรุปข้อมูลช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ลำดับที่	ช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน(คน)
1	อยู่ระหว่าง 50 ปี ขึ้นไป	29 คน
2	อยู่ระหว่าง 30 -39 ปี	25 คน
3	อยู่ระหว่าง 15 – 19 ปี	21 คน

### 2.3.8 การบังคับใช้กฎหมาย

1. จำนวนยานพาหนะที่ถูกเรียกตรวจ จำนวน 67,288 คัน
2. จำนวนผู้ถูกดำเนินคดี ตาม 10 มาตรการ (10 รสขม) จำนวน 12,550 ราย

2.4 สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดสงขลาช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2562 - 2 มกราคม 2563 ดังนี้

ตารางที่ 7 สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจังหวัดสงขลาช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา, 2563)

ที่	รายละเอียด	จำนวน( ครั้ง )		เพิ่ม/ลด
		ปี 2562	ปี 2563	
1	อุบัติเหตุ(ครั้ง)	115	116	+ 1
2	บาดเจ็บ(คน)	107	121	+14
3	เสียชีวิต(คน)	9	7	-2

2.5 สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจำแนกเป็นอำเภอของจังหวัดสงขลาช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2562 - 2 มกราคม 2563 ดังนี้

ตารางที่ 8 สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจำแนกเป็นอำเภอช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 รวมทั้ง 7 วัน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา, 2563)

อำเภอ	จำนวนครั้งอุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ			เสียชีวิต		
		ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
1. หาดใหญ่	33	27	11	38	1	-	1
2. รัตภูมิ	18	12	6	18	1	-	1
3. สทิงพระ	9	5	2	7	2	-	2
4. นาทวี	8	7	1	8	-	-	-
5. จะนะ	8	6	2	8	-	-	-
6. สะเดา	8	7	1	8	-	-	-
7. เทพา	5	4	1	5	-	-	-
8. บางกล่ำ	4	3	2	5	-	-	-
9. นาทม่อม	4	1	3	4	-	-	-
10. ระโนด	4	2	2	4	-	-	-
11. เมืองสงขลา	4	4	1	5	1	-	1
12. สิงหนคร	4	2	1	3	1	-	1
13. สะบ้าย้อย	4	2	1	3	1	-	1
14. ควนเนียง	2	0	2	2	-	-	-
15. กระแสสินธุ์	2	1	1	2	-	-	-
16. คลองหอยโข่ง	1	1	0	1	-	-	-
รวม	116	84	37	121	7	7	-

2.6 สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุอำเภอลาดใหญ่ของจังหวัดสงขลาช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ตั้งแต่ วันที่ 27 ธันวาคม 2562 - 2 มกราคม 2563 ดังนี้

ตารางที่ 9 สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุอำเภอลาดใหญ่ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 รวมทั้ง 7 วัน (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอลาดใหญ่, 2563)

รายละเอียด	ปีใหม่ 2562	ปีใหม่ 2563	คิดเป็น
จำนวนครั้งอุบัติเหตุ (ครั้ง)	29	33	+ 4
ผู้เสียชีวิต (ราย)	-	1	+ 1
ผู้บาดเจ็บ (คน)	30	38	+ 8

2.7 สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุอำเภอลาดใหญ่ของจังหวัดสงขลาช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ตั้งแต่ วันที่ 27 ธันวาคม 2562 - 2 มกราคม 2563 ดังนี้

ตารางที่ 10 สถิติการเกิดอุบัติเหตุอำเภอลาดใหญ่ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 รวมทั้ง 7 วัน (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอลาดใหญ่, 2563)

วัน/เดือน/ปี	จำนวนครั้งอุบัติเหตุ (ครั้ง)	พื้นที่เกิดเหตุ	บาดเจ็บ			ผู้เสียชีวิต		
			ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
27 ธันวาคม 2562	2	1. ตำบลน้ำน้อย	1	-	1	1	-	1
		2. ตำบลบ้านพรุ	1	-	1	-	-	-
28 ธันวาคม 2562	5	1. ตำบลหาดใหญ่	2	-	2	-	-	-
		2. ตำบลหาดใหญ่	1	1	2	-	-	-
		3. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
		4. ตำบลคอหงส์	1	-	1	-	-	-
		5. ตำบลฉลุง	1	-	1	-	-	-
29 ธันวาคม 2562	3	1. ตำบลคลองแห	2	-	2	-	-	-
		2. ตำบลควนลัง	2	-	2	-	-	-
		3. ตำบลหาดใหญ่	-	1	1	-	-	-
30 ธันวาคม 2562	2	1. ตำบลคลองแห	1	-	1	-	-	-
		2. ตำบลบ้านพรุ	-	2	2	-	-	-

ตารางที่ 10 สถิติการเกิดอุบัติเหตุอำเภอหาดใหญ่ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 รวมทั้ง 7 วัน (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหาดใหญ่, 2563)

วัน/เดือน/ปี	จำนวนครั้ง อุบัติเหตุ (ครั้ง)	พื้นที่เกิดเหตุ	บาดเจ็บ			ผู้เสียชีวิต		
			ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
31 ธันวาคม 2562	7	3. ตำบลควนลัง	-	1	1	-	-	-
		4. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
		5. ตำบลคลองหะ	-	1	1	-	-	-
		6. ตำบลคอหงส์	1	-	-	-	-	-
		7. ตำบลทุ่งลุง	1	-	1	-	-	-
		4. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
1 มกราคม 2563	6	1. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
		2. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
		3. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
		4. ตำบลทุ่งตำเสา	-	1	1	-	-	-
		5. ตำบลคอหงส์	1	-	1	-	-	-
		6. ตำบลคลองแห	1	-	1	-	-	-
		1. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
2 มกราคม 2563	8	1. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
		2. ตำบลคลองแห	1	-	1	-	-	-
		3. ตำบลหาดใหญ่	1	-	1	-	-	-
		4. ตำบลน้ำน้อย	1	-	1	-	-	-
		5. ตำบลควนลัง	-	1	1	-	-	-
		6. ตำบลควนลัง	1	-	1	-	-	-
		7. ตำบลควนลัง	1	-	1	-	-	-
		8. ตำบลบ้านพรุ	-	1	1	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>33</b>		<b>27</b>	<b>11</b>	<b>38</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>

### 3. สรุปภาพรวมรายงานผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 ของประเทศไทย

3.1 ตารางรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุประเทศไทยช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม (27 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563) รวม 7 วัน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน , 2563)

ที่	รายละเอียด	จำนวน( ครั้ง )		เพิ่ม/ลด
		ปี 2562	ปี 2563	
1	อุบัติเหตุ(ครั้ง)	3,421	3,791	-370
2	บาดเจ็บ(คน)	463	373	-90
3	เสียชีวิต(คน)	3,499	3,892	-393

3.2 สรุปการจัดอันดับจังหวัดที่มีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม (27 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563) รวม 7 วัน เรียงลำดับ 10 ลำดับ จากมากไปน้อย

ลำดับที่	จังหวัด	อุบัติเหตุปีใหม่ 2562	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563							รวม(ครั้ง)
			2ธ.ค.62	28 ธ.ค.62	29 ธ.ค.62	30 ธ.ค.62	31 ธ.ค.62	1 ม.ค.63	2 ม.ค.63	
1	สงขลา	102	11	11	18	7	16	32	21	116
2	เชียงใหม่	115	8	10	24	18	16	15	13	104
3	ลำปาง	80	11	21	16	7	12	20	11	98
4	เชียงราย	85	10	17	10	13	13	15	6	84
5	นครปฐม	81	3	17	25	14	8	11	5	83
6	สุราษฎร์ธานี	88	20	13	6	9	9	15	9	81
7	อุดรธานี	63	6	16	9	15	13	6	18	80
8	ตรัง	57	10	12	8	16	12	9	12	79
9	ร้อยเอ็ด	88	14	11	13	10	16	7	8	79
10	นครศรีธรรมราช	118	13	14	16	10	12	8	5	78

3.3 สรุปการจัดอันดับจังหวัดที่มีจำนวนผู้บาดเจ็บที่นอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล (Admit) ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม 7 วัน (27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563) เรียงลำดับ 10 ลำดับ จากมากไปน้อย

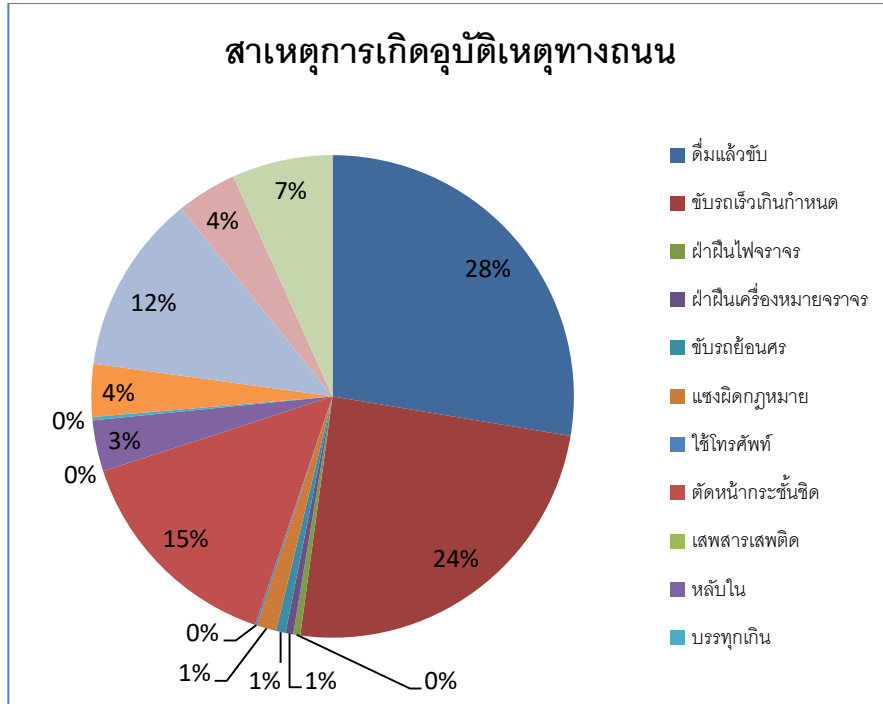
ลำดับ ที่	จังหวัด	ผู้บาดเจ็บ อุบัติเหตุปี ใหม่ 2562	ผู้บาดเจ็บ (Admit) ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563							รวม (คน)
			2ธ.ค. 62	28 ธ.ค. 62	29 ธ.ค.62	30 ธ.ค.62	31 ธ.ค.62	1 ม.ค.63	2 ม.ค.63	
1	สงขลา	107	9	12	19	8	17	35	21	121
2	ลำปาง	80	10	26	19	8	12	21	10	106
3	เชียงใหม่	112	8	10	24	19	16	16	11	104
4	นครปฐม	86	3	22	31	10	10	9	6	91
5	ตรัง	64	11	14	9	14	12	12	15	87
6	สุราษฎร์ธานี	92	22	15	6	9	10	15	9	86
7	เชียงราย	82	7	20	9	12	14	17	5	84
8	พระนครศรีอยุธยา	86	12	10	10	8	15	18	7	80
9	เลย	60	5	13	19	19	12	6	6	80
10	นครศรีธรรมราช	137	14	12	16	11	14	7	4	78

3.4 สรุปการจัดอันดับจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม 7 วัน (27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563) เรียงลำดับ 10 ลำดับ จากมากไปน้อย

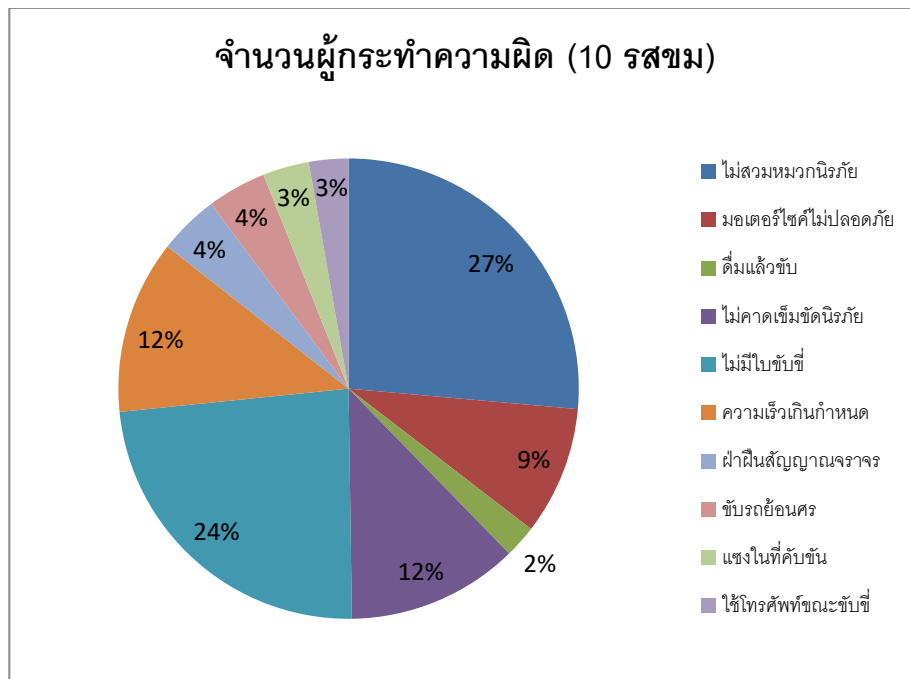
ลำดับ ที่	จังหวัด	ผู้เสียชีวิต อุบัติเหตุ ปีใหม่ 2562	ผู้เสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563							รวม (ราย)
			2ธ.ค. 62	28 ธ.ค. 62	29 ธ.ค.62	30 ธ.ค.62	31 ธ.ค.62	1 ม.ค.63	2 ม.ค.63	
1	กรุงเทพมหานคร	15	1	4	5	1	1	2	1	15
2	เชียงใหม่	16	0	1	4	0	2	2	5	14
3	เชียงราย	8	5	3	1	1	1	1	1	13
4	พระนครศรีอยุธยา	9	0	3	3	1	0	2	3	12
5	สมุทรปราการ	12	1	1	4	1	1	2	2	12
6	ร้อยเอ็ด	10	1	2	2	2	2	1	1	11
7	ชลบุรี	3	0	0	1	3	1	1	4	10
8	ระยอง	8	2	1	3	1	1	1	1	10
9	สกลนคร	14	1	2	1	3	3	0	0	10
10	นครราชสีมา	25	1	3	2	1	0	2	0	9



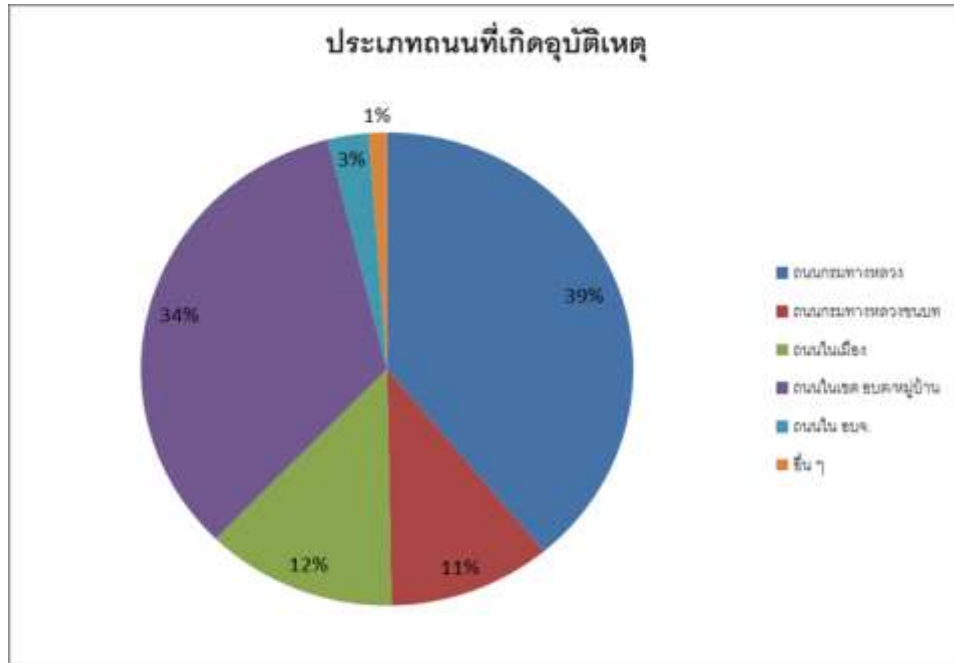
3.5 สรุปสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม 7 วัน  
(27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563)



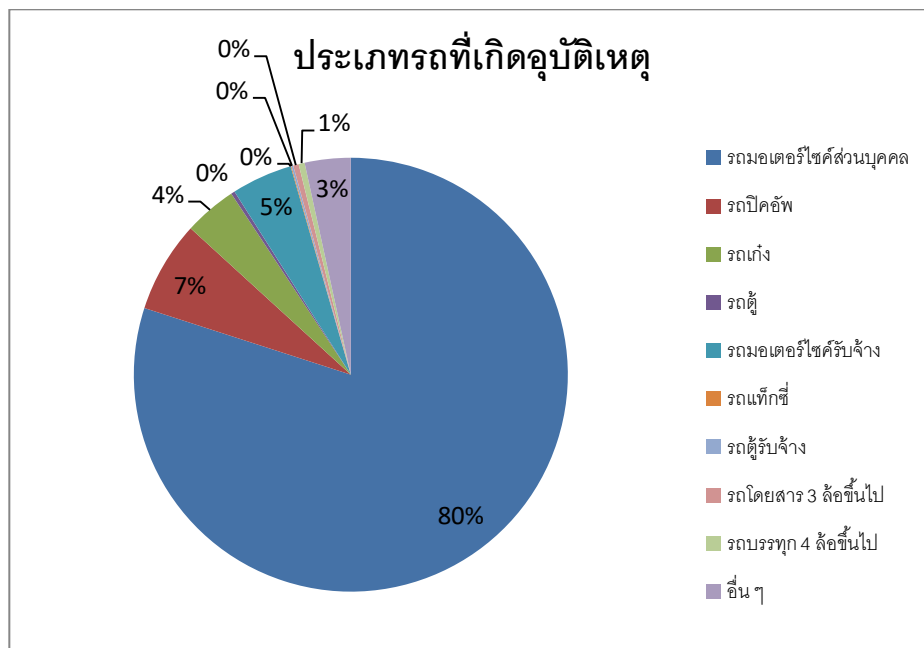
3.6 สรุปจำนวนผู้กระทำความผิด (10 รสขม) ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม 7 วัน  
(27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563)



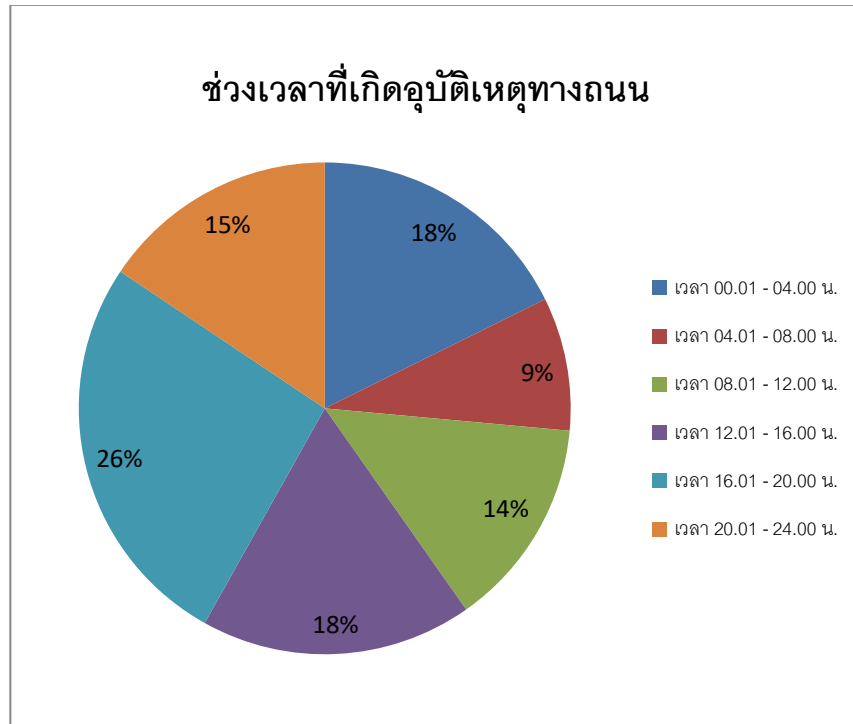
3.7 สรุปประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563สถิติสะสม 7 วัน (27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563)



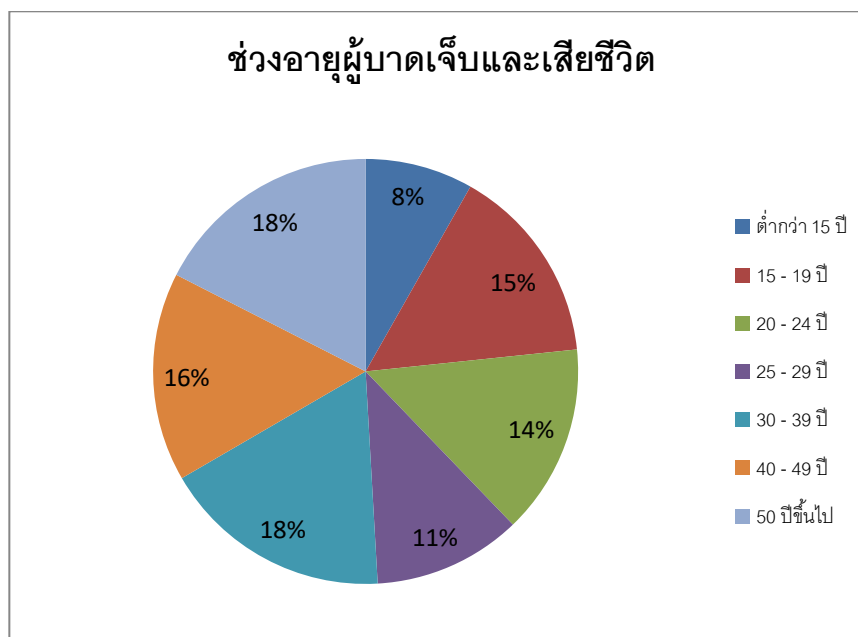
3.8 สรุปประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563สถิติสะสม 7 วัน (27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563)



3.9 สรุปช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม 7 วัน  
(27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563)



3.9 สรุปช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 สถิติสะสม 7 วัน  
(27 ธันวาคม – 2 มกราคม 2563)



**ภาคผนวก ข**  
**แบบสอบถาม**

**แบบสอบถามเพื่อการวิจัย**  
**เรื่อง มุมของประชาชนอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกัน**  
**และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่**

---

เรียน ผู้ตอบแบบสอบถาม

1. แบบสอบถามเพื่อการวิจัยนี้เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชนในอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ มีวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองคลองแห และนำข้อมูลจากการศึกษามาจัดทำแนวทางเพื่อเสนอแนะในการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน เป็นประโยชน์ต่อจังหวัดสงขลาในการกำหนดเป้าหมาย มาตรการ แนวทางการดำเนินงานและหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้ต่อไป

2. แบบสอบถามฉบับนี้ มีทั้งหมด 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ภายใต้มาตรการ “ ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร ” ภายใต้มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 4 ด้าน ได้แก่ 1. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน 2. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน 3. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ 4. มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อม

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

3. คำตอบของท่านจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาในครั้งนี้ จึงขอความกรุณา จากท่านได้โปรดตอบแบบสอบถามนี้ให้ครบถ้วนทุกประเด็นคำถามทุกข้อตามความเป็นจริง

4. ข้อมูลที่ท่านตอบแบบสอบถามฉบับนี้ ผู้วิจัยจะเก็บไว้เป็นความลับ ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิจัยผลการวิจัยในภาพรวมโดยไม่ส่งผลกระทบต่อท่านทั้งทางตรงและทางอ้อมแต่อย่างใด

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ด้วยความตั้งใจจริง

นางสาวนัยนา จันทมณี

นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

แบบสอบถามเพื่อทำการวิจัย

เรื่อง มุมมองของประชาชนอำเภอหาดใหญ่ต่อมาตรการการป้องกัน  
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย  $\surd$  ลงในช่องหน้าข้อความที่ตรงกับคำตอบของท่านมากที่สุด

1. เพศ  ชาย  หญิง
2. อายุ  18-20 ปี  21-30 ปี  
 31-40 ปี  41-50 ปี  
 51- 60 ปี  61 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา  ประถมศึกษา  มัธยมศึกษาตอนต้น  
 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช  อนุปริญญา/ปวส.  
ปริญญาตรีขึ้นไป
4. อาชีพของท่าน  เกษตรกร  นักเรียน/นักศึกษา  
 อื่นๆ.....
5. ท่านมีรายได้เดือนละประมาณ  
 ต่ำกว่า 10,000 บาท  10,001-20,000 บาท  
 20,001-30,000 บาท  30,001-40,000 บาท  
 มากกว่า 40,000 บาทขึ้นไป  ไม่มีรายได้
6. พื้นที่ที่อาศัย  เทศบาลนครหาดใหญ่  เทศบาลเมืองควนลัง  
 เทศบาลเมืองคอหงส์  เทศบาลเมืองคลองแห
7. ท่านมีใบอนุญาตใบขับขี่หรือไม่  
 มี  ไม่มี
8. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่  
 เคย  ไม่เคย

**ตอนที่ 2** ความเห็นของประชาชนต่อมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปี  
ใหม่

**คำชี้แจง** โปรดทำเครื่องหมาย  $\checkmark$  ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับคำตอบของท่านมากที่สุด

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	ไม่แน่ใจ (3)	ไม่เห็น ด้วย (2)	ไม่เห็น ด้วยอย่าง ยิ่ง (1)
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>						
1.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รสขม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
2.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการ เปิด - ปิด ตามเวลากำหนดช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
3.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่าย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำหน่ายในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
4.	ท่านคิดว่ามาตรการการตั้งด่านในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้					
5.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการของทางหลวงที่มีการเข้มงวด กวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ทำให้ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
6.	ท่านคิดว่าการจัดตั้งด่านชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
7.	ท่านคิดว่าการจัดกิจกรรมทางศาสนา เอ้าเทอ 1 กิจกรรม เพื่อให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
8.	ท่านคิดว่ามาตรการประชาสัมพันธ์ใช้ประชาชนรับทราบ เกี่ยวกับมาตรการการบังคับทางกฎหมายในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
9.	ท่านคิดว่ามาตรการณรงค์ “ขับซึ่ปลอดภัย รักษาวินัยจราจร” ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
10.	ท่านคิดว่าการประชุมสัมพันธข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนักช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					

ข้อที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (5)	ไม่เห็น ด้วย (2)	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (5)
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน</b>						
11.	ท่านคิดว่ามาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ป้ายสัญญาณจราจรในเส้นทางการจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
12.	ท่านคิดว่าการเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทาง ถนนที่หนาแน่นในเทศกาลปีใหม่ และจุดพักริมทางช่วยลด ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
13.	ท่านคิดว่ามาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือน จุดอันตราย จุดเสี่ยง ให้ชัดเจน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิด อุบัติเหตุทางถนนได้					
14.	ท่านคิดว่าการมีจุดบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับ ประชาชน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ</b>						
15.	ท่านคิดว่ามาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการ กำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ ประจำทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
16.	ท่านคิดว่ามาตรการการให้รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการ หรือหลีกเลี่ยงใช้รถบรรทุก ในช่วงเทศกาลปีใหม่ในเส้นทาง สายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม</b>						
17.	ท่านคิดว่าดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวก ทัศนะวิสัยสภาพแวดล้อมตลอดเส้นทางการจราจรช่วยลด ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
18.	ท่านคิดว่าการจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทางและรวมทั้ง การจราจรป้ายเตือนจุดเสี่ยง ช่วยปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนได้					
19.	ท่านคิดว่ามาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยงโค้ง อันตรายช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					
20.	ท่านคิดว่ามาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้					



ภาคผนวก ค  
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

## รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

1. นายทวิรัตน์ บุญขวัญ  
ปลัดอำเภอ (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการพิเศษ)  
ที่ทำการปกครองอำเภอชะอวด
2. นายภักดี เขาไข่มุก  
ปลัดอำเภอ (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการ) กลุ่มงานป้องกันและความมั่นคง  
ที่ทำการปกครองอำเภอชะอวด
3. นายคทาวุฒิ พิมพ์ศักดิ์  
ปลัดอำเภอ (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการ) กลุ่มงานป้องกันและความมั่นคง  
ที่ทำการปกครองอำเภอหาดใหญ่

### ภาคผนวก ง

การประเมินความสอดคล้องของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

## การประเมินความสอดคล้องของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ตารางที่ 1 แสดงการประเมินความสอดคล้องของแบบสอบถาม (IOC) ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ				
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	รวม	แปล ผล
1. เพศ <input type="checkbox"/> ชาย <input type="checkbox"/> หญิง	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. อายุ <input type="checkbox"/> 18-20 ปี <input type="checkbox"/> 21-30 ปี <input type="checkbox"/> 31-40 ปี <input type="checkbox"/> 41-50 ปี <input type="checkbox"/> 51- 60 ปี <input type="checkbox"/> 61 ปีขึ้นไป	1	1	1	1.00	ใช้ได้
3. ระดับการศึกษา <input type="checkbox"/> ประถมศึกษา <input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนต้น <input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช <input type="checkbox"/> อนุปริญญา/ปว <input type="checkbox"/> ปริญญาตรีขึ้นไป	1	1	1	1.00	ใช้ได้
4. อาชีพของท่าน <input type="checkbox"/> เกษตรกร <input type="checkbox"/> นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> พนักงานเอกชน <input type="checkbox"/> ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> รับจ้างรายวัน <input type="checkbox"/> ค้าขาย/เจ้าของกิจการ/ธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> ไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน <input type="checkbox"/> เกษียณอายุ <input type="checkbox"/> อื่นๆ.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตาราง 1 แสดงการประเมินความสอดคล้องของแบบสอบถาม (IOC) ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อความคำถาม	ผู้เชี่ยวชาญ				
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	รวม	แปล ผล
5. ท่านมีรายได้เดือนละประมาณ <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 10,000 บาท <input type="checkbox"/> 10,001-20,000 บาท <input type="checkbox"/> 20,001-30,000 บาท <input type="checkbox"/> 30,001-40,000 บาท <input type="checkbox"/> มากกว่า 40,000 บาทขึ้นไป <input type="checkbox"/> ไม่มีรายได้	1	1	1	1.00	ใช้ได้
6. พื้นที่ที่อาศัย <input type="checkbox"/> เทศบาลนครหาดใหญ่ <input type="checkbox"/> เทศบาลเมืองควนลัง <input type="checkbox"/> เทศบาลเมืองคอหงส์ <input type="checkbox"/> เทศบาลเมืองคลองแห	1	1	1	1.00	ใช้ได้
7. ท่านมีใบอนุญาตใบขับขี่หรือไม่ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี	1	1	1	1.00	ใช้ได้
8. ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่ <input type="checkbox"/> เคย <input type="checkbox"/> ไม่เคย	1	1	1	1.00	ใช้ได้

1. ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.51-1.00 มีค่าความเที่ยงตรงใช้ได้
2. ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50 ต้องปรับปรุง ยังใช้ไม่ได้

ตาราง 2 แสดงการประเมินความสอดคล้องของแบบสอบถาม (IOC) การรับรู้ข้อมูลโครงการ

เนื้อหาของแบบสอบถาม	ผู้เชี่ยวชาญ				
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	รวม	ผล
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>					
1. ท่านคิดว่าการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รศขม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
2. ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการ เปิด – ปิด ตามเวลา กำหนดช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	0	+1	+1	0.67	ใช้ได้
3. ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำกัดในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายแก่อายุต่ำกว่า 20 ปี ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	0	+1	+1	0.67	ใช้ได้
4. ท่านคิดว่ามาตรการการตั้งด่านในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้	+1	+1	0	0.67	ใช้ได้
5. ท่านคิดว่าการใช้มาตรการของทางหลวงที่มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	3	ใช้ได้
6. ท่านคิดว่าการจัดตั้งด่านชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	0	+1	0.67	ใช้ได้
7. ท่านคิดว่าการจัดกิจกรรมทางศาสนา เอ้าเกอ 1 กิจกรรม เพื่อให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	0	+1	+1	0.67	ใช้ได้
8. ท่านคิดว่ามาตรการประชาสัมพันธ์ใช้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการการบังคับทางกฎหมายในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
9. ท่านคิดว่ามาตรการณรงค์ “จับขี้พลอดกัษ รักษาวินัยจราจร” ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
10. ท่านคิดว่ามาตรการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนักช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้

ตาราง 2 แสดงการประเมินความสอดคล้องของแบบสอบถาม (IOC) การรับรู้ข้อมูลโครงการ (ต่อ)

เนื้อหาสาระของแบบสอบถาม	ผู้เชี่ยวชาญ				
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	รวม	แปล ผล
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงถนน</b>					
11. ท่านคิดว่ามาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ป้ายสัญญาณจราจรในเส้นทางการจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
12. ท่านคิดว่าเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่นในเทศกาลปีใหม่ และจุดพักริมทางช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
13. ท่านคิดว่ามาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือน จุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ชัดเจน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
14. ท่านคิดว่าการมีจุดบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงยานพาหนะ</b>					
15. ท่านคิดว่ามาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
16. ท่านคิดว่ามาตรการการให้รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงใช้รถบรรทุก ในช่วงเทศกาลปีใหม่ในเส้นทางสายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
<b>มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม</b>					
17. ท่านคิดว่าดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวกสภาพแวดล้อมตลอดเส้นทางการจราจรช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	0	+1	+1	0.67	ใช้ได้
18. ท่านคิดว่าการจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทางและรวมทั้งการจราจรป้ายเตือนจุดเสี่ยง ช่วยปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
19. ท่านคิดว่ามาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยงโค้งอันตรายช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	+1	+1	+1	1	ใช้ได้
20. ท่านคิดว่ามาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	0	+1	+1	0.67	ใช้ได้

๑๖๓

แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำสำรณิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อเนวคำถนของแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรรณการผู้เชี่ยวชาญ โปรดพิจารณาแสดงความคิดเห็นของท่าน ในแบบสอบถาม การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำสำรณิพนธ์ โดยใช้เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็นของท่าน หรือเขียนสมณณะที่เป็นประโยชน์ ในการนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไข

ทั้งนี้ ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง + 1 เมื่อแน่ใจข้อถำถนมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง 0 เมื่อไม่แน่ใจข้อถำถนมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง - 1 เมื่อแน่ใจข้อถำถนไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ข้อถ	เนวคำถนการตอบแบบสอบถาม	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อสมณ
		สอดคล้อง + 1	ไม่เบใจ 0	ไม่ สอดคล้อง - 1	
<b>ด้นมาตรการลดบ้จยด้ยด้นคน</b>					
1.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รศขม) ช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
2.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการเปิด-ปิด ตามเวลากำหนดช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้		✓		
3.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำหน้วยในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายแอลกอฮอล์ กว้ 20 ปี ช่วยให้เกิดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้		✓		
4.	ท่านคิดว่ามาตรการการตั้งด้นในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุได้	✓			
5.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการของทางหลวงที่มีการเข้มงวดควบคุมในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ทำให้ลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
6.	ท่านคิดว่าการจัดตั้งด้นชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกลุ่มด้ยงช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
7.	ท่านคิดว่าการจัดกิจกรรมทางศาสนา เช่น เกษกรรม เพื่อทำให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้		✓		
8.	ท่านคิดว่ามาตรการประชาสัมพันธ์ใช้ประชาชนวัย 2 เกี่ยวกับการมาตรการการบังคับทางกฎหมายในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
9.	ท่านคิดว่ามาตรการณรงค์ "จับขี้ปลอกลย รัถวารินัยจรรยา" ช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
10.	ท่านคิดว่า การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนกช่วยลดบ้จยด้ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			



ข้อที่	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +/	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -/	
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน</b>					
11.	ท่านคิดว่ามาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ป้ายสัญญาณจราจรในเส้นทางการจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
12.	ท่านคิดว่า การเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่น ในเทศกาลปีใหม่ และจุดพิกัดทางช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
13.	ท่านคิดว่า มาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือน จุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ชัดเจน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
14.	ท่านคิดว่า การมีจุดบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
15.	ท่านคิดว่า มาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
16.	ท่านคิดว่า มาตรการการให้รอบรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงใช้รอบรทุก ในช่วงเทศกาลปีใหม่ในเส้นทางสายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม</b>					
17.	ท่านคิดว่า การดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวกวิสัยสภาพแวดล้อมตลอดเส้นทางการจราจรช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้		/		
18.	ท่านคิดว่า การจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทาง และรวมทั้งการจราจรป้ายเตือนจุดเสี่ยง ช่วยปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
19.	ท่านคิดว่า มาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยงโค้งอันตราย ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
20.	ท่านคิดว่า มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ จังหวัดสงขลา ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้		/		

ลงชื่อ



ผู้เชี่ยวชาญ

(นายทวีรัตน์ บุญขวัญ)

ปลัดอำเภอ (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการพิเศษ)

๓๗๓

แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำสารนิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวคำถาม ของแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรรมการผู้เชี่ยวชาญโปรดพิจารณาแสดงความคิดเห็นของท่าน ในแบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำสารนิพนธ์ โดยใช้เครื่องหมาย (√) ลงในช่องความคิดเห็นของท่าน พร้อมข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไข

ทั้งนี้ ใช้เครื่องหมาย (√) ในช่อง + 1 เมื่อแน่ใจข้อความมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

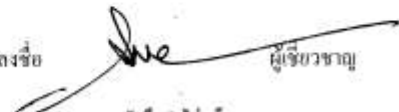
ใช้เครื่องหมาย (√) ในช่อง 0 เมื่อไม่แน่ใจข้อความมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ใช้เครื่องหมาย (√) ในช่อง - 1 เมื่อแน่ใจข้อความไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ข้อที่	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง + 1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่ สอดคล้อง - 1	
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน</b>					
1.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รศขม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
2.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการ เปิด - ปิดตามเวลากำหนดช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
3.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำหน่ายในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ต่ำกว่า 20 ปี ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
4.	ท่านคิดว่ามาตรการรณรงค์ด้านในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้	/			
5.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการของทางหลวงที่มีการเข้มงวดกวดขันในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ทำให้ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
6.	ท่านคิดว่าการจัดตั้งด่านชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้		/		
7.	ท่านคิดว่าการจัดกิจกรรมทางศาสนา 1 เดือน 1 กิจกรรม เพื่อให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
8.	ท่านคิดว่ามาตรการประชาสัมพันธ์ใช้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการการบังคับทางกฎหมายในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
9.	ท่านคิดว่ามาตรการรณรงค์ "ขับขี้ออกด้วย รักขานियจรรยา" ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
10.	ท่านคิดว่าการประชุมสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนักช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			

ข้อที่	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง + 1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่ สอดคล้อง -1	
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน</b>					
11	ท่านคิดว่ามาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ป้ายสัญญาณจราจร ในเส้นทางการจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
12	ท่านคิดว่าการเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่นใน เทศกาลปีใหม่ และจุดหักเหทางช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
13	ท่านคิดว่ามาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือน จุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ ชัดเจน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
14	ท่านคิดว่ากรณีอุบัติเหตุต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนช่วยลด ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
15	ท่านคิดว่ามาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุม รถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิด อุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
16	ท่านคิดว่ามาตรการการให้รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงใช้ รถบรรทุก ในช่วงเทศกาลปีใหม่ในเส้นทางสายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิด อุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม</b>					
17	ท่านคิดว่ามาตรการดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวก วิสัย สภาพแวดล้อมตลอดเส้นทางจราจรช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทาง ถนนได้	✓			
18	ท่านคิดว่าการจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทาง และรวมทั้งการจราจรป้าย เตือนจุดเสี่ยง ช่วยปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
19	ท่านคิดว่ามาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยง ให้จอันตรายช่วยลด ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	✓			
20	ท่านคิดว่ามาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้	✓			

ลงชื่อ



ผู้เชี่ยวชาญ

(นายศักดิ์ เชาโซ่แก้ว)

ปลัดอำเภอ (เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการ)

แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำสำรณิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวคำถาม ของแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรรมาการผู้เชี่ยวชาญโปรดพิจารณาแสดงความคิดเห็นของท่าน ในแบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำสำรณิพนธ์ โดยใช้เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็นของท่าน พร้อมข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไข

ทั้งนี้ ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง + 1 เมื่อแน่ใจข้อความมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง 0 เมื่อไม่แน่ใจข้อความมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง - 1 เมื่อแน่ใจข้อความไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ข้อที่	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง + 1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่ สอดคล้อง - 1	
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน</b>					
1.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (10 รสขม) ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
2.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายให้สถานบริการ เปิด-ปิดตามเวลาที่หนดช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
3.	ท่านคิดว่ามาตรการควบคุมทางกฎหมายการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำหน่ายในเวลาที่กำหนดและห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มกว่า 20 ปี ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
4.	ท่านคิดว่ามาตรการการติดตั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้		/		
5.	ท่านคิดว่าการใช้มาตรการของทางหลวงที่มีการเพิ่มงวดกวาดขี้ในการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ทำให้ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
6.	ท่านคิดว่าการจัดตั้งคานชุมชนในหมู่บ้าน เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
7.	ท่านคิดว่าการจัดกิจกรรมทางศาสนา (อำเภอ) กิจกรรม เพื่อทำให้ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
8.	ท่านคิดว่ามาตรการประชาสัมพันธ์ใช้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับมาตรการการบังคับทางกฎหมาย ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
9.	ท่านคิดว่ามาตรการรณรงค์ “ขับซึ่ปลอดภัย รักษาวินัยจราจร” ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
10.	ท่านคิดว่า การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทำให้ประชาชนตระหนักช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			

ข้อที่	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อศก
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน</b>					
11.	ท่านคิดว่ามาตรการในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมถนน ป้ายสัญญาณจราจรในเส้นทางจราจร ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
12.	ท่านคิดว่าการเตรียมเส้นทางจราจรเพื่อเลี่ยงการจราจรทางถนนที่หนาแน่น ในเทศกาลปีใหม่ และจุดพักริมทางช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
13.	ท่านคิดว่ามาตรการในการติดตั้งเครื่องหมายป้ายเตือน จุดอันตราย จุดเสี่ยงให้ชัดเจน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
14.	ท่านคิดว่าการมีจุดบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
15.	ท่านคิดว่ามาตรการบังคับกฎหมายของสำนักงานขนส่งในการกำกับดูแลควบคุมรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
16.	ท่านคิดว่ามาตรการการให้รถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงใช้รถบรรทุก ในช่วงเทศกาลปีใหม่ในเส้นทางสายหลัก ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
<b>ด้านมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม</b>					
17.	ท่านคิดว่าดำเนินการให้เกิดความสะดวกเพื่อให้อำนวยความสะดวกวิสัยสภาพแวดล้อมตลอดเส้นทางจราจรช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
18.	ท่านคิดว่าการจัดให้ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดเส้นทาง และรวมทั้งการจราจรป้ายเตือนจุดเสี่ยง ช่วยปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
19.	ท่านคิดว่ามาตรการการเฝ้าระวังการช่วยเหลือในจุดเสี่ยงโค้งอันตรายช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			
20.	ท่านคิดว่ามาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้	/			

ลงชื่อ



ผู้เขียน

**คผนวก จ**

**การหาค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์กับคะแนนรวมของทุกข้อคำถาม**  
**(Corrected Item – To total Correlation)**

และการหาค่าความเชื่อมั่น  
(Reliability)

**Reliability Statistics**

Cronbach's	
Alpha	N of Items
.812	20

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
a1	74.167	58.695	.272	.	.809
a2	74.233	55.151	.500	.	.797
a3	73.900	57.334	.484	.	.800
a4	74.033	61.826	.025	.	.820
a5	74.100	64.369	-.206	.	.828
a6	73.700	58.355	.352	.	.806
a7	74.367	53.482	.610	.	.790
a8	74.200	52.924	.627	.	.788
a9	74.400	55.834	.474	.	.799
a10	74.300	54.286	.758	.	.787
b11	74.367	54.999	.620	.	.792
b12	73.933	51.306	.737	.	.781
b13	73.633	60.171	.143	.	.816
b14	73.900	69.748	-.489	.	.854
c15	74.200	66.303	-.344	.	.837
c16	74.200	55.407	.487	.	.798
d17	73.967	51.275	.789	.	.779
d18	73.933	51.857	.726	.	.782
d19	74.233	54.530	.498	.	.797
d20	74.233	53.633	.656	.	.788

**ประวัติผู้เขียน**

ชื่อ สกุล	นางสาวนัยนา จันทมณี	
รหัสประจำตัวนักศึกษา	5810521518	
วุฒิการศึกษา		
วุฒิ	ชื่อสถาบัน	ปีที่สำเร็จการศึกษา
ศิลปศาสตรบัณฑิต	มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา	2557

**ตำแหน่งและสถานที่ปฏิบัติงาน**

พนักงานราชการ	ที่ว่าการอำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช
---------------	--