

การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง

Public Participation in Road Safety According to the Department of Land Transport Regulations Issue 3 (2019) : A Study of Results and Obstacles in the Initiation Phase in Muang District, Phatthalung Province

ทศวรรษ ธรรมเพชร Todsavan Thammaphet¹

สมพร คุณวิชิต Somporn Khunwishit²

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง จำนวน 400 คน เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การทดสอบค่าเอฟ และการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ ผลการศึกษา พบว่า จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นปัจจัยที่มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากที่สุด ($\beta = 0.339$) รองลงมา ได้แก่ แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ($\beta = 0.299$) และความตระหนักรู้ในพฤติกรรมการรับผิดชอบต่อสังคม ($\beta = 0.138$) ตามลำดับ ผลการวิจัยดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่าการกำหนดนโยบายหรือวางแผนงานเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ควรมุ่งเน้นไปที่การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยและความตระหนักในความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งเสริมด้วยการสร้างแรงจูงใจในการแจ้งเบาะแสพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย มาตรการเหล่านี้จะนำไปสู่การปรับกรอบความคิดและตามมาด้วยการปรับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนนั่นเอง

คำสำคัญ: การมีส่วนร่วมของประชาชน ความปลอดภัยบนท้องถนน ระเบียบการขนส่งทางบก

¹นักศึกษาลัทธิรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

E-mail: todsavanthammaphet@gmail.com

²รองศาสตราจารย์ ดร. ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

E-mail: somporn.kh@psu.ac.th

Abstract

This research aims to examine factors that affect participation of the people in enhancing road safety. The sample size for this study was 400 residents in Muang District, Phatthalung Province. Data were collected using a survey questionnaire. Data were then analyzed using frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test, F-test, and multiple regression. According to the findings, the most significant factor influencing public participation in road safety enhancement is road safety conscience. This is followed by a monetary incentive for reporting violations of associated laws and a sense of social responsibility. As a result, any strategy or plan for improving road safety should begin with fostering a sense of social responsibility and road safety consciousness. This might be supplemented by offering a monetary incentive for reporting risky commuter conduct. All of these strategies can help people alter their mindsets and, as a result, improve their road safety behaviors.

Keywords: Public Participation, Road Safety, Land Transport Regulations

บทนำ

ประเทศไทยมีปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในหลาย ๆ ด้าน มีประชาชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนถึงวันละ 25 คนหรือชั่วโมงละ 1 คน และทำให้เกิดความเสียหายถึง 230,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และถึงแม้ว่ารัฐบาลไทยจะเล็งเห็นถึงปัญหาดังกล่าว โดยการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จในการแก้ปัญหา ดังจะเห็นได้จากอัตราการตายบนท้องถนนของประเทศไทยยังคงสูงเป็นอันดับ 1 ของโลก ซึ่งเมื่อพิจารณาสาเหตุหลักของการไม่ประสบความสำเร็จในการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนนั้น เกิดจากการขาดความร่วมมือจากประชาชน ดังนั้นกระทรวงคมนาคม จึงมีนโยบายให้กรมการขนส่งทางบกเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลร่วมกัน สร้างวินัย และความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ด้วยการออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขการจ่ายสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2562 เป็นต้นไป เพื่อให้ประชาชนสามารถส่งพฤติการณ์การกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งครอบคลุมการกระทำความผิดของรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ ทุกประเภท โดยจะได้รับส่วนแบ่งค่าปรับร้อยละ 50 หลังหักเงินนำส่งรายได้แผ่นดินแล้ว วัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผู้ขับรถตระหนักรและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
อย่างเป็นทางการ (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

จังหวัดพัทลุง เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนค่อนข้างสูง ดังจะเห็น
ได้จากข้อมูลรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดพัทลุง ปีงบประมาณ
2562-2564 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้นจำนวน 3,351 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บสาหัส จำนวน 3,014 ราย
และมีผู้เสียชีวิต จำนวน 322 ราย (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพัทลุง, 2565)
โดยในปี พ.ศ.2564 จังหวัดพัทลุงมีการดำเนินการและลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จำนวน
ทั้งสิ้น 2,313 ราย และการดำเนินการและลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกอีกจำนวน
776 ราย (สำนักงานขนส่งจังหวัดพัทลุง, 2565) จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมในการใช้รถ
ใช้ถนนของประชาชนที่ยังคงเป็นปัญหาสำคัญในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ทั้งยังแสดงถึง
การขาดวินัยและจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน โดยอาจมีสาเหตุมาจากประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจ
ในด้านกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ของกฎหมายจราจรหรือกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และยังขาด
การมีส่วนร่วมในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ดังนั้นจึงมีความจำเป็น
อย่างยิ่งที่จะต้องกระตุ้นให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ด้วยการค้นหาปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำปัจจัยดังกล่าวไปใช้ในการ
พัฒนาและปรับปรุงเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และเพื่อป้องกันการกระทำความผิดของประชาชน
จากการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นระบบ ได้มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงสนใจศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างวินัย
และความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเลือกศึกษากรณีพื้นที่จังหวัดพัทลุง ซึ่งเป็นจังหวัดหนึ่งที่มี
ปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนค่อนข้างสูง ซึ่งผลจากการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่
เกี่ยวข้องในการนำผลการศึกษาไปเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างเป็น
ระบบ ผ่านกระบวนการที่สามารถส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นรูปธรรม

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับของการตระหนักรู้ในพฤติกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้าง
ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนใน
พื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง
3. เพื่อศึกษาแนวทางการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างวินัยและความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

การทบทวนวรรณกรรม

การมีส่วนร่วมของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ ร่วมประเมินผล ร่วมรับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นและร่วมรับผิดชอบในทุกขั้นตอน ซึ่งจะประสบผลสำเร็จได้ต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐและประชาชน ไม่ปล่อยให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรับผิดชอบเพียงฝ่ายเดียว (สนธยา พลศรี, 2547 อ้างถึงใน ขวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

สำหรับปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นมีหลายปัจจัย ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบกลุ่มปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคล อาทิ เพศ จากสถิติร้อยละ 75 ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดพบว่าเกิดจากผู้ขับขี่เพศชาย อายุ จากสถิติกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 18-22 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุด สถานภาพ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส มักจะมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และสามารถเป็นช่องทางในการกระจายข้อมูลให้กับคนอื่น ๆ ในครอบครัวได้ และระดับการศึกษา พบว่า คนที่มีการศึกษาในระดับสูง มักมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูง ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการมีโอกาสในการได้รับข้อมูล รับทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายที่มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ (วิเชียร มุริจันทร์, 2541)

2. การตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม การที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใดนั้น ประชาชนต้องมีการตระหนักรู้ในกิจกรรมนั้นก่อน ซึ่งหน่วยงานที่ต้องการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมใด ๆ ต้องให้ความรู้ เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงานหรือวิธีการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ให้แก่ประชาชนได้ทราบอย่างถูกต้อง เพื่อให้การเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนเกิดประสิทธิผลสูงสุด (ยุทธนา ราชรักษ์, 2551)

3. แรงจูงใจ แนวทางหนึ่งในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ การส่งเสริมด้านการจูงใจ โดยการได้รับผลประโยชน์จากการได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม และมีการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน (ปรีชาติ วลัยเสถียร และคณะ, 2543 อ้างถึงใน ยุทธนา ราชรักษ์, 2551)

4. จิตสำนึกด้านความปลอดภัย เป็นการตัดสินใจและเลือกตอบสนองต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนให้เป็นไปในทางที่ถูกต้องตามกฎหมาย กฎของสังคม หรือจารีตประเพณีที่ปฏิบัติกันในสังคมเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อย การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถกระทำได้จากการพัฒนาทางความคิด โดยการให้แต่ละบุคคลแสดงทัศนคติและความคิดเห็นระหว่างกัน เพราะเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างพฤติกรรมในการพัฒนาทางความคิดของประชาชน และเป็นการสร้างจิตสำนึกในเรื่องการยอมรับความคิดเห็นอื่น ๆ (นวพร จารุมณี, 2561)

การสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นวิธีการปฏิบัติ หรือกระบวนการดำเนินงาน ซึ่งก่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้รถใช้ถนน ทั้งในด้านบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนน ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสภาพสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ที่มีความเหมาะสม อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัย ทั้งนี้การสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้สัมฤทธิ์ผลสูงสุด นอกจากการดำเนินการในภาคประชาชนแล้ว ยังต้องยึดหลักเสาหลัก 5 ประการของศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน (2554) อันได้แก่ การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ (Road Safety Management) การสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนนและสภาพแวดล้อมริมทาง (Safer Roads and Mobility) การส่งเสริมให้เกี่ยยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) การสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน (Safer Road Users) และการช่วยเหลือและรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (Post Crash Response) ซึ่งจะเป็นการปฏิบัติในส่วนของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างสภาพแวดล้อมและกำหนดตัวบทกฎหมาย การบังคับใช้ให้เข้มงวดเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน

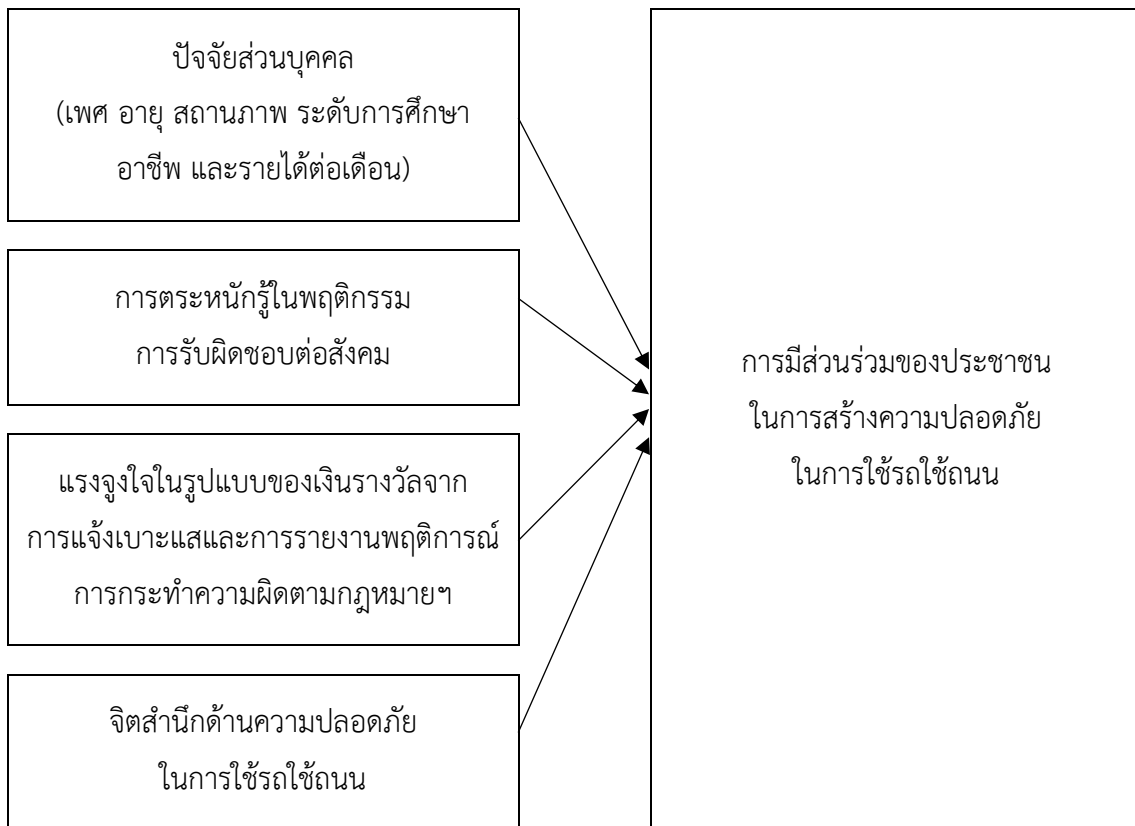
ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2562)

ราชกิจจานุเบกษาได้ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2562 เป็นต้นไป ให้ประชาชนสามารถส่งพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งครอบคลุมการกระทำผิดของรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ ทุกประเภท โดยจะได้รับส่วนแบ่งค่าปรับร้อยละ 50 หลังหักเงินนำส่งรายได้แผ่นดินแล้ว วัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับรถตระหนักและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้อัตราค่าปรับความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดไว้ตั้งแต่ 500-5,000 บาท ความผิดที่มีอัตราค่าปรับสูง ได้แก่ ดัดแปลงมิเตอร์ กระทำลามกอนาจาร ทั้งผู้โดยสารระหว่างทาง เก็บค่าโดยสารเกิน ขับรถโดยประมาทหวาดเสียว ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร เป็นต้น ส่วนอัตราค่าปรับความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ตั้งแต่ 1,000-5,000 บาท ความผิดที่มีอัตราสูง ได้แก่ ค่าวันค่าเกินที่กฎหมายกำหนด เก็บค่าโดยสารเกินที่กฎหมายกำหนด บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางโดยไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณ ไม่ใช้อุปกรณ์ล็อกตู้บรรทุกสินค้า สูบบุหรี่ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ต่อเติมตัวถังเพื่อบรรทุกสิ่งของซึ่งก่อให้เกิดอันตราย เป็นต้น (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

กรอบแนวคิดการวิจัย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variables)

ตัวแปรตาม (Dependent Variable)



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรที่ศึกษา คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอายุ 18 ปี ขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง จำนวน 89,074 คน (ศูนย์บริหารทะเบียนภาค 9, 2565) กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ได้จากการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane (1973 อ้างถึงใน วันวิสา หนูหอม, 2550) กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้เท่ากับ 0.05 และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 5 ตอน ได้แก่ (1) ปัจจัยส่วนบุคคล (2) การตระหนักรู้ในพฤติกรรม การรับผิดชอบต่อสังคม (3) แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรม การกระทำความผิดตามกฎหมายฯ (4) จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และ (5) การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แบบสอบถามมีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) มากกว่า 0.50 ทุกข้อ และมีค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่น (Cronbach's Alpha Coefficient) ของตัวแปร

การตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายฯ จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เท่ากับ 0.836, 0.831, 0.802, 0.838 ตามลำดับ สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การทดสอบค่าเอฟ และการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

สรุปผลการวิจัย

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 51.75 มีอายุระหว่าง 18-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 53.75 มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 62.25 มีการศึกษาอยู่ในระดับอนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 51.75 มีอาชีพรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 60.75 และมีรายได้อยู่ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 60.75

ระดับของปัจจัยการมีส่วนร่วมและระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ระดับของปัจจัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย (1) การตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.56$, S.D. = 0.09) ข้อที่ประชาชนมีการตระหนักรู้สูงสุด คือ ถนนถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุกคนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย ($\bar{X} = 3.70$, S.D. = 0.68) (2) แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.42$, S.D. = 0.13) ข้อที่ประชาชนมีแรงจูงใจสูงสุด คือ ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน สามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นการกระทำความผิดได้ ($\bar{X} = 3.54$, S.D. = 0.80) และ (3) จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.35$, S.D. = 0.45) ข้อที่ประชาชนมีจิตสำนึกสูงสุด คือ ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ($\bar{X} = 3.80$, S.D. = 0.73) สำหรับระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อยู่ในระดับปฏิบัติบางครั้ง ($\bar{X} = 3.09$, S.D. = 0.24) ข้อที่มีระดับของการปฏิบัติสูงสุด คือ การปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัย การมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนน ($\bar{X} = 3.34$, S.D. = 0.10)

ความแตกต่างของระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ ($t = -3.223$, Sig. = 0.001) อายุ ($F = 21.201$, Sig. = 0.000) สถานภาพ ($F = 36.906$, Sig. = 0.000) ระดับการศึกษา ($F = 43.057$, Sig. = 0.000) อาชีพ ($F = 42.963$, Sig. = 0.000) และรายได้ต่อเดือน ($F = 15.814$, Sig. = 0.000) ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพบว่า กลุ่มประชาชนที่มีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงสุดในแต่ละกลุ่ม คือ ประชาชนเพศหญิง ($\bar{X} = 3.10$) อายุระหว่าง 31-40 ปี ($\bar{X} = 3.51$) สถานภาพสมรส ($\bar{X} = 3.60$) มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี ($\bar{X} = 3.64$) ประกอบอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ($\bar{X} = 3.75$) และมีรายได้ต่อเดือน 30,001 บาทขึ้นไป ($\bar{X} = 3.50$) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1

ความแตกต่างของระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	t	F	Sig.
เพศ	-3.223	-	0.001*
อายุ	-	21.201	0.000*
สถานภาพ	-	36.906	0.000*
ระดับการศึกษา	-	43.057	0.000*
อาชีพ	-	42.963	0.000*
รายได้ต่อเดือน	-	15.814	0.000*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ปัจจัยที่ศึกษาทุกปัจจัยส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยปัจจัยที่ส่งผลมากที่สุด คือ จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ($\beta = 0.399$, Sig. = 0.000) รองลงมา คือ แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ($\beta = 0.299$, Sig. = 0.000) และการตระหนักรู้ในพฤติกรรม การรับผิดชอบต่อสังคม ($\beta = 0.138$, Sig. = 0.000) โดยตัวแปรทั้ง 3 ตัวแปร สามารถร่วมกันทำนาย

ความแปรปรวนของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้ร้อยละ 34.90 ($R^2 = 0.349$) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตัวพยากรณ์	B	S.E.	β	t	Sig.
ค่าคงที่ (Constant)	-0.752	0.272	-	-2.763	0.006*
- การตระหนักรู้ ^a (X_1)	0.213	0.074	0.138	2.884	0.004*
- แรงจูงใจ ^a (X_2)	0.383	0.055	0.299	6.955	0.000*
- จิตสำนึกด้านความปลอดภัย ^a (X_3)	0.434	0.060	0.399	7.185	0.000*

R = 0.591, $R^2 = 0.349$, Adjusted $R^2 = 0.344$, Sig. = 0.000*

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การอภิปรายผล

การศึกษาความแตกต่างของระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มประชาชนที่มีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงสุดในแต่ละกลุ่ม คือ ประชาชนเพศหญิง อายุระหว่าง 31-40 ปี สถานภาพสมรส มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ และมีรายได้ต่อเดือน 30,001 บาทขึ้นไป ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยและการสำรวจที่ผ่านมา ซึ่งรวบรวมโดยวิเชียร มุริจันทร์ (2541) พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน อาทิ เพศ จากสถิติร้อยละ 75 ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดพบว่าเกิดจากผู้ขับขี่เพศชาย อายุ จากสถิติกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 18-22 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุด สถานภาพ ผู้ที่มีสถานภาพสมรส มักจะมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และสามารถเป็นช่องทางในการกระจายข้อมูลให้กับคนอื่น ๆ ในครอบครัวได้ และระดับการศึกษา พบว่า คนที่มีการศึกษาในระดับสูง มักมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูง ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการมีโอกาสในการได้รับข้อมูล รับทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายที่มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ ดังนั้นองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐจึงอาจใช้ประชาชนกลุ่มนี้เป็นจุดเริ่มต้นเพื่อสร้างแนวทางในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป

จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และการตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคมเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยสามารถร่วมกันทำนายความแปรปรวนของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้ถึงร้อยละ 34.90 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น จำเป็นจะต้องบูรณาการทั้ง 3 ส่วนเข้าด้วยกัน ทั้งในด้านของการสร้างจิตสำนึก ทำให้เกิดการตระหนักรู้ และการสร้างแรงจูงใจในการแจ้งเบาะแสเมื่อพบการกระทำผิดทางจราจรจึงจะสัมฤทธิ์ผล โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นแนวคิดทฤษฎีที่สนับสนุนความเข้มแข็งของชุมชนและสังคม เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มีการร่วมคิดร่วมทำ ร่วมแก้ปัญหาทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และส่งเสริมสุขภาพอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล โปร่งใส และเป็นธรรมในการบริหารงาน ซึ่งการแก้ไขปัญหา นั้น ต้องมีความร่วมมือทำพร้อมกันในทุกระดับ ต้องระดมทุกองค์ประกอบในสังคม โดยเฉพาะชุมชนเพื่อเสริมสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็งและสามารถแก้ไขปัญหาได้ด้วยตนเอง ทำให้ความต้องการที่แท้จริงของประชาชนได้รับการตอบสนอง สามารถประยุกต์ใช้กับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบันและเกิดความตื่นตัวในการเข้ามามีส่วนร่วมในระดับอื่น ๆ ต่อไป (วัฒนวงศ์ รัตนวราห และ จินตวีร์ เกษมศุข, 2552)

ทั้งนี้เพื่อให้การสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสัมฤทธิ์ผลสูงสุด นอกจากการดำเนินการในภาคประชาชนแล้ว ยังต้องยึดหลักเสาหลัก 5 ประการของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (2554) อีกด้วย อันได้แก่ การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ (Road Safety Management) การสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนนและสภาพแวดล้อมริมทาง (Safer Roads and Mobility) การส่งเสริมให้เกิดยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) การสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน (Safer Road Users) และการช่วยเหลือและรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (Post Crash Response) ซึ่งจะเป็นการปฏิบัติในส่วนของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างสภาพแวดล้อมและกำหนดตัวบทกฎหมาย การบังคับใช้ให้เข้มงวดเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. (2562). *ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การจ่ายสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562*. สืบค้น 23 กรกฎาคม 2565, จาก www.dlt.go.th

- ชวนพิศ หนูจันทร์. (2552). การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง
อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย. การค้นคว้าอิสระ พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต,
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นวพร จารุณี. (2561). การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม
อาเซียนของอำเภอป่าฝาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน. วิทยานิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต,
มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.
- ยุพธนา ราชรักษ์. (2551). การมีส่วนร่วมของสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลในการส่งเสริมสุขภาพ
ประชาชนตามนโยบาย 6 อ. อำเภอช้างกลาง จังหวัดนครศรีธรรมราช. การค้นคว้าอิสระ
สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วันวิสา หนูหอม. (2550). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองบ้านพรุกับความต้องการประชาชน.
วิทยานิพนธ์ รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- วิเชียร มุริจันทร์. (2541). พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรใน
กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2554). 5 เสาหลัก ถนนปลอดภัย. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดพัทลุง. (2565). สถิติการดำเนินการและลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
และการขนส่งทางบกในพื้นที่จังหวัดพัทลุง. พัทลุง: สำนักงานขนส่งจังหวัดพัทลุง.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพัทลุง. (2565). สถิติการเกิดสาธารณภัยในพื้นที่ของ
จังหวัดพัทลุง. พัทลุง: สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพัทลุง.