



การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบ  
กรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและ  
อุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมือง 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 ชรรรมเพชร

Todsavan Thammaphet

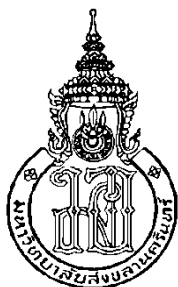
สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์  
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

**A Minor Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements**

**For the Degree of Master of Public Administration**

**Prince of Songkla University**

2566



การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบ  
กรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและ  
อุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมือง 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 ชรรรมเพชร

**Todsavan Thammaphet**

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**

**2566**

**ชื่อสารนิพนธ์** การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

**ผู้เขียน** ทศวรรณ ธรรมเพชร

**สาขาวิชา** รัฐประศาสนศาสตร์

---

**อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์** **คณะกรรมการสอบ**

.....  
กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมพร คุณวิจิต)

..... ประธาน  
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมพร คุณวิจิต)

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

.....กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุฑามณี ตรีภูมิตูตา)

.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุฑามณี ตรีภูมิตูตา)  
ประธานคณะกรรมการบริหาร  
หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

ชื่อสารนิพนธ์	การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง
ผู้เขียน	ทศวรรณ ธรรมเพชร
สาขาวิชา	รัฐประศาสนศาสตร์
ปีการศึกษา	2565

---

### บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนในเขตพื้นที่ อ.เมือง จ.พัทลุง จำนวน 400 คน เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างด้วยการทดสอบค่าที การทดสอบค่าเอฟ และวิเคราะห์ผลกระทบของตัวแปรด้วยการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ ผลการศึกษา พบว่า จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นปัจจัยที่มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากที่สุด (Beta = 0.339) รองลงมา ได้แก่ แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 (Beta = 0.299) และความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม (Beta = 0.138) ตามลำดับ ผลการวิจัยดังกล่าวทำให้ทราบว่า การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ดังนั้นการกำหนดนโยบายหรือวางแผนงานเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงควรมุ่งเน้นไปที่การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยและความตระหนักในความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งเสริมด้วยการสร้างแรงจูงใจในการแจ้งเบาะแสพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย มาตรการเหล่านี้จะนำไปสู่การปรับกรอบความคิดและตามมาด้วยการปรับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนนั่นเอง

<b>Minor Thesis Title</b>	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
<b>Author</b>	Todsavan Thammaphet
<b>Major Program</b>	Public Administration
<b>Academic Year</b>	2022

### 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.

## กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความอนุเคราะห์จาก รองศาสตราจารย์ ดร. สมพร คุณวิชิต อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ให้ความกรุณาพร้อมให้คำปรึกษา แนะนำ แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี จนกระทั่งงานวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.บุญบง ชัยเจริญวัฒน์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จุฑามณี ตระกูลมุกดา คณะกรรมการสอบทั้ง 2 ท่าน ที่ได้กรุณาให้แนวคิด และข้อเสนอแนะต่างๆ จนทำให้สารนิพนธ์สำเร็จลงได้ด้วยดี

ขอขอบคุณ ประชาชนในพื้นที่ของจังหวัดพัทลุง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจนทำให้งานวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ทศวรรณ ธรรมเพชร

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(3)
ABSTRACT	(4)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญ	(6)
รายการตาราง	(8)
รายการภาพประกอบ	(10)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามของการวิจัย	3
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
1.4 สมมติฐานของการวิจัย	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
1.6 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	6
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ	8
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนและการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน	24
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ	32
2.4 ระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	44
2.4.1 พระราชบัญญัติรถยนต์	44
2.4.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก	45
2.4.3 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562)	47
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	49
2.6 กรอบแนวคิดงานวิจัย	61
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	62

**สารบัญ (ต่อ)**

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	71
บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผล	96
บรรณานุกรม	104
ภาคผนวก	107
ประวัติผู้เขียน	124



## รายการตาราง

ตาราง		หน้า
1	แจกแจงความถี่และร้อยละของตัวแปรข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง	73
2	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความตระหนักรู้ในพฤติกรรมการรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมที่การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	76
3	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความตระหนักรู้ในพฤติกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง	77
4	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมที่การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522	79
5	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง	80
6	ผลของปัจจัยในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง	81
7	ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามเพศ	84
8	ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามอายุ	84
9	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามช่วงอายุ	85
10	ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามสถานภาพ	86
11	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามสถานภาพ	86

### รายการตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
12	ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำแนกตามระดับการศึกษา	87
13	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามระดับการศึกษา	88
14	ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำแนกตามอาชีพ	89
15	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามอาชีพ	89
16	ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน	90
17	การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามรายได้	91
18	ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรความตระหนักรู้ใน พฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการ แจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติ รถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน กับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน	92
19	ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงิน รางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตาม กฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่ง ทางบกต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนชาวพัทลุงในการสร้างความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	93

## รายการภาพประกอบ

ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

หน้า

61

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในหลาย ๆ ด้าน มีประชาชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนถึงวันละ 25 คนหรือชั่วโมงละหนึ่งคน และทำให้เกิดความเสียหายถึง 230,000 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติและทำให้คนหนุ่มสาวต้องเสียชีวิตเกินสัดส่วนที่ควรจะเป็น (WHO, 2018) รัฐบาลไทยมีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 แต่ไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานเท่าที่ควร ยังคงมีอัตราการตายสูงเป็นอันดับ 1 ของโลก ปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นซึ่งถือเป็นประเด็นสำคัญคือการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สมบูรณ์ไม่มีเจ้าภาพหลักหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ไม่มีการบูรณาการการทำงานร่วมกันเป็นการทำงานแบบต่างคนต่างทำ ขาดกลไกการสร้างความร่วมมือขาดแคลนงบประมาณในการบริหารจัดการและการดำเนินการเป็นการทำงานในลักษณะที่เน้นเฉพาะห้วงเวลา เช่นเทศกาลปีใหม่สงกรานต์ไม่มีการทำงานต่อเนื่องขาดแคลนเครื่องมือไม่มีการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีและดิจิทัลมาใช้ในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างจริงจัง

กระทรวงคมนาคม มีนโยบายให้กรมการขนส่งทางบกเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายโดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลร่วมกัน สร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกจึงออกระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขการจ่ายสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2562 เป็นต้นไป ให้ประชาชนสามารถส่งพฤติการณ์การกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งครอบคลุมการกระทำความผิดของรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ ทุกประเภท โดยจะได้รับส่วนแบ่งค่าปรับ 50% หลังหักเงินนำส่งรายได้แผ่นดินแล้ว วัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับรถตระหนักและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้อัตราค่าปรับความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดไว้ตั้งแต่ 500-5,000 บาท ความผิดที่มีอัตราค่าปรับสูง ได้แก่ คัดแปลงมิเตอร์ กระทำลามกอนาจาร ทิ้งผู้โดยสารระหว่างทาง เก็บค่าโดยสารเกินขีดรถโดยประมาทหวาดเสียว ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร เป็นต้น ส่วนอัตราค่าปรับความผิดตาม

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ตั้งแต่ 1,000-5,000 บาท ความผิดที่มีอัตราสูงได้แก่ ค่าวันค่าเกินที่กฎหมายกำหนด เก็บค่าโดยสารเกินที่กฎหมายกำหนด บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร จอครรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางโดยไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณ ไม่ใช้อุปกรณ์ล็อกตู้บรรทุกสินค้า สูบบุหรี่ปริมาณขณะปฏิบัติหน้าที่ ติดตั้งสปอตไลท์ ต่อเติมตัวถังเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของซึ่งก่อให้เกิดอันตราย เป็นต้น โดยอัตราค่าปรับนั้นขึ้นอยู่กับดุลพินิจ องค์ประกอบของพฤติการณ์ และความรุนแรงการกระทำความผิดซ้ำซากและความผิดนั้นส่งผลกระทบต่อสร้างความเดือดร้อนให้ประชาชน

กรมการขนส่งทางบกดำเนินการตรวจสอบการกระทำความผิดและดำเนินการเปรียบเทียบปรับตามระเบียบอย่างเคร่งครัดโดยค่าปรับส่วนแรกนำเสนอเป็นรายได้แผ่นดินเพื่อนำไปพัฒนาประเทศ ส่วนที่เหลือจะนำมาจัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและมอบให้ผู้แจ้งพฤติการณ์การกระทำความผิด โดยการจ่ายเงินส่วนแบ่งค่าปรับให้แก่ผู้แจ้งภายหลังจากกรมการขนส่งทางบกดำเนินการตามกระบวนการสืบข้อเท็จจริงตามที่มีผู้แจ้ง โดยเรียกตัวผู้ถูกร้องเรียนมารายงานตัวและสอบสวนจนได้ข้อยุติและหลังจากที่ผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบปรับแล้ว (กรมการขนส่งทางบก, 2562)

จากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดพัทลุง ในช่วงปีงบประมาณ 2562 – 2564 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้นจำนวน 3,351 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บสาหัสจำนวน 3,014 ราย และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 322 ราย (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพัทลุง, 2565) ซึ่งจากสถิติจำนวนตัวเลขดังกล่าวของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นส่งผลให้เกิดความเสียหายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างมาก ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ รวมไปถึงสภาวะทางสังคมความเป็นอยู่ในทุก ๆ ด้าน ทั้งนี้ในช่วงปี พ.ศ.2564 ที่ผ่านมานั้นมีข้อมูลสถิติการดำเนินการและลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จำนวนทั้งสิ้น 2,313 รายและข้อมูลสถิติการดำเนินการและลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกอีกจำนวน 776 ราย (สำนักงานขนส่งจังหวัดพัทลุง, 2565) ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนที่ยังคงเป็นปัญหาสำคัญในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ทั้งยังแสดงถึงการขาดวินัยและจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน หรืออาจเป็นเพราะเนื่องจากประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจในด้านกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ของกฎหมายจราจรหรือกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลให้ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างจริงจัง เนื่องจากการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันนั้นถือเป็นเรื่องใกล้ตัวที่ประชาชนทุกคนมีความจำเป็นต้องพบเจออยู่ในชีวิตประจำวัน และเพื่อเป็นการก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการสร้างจิตสำนึกการเสริมสร้างวินัยในการขับขี่หรือการใช้บริการสาธารณะบนท้องถนนตลอดจนการ

ตระหนักถึงความสำคัญในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่จังหวัดพัทลุง

ดังนั้นเพื่อให้การศึกษานี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์และเพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และเพื่อป้องกันการกระทำความผิดของประชาชนจากการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นระบบ ได้มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันที่เป็นอยู่รวมถึงการศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมเพื่อช่วยในการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนในพื้นที่จังหวัดพัทลุงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการช่วยกันสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงการช่วยกันป้องกัน สอดส่อง ดูแลรักษาความปลอดภัยบนท้องถนน เพื่อเป็นการทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ และผ่านกระบวนการที่สามารถส่งผลให้เกิดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้เห็นเป็นรูปธรรมได้อย่างชัดเจน

## 2. คำถามการวิจัย

2.1 การตระหนักรู้ในพฤติกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุงเป็นอย่างไร

2.2 ปัจจัยใดที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

2.3 มีแนวทางใดบ้างที่จะสามารถทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

### 3. วัตถุประสงค์การวิจัย

3.1 เพื่อศึกษาระดับของการตระหนักรู้ในพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

3.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

3.3 เพื่อศึกษาแนวทางการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

### 4. สมมติฐานของการวิจัย

4.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

4.2 การตระหนักรู้ในพฤติกรรมกรรมรับผิดชอบต่อสังคมส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

4.3 แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกรรมการทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกของผู้ใช้รถใช้ถนนส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

4.4 จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

### 5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 เพื่อให้ทราบถึงความตระหนักรู้ในพฤติกรรมกรรมมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

5.2 เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

5.3 เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

## 6. ขอบเขตของการวิจัย

### 6.1 ขอบเขตด้านประชากรกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษา คือ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง โดยพบว่าประชากรทั้งหมด ณ เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565 มีจำนวน 89,074 คน (ศูนย์บริหารทะเบียนภาค 9, 2565) ผู้วิจัยจึงใช้การกำหนดขนาดตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยใช้สูตรการคำนวณหาขนาดตัวอย่างของทาโรยามาเน่ (Taro Yamane, 1973)

### 6.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษานี้มุ่งเน้นศึกษาในด้านการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคในระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง โดยศึกษาขอบเขตเนื้อหาตามที่กำหนดไว้ คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความปลอดภัย และปัจจัยด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในการใช้รถใช้ถนน ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และเนื้อหาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. แนวคิดอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ
2. แนวคิดความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety) และการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety Management)
3. แนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ
4. ระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
  - 4.1 พระราชบัญญัติรถยนต์
  - 4.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
  - 4.3 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2562)
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดการวิจัย



### 6.3 ขอบเขตด้านตัวแปร

1. ตัวแปรต้น ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ปัจจัยด้านการมีส่วนร่วม ได้แก่ การตระหนักรู้ในพฤติกรรมรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก จิตสำนึกด้านความปลอดภัย

2. ตัวแปรตาม ประกอบด้วย ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

### 6.4 ขอบเขตด้านพื้นที่

ขอบเขตด้านพื้นที่ที่ใช้ดำเนินการศึกษาวิจัย คือ พื้นที่ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

## 7. นิยามศัพท์เฉพาะ

การมีส่วนร่วม หมายถึง ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง ในการร่วมกันสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ในการใช้รถใช้ถนน

การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน หมายถึง วิธีการปฏิบัติ หรือกระบวนการดำเนินงานซึ่งก่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้รถใช้ถนน 5 ด้าน คือ ด้านบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนน ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสภาพสิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ที่มีความเหมาะสมอันจะนำมาซึ่งความปลอดภัย

ความปลอดภัยบนท้องถนน หมายถึง ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในเขตพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ความปลอดภัยจากการจราจรทางถนนด้านบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนน หมายถึง ความสามารถและความพร้อมในการขับขี่ยานพาหนะขณะใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น การมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดี มีมารยาท การใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวังและมีสติตลอดจนการมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ได้

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ หมายถึง ยานพาหนะที่มีอุปกรณ์ ส่วนควบสำหรับรถครบถ้วนตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด มีการตรวจสอบสภาพตามกำหนด ระยะเวลาที่เป็นไปตามมาตรฐาน และไม่มีการแก้ไขดัดแปลงส่วนใดส่วนหนึ่งของตัวรถให้ต่างไป จากที่รายการที่จดทะเบียนและการบรรทุกที่ปลอดภัย หรือการดำเนินการอื่นใดเพื่อความปลอดภัย เมื่อใช้ยานพาหนะ

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน หมายถึง ลักษณะสภาพพื้นถนน และ บริเวณส่วนประกอบของถนน ซึ่งได้แก่ เขตทาง ทางเท้า ช่องจราจร เกาะกลางถนน ไหล่ทาง เอื้อ ต่อการจราจร ไม่มีสิ่งกีดขวางบนผิวการจราจรตลอดจนมีการวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง สภาพแวดล้อมที่อยู่ รอบตัวผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งสามารถจำแนกเป็น สิ่งแวดล้อมที่สามารถควบคุมได้ เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มีความพร้อม อีกประการคือสิ่งแวดล้อมที่ ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น สภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ เป็นต้น

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ หมายถึง ความ เข้มงวดของการดำเนินการตามมาตรการทางกฎหมาย การไม่เลือกปฏิบัติโดยใช้รูปแบบ ความสัมพันธ์ส่วนตัว การสร้างมาตรการทางสังคมเฉพาะพื้นที่และสร้างช่องทางเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลกฎหมายจราจรและสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

แรงจูงใจ หมายถึง ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นสิ่งจูงใจให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแจ้ง เบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ของประชาชนในพื้นที่จังหวัดพัทลุง

ความรับผิดชอบต่อสังคม หมายถึง การรู้จักบทบาทหน้าที่ของตนเองที่มีต่อส่วนรวม เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม โดยการปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม รวมทั้งจูงใจให้ ผู้อื่นปฏิบัติตามกิจกรรมเพื่อความสุขของสังคม

การตระหนักรู้ หมายถึง การรับรู้และเข้าใจ รวมถึงการให้ความสำคัญต่อความ ปลอดภัยตลอดจนการมีวินัย การเคารพกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน

จิตสำนึก หมายถึง การตัดสินใจและเลือกตอบสนองต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นใน ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนให้เป็นที่ถูกต้องตามกฎระเบียบ กฎหมาย กฎของสังคม หรือจารีตประเพณีที่ปฏิบัติกัน ในสังคมเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อย

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคในระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง ได้อาศัยแนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาสำคัญดังต่อไปนี้

1. แนวคิดอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ
2. แนวคิดความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety) และการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety Management)
3. แนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ
4. ระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
  - 4.1 พระราชบัญญัติรถยนต์
  - 4.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
  - 4.3 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2562)
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดการวิจัย

#### 1. แนวคิดอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ

##### 1.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือโดยความบังเอิญซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ให้คำจำกัดความของอุบัติเหตุนี้ว่า An Accident is An Unpremeditated Event Resulting in Recognizable Damage

อุบัติเหตุจากการขนส่งหรือการจราจร (transportation or traffic accidents) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคมหรือการขนส่งได้แก่ 1. อุบัติเหตุจากรถยนต์ในการจราจร 2. อุบัติเหตุจากรถไฟ 3. อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ 4. อุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งในจำนวนนี้อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาและการสูญเสียมากที่สุดในด้านปริมาณคือ อุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะในการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุส่งผลให้เกิดความสูญเสียขึ้นได้หลายทาง คือ 1. ความสูญเสียทางกาย (Human Loss) ซึ่งหมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต (Death) และผู้บาดเจ็บ 2. ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม (Psychological and Social Loss) ความสูญเสียทางจิตใจและ

สังคมนี้ กล่าวได้ว่า เป็นความสูญเสียที่ไม่อาจเห็นได้ด้วยตาเราเพราะเป็นนามธรรมขึ้นอยู่กับความคิดความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุหรือของสังคมนั้นๆ ความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนี้นี้ ได้แก่ ความเจ็บป่วย ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียชีวิต การเสียชีวิต จิตพิ้นเพื่อน การถูกตัดออกจากสังคมและการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยวเป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนกันได้ด้วยเงินและยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติอีกด้วย 3. ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ (Economic Loss) ซึ่งได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาทและนอกจากนี้การเกิด อุบัติเหตุในแต่ละครั้งทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย (สาริต อินตา, 2546 อ้างถึงใน ร.ต.ท.กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศิริธร, 2549)

ในขณะที่เดียวกันบางครั้งเราสามารถแบ่งความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุออกเป็น 2 ประเภท คือ 1. ความสูญเสียโดยตรง (Direct Loss) ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเรียกใช้บริการฉุกเฉิน ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการดูแลผู้ได้รับบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาลซึ่งอยู่ระหว่างการพักฟื้น ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพจากผลของการเกิดเหตุ ค่าทำศพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าชดเชยใช้ความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหายเหล่านี้ เป็นต้น 2. ความสูญเสียโดยทางอ้อม (Indirect Loss) ซึ่งอาจเป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บและการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดเหตุซึ่งหากมีการตายหรือการพิการเกิดขึ้นก็ยังคงต้องคำนึงถึงการให้การศึกษาอบรมและการอนามัยให้แก่ ผู้เสียชีวิต และผู้พิการตลอดจนการสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ของผู้ตายและผู้พิการหากไม่ได้รับบาดเจ็บและสามารถหารายได้อีกต่อไป ทั้งยังรวมถึง การสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความโศกเศร้าเสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รักซึ่งประเมินค่ามิได้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสูญเสียที่มองเห็น โดยตรงนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียในทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนักเปรียบเทียบก่อนภูเขา น้ำแข็งที่ลอยขึ้นมาพ่นน้ำให้เรามองเห็นนั้นมีเพียงน้อยนิดเมื่อเปรียบเทียบกับส่วนที่จมอยู่ใต้น้ำและมองไม่เห็น ได้มีการศึกษาเรื่องนี้ในประเทศบราซิล โดยทีมงานจากมหาวิทยาลัย จอห์น ฮอปกินส์ พบว่า ค่าของความสูญเสียโดยตรงมีเพียงร้อยละ 6.00 ของความสูญเสียทั้งหมดเท่านั้น (วิทยา มากปาน, 2547 อ้างถึงใน คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัย, ม.ป.ป.)

ปัจจัยเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจรแบ่งออกได้เป็นหลายประการ ดังนี้

1. เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) ซึ่งได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น ความประมาทเลินเล่อ การฝ่าฝืนกฎจราจรหรือกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุข้อนี้อาจเกิดขึ้นได้จากอุปนิสัยหรือทัศนคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกันส่งผลให้ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและของผู้อื่นแตกต่างกันจึงควรมีการออกกฎระเบียบปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในการขับขี่ยานพาหนะ

2. จากสภาวะแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ซึ่งได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงส่องสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีป้ายสัญญาณบอกทางโค้ง ไฟท้ายรถเสีย สภาวะแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาด้านพฤติกรรม

3. การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรส่วนใหญ่นั้น ไม่ได้เป็นความบังเอิญหรือปราศจากสาเหตุที่เกิด นักวิชาการหลายสาขาได้ศึกษาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในแง่ของวิทยาการระบาดซึ่งมีการจำแนกตามเพศวัย ชนิดของยานพาหนะ วันเวลาสถานที่อื่น ๆ แต่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งได้เกิดขึ้นจริงนั้นไม่สามารถมองเห็นหรือคาดการณ์ได้ล่วงหน้า ดังนั้นจึงไม่สามารถคาดเดาเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้ (สาธิต อินตา, 2546 อ้างอิงใน ร.ต.ท.กฤตพงศ์ โรจนรุ่งศศิธร, 2549)

นอกจากนี้ยังมีผู้ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุได้ว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยประมาณร้อยละ 90.00 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนี้ทั้งหมดมีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน วิเคราะห์ได้จากข้อมูลดังต่อไปนี้

1. อายุของผู้ขับขี่ (Driver's Age) จากข้อมูลการรายงานของ 23 รัฐ ในสหรัฐอเมริกา เมื่อปี ค.ศ.1986 พบว่า อายุของผู้ขับขี่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งผู้ขับขี่ 67 คน ใน 100,000 คน จะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงและผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี จะเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงสูงสุด สำหรับประเทศไทยสถิติอุบัติเหตุระหว่างปีพ.ศ. 2518-2522 พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 18-22 ปีเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุสูงสุดส่วนผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 23-27 ปี เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นอันดับรองลงมา

2. เพศของผู้ขับขี่ (Driver's Sex) เพศของผู้ขับขี่เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการศึกษาในสหรัฐอเมริกาเมื่อปี ค.ศ. 1968 พบว่า ผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ 59.00 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมดอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวน

ร้อยละ 75.00 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นเพศชายสูงกว่าผู้ขับขี่เพศหญิงถึง 1.3 เท่า แต่หากชายและหญิงขับรถด้วยปริมาณเท่า ๆ กัน จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้น ผู้ขับขี่เพศหญิงจะมีสูงกว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เพศชาย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความสามารถในการตัดสินใจและปฏิกิริยาตอบสนองในการขับขี่รถยนต์ของชายและหญิงไม่เท่ากัน

3. ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ (Driver's Education) จากการศึกษาอุบัติเหตุบนทางด่วนของประเทศไต้หวัน พบว่าพื้นฐานของการศึกษาของผู้ขับขี่ยานพาหนะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นร้อยละ 18.90 มาจากผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 18.10 มาจากผู้ที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 43.40 มาจากผู้ที่มีการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาจึงเห็นได้ว่าพื้นฐานการศึกษาของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

4. สภาพสมรรถภาพของผู้ขับขี่ (Medical Condition) สภาพสมรรถภาพของผู้ขับขี่สามารถแบ่งเป็นระบบต่าง ๆ คือ ระบบสายตาซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา มีสายตาผิดปกติ ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น ระบบหู เกี่ยวกับการได้ยินผิดปกติ ระบบของหัวใจ ระบบสมอง มีโรคประจำตัว เช่น โรคลมบ้าหมู และโรคเบาหวาน (ครรรชิต ผิวนวล อ้างถึงใน วิเชียร มูริจันทร์, 2541)

#### การเกิดอุบัติเหตุตามหลักทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

เฮนริช (Heinrich) ซึ่งเป็นผู้ศึกษาทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนกับตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว โกล้กันเมื่อตัวหนึ่งล้มลงย่อมมีผลให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background)
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)
3. การกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts / Unsafe Condition)
4. อุบัติเหตุ (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damage)

ทฤษฎีโดมิโนนี้มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident Chain) การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ทำให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่

ปลอดภัย) การบาดเจ็บ หรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้นด้วย การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่อุบัติเหตุก็คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุโดยการจัดการกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัว ที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคม หรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องแก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นสมบัติส่วนบุคคล (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, 2537 อ้างถึงใน คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ, ม.ป.ป.)

นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการอีกหลายท่านที่ได้ออกมาให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ โดยขอสรุปมาบางส่วนดังนี้

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนไว้ล่วงหน้าซึ่ง ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรือตาย และ/หรือทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหายนอกจากนี้ ความหมายในเชิงวิศวกรรมความปลอดภัยนั้น “อุบัติเหตุยังมีความหมายครอบคลุมถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วมีผลกระทบกระเทือนต่อกระบวนการผลิตปกติ ทำให้เกิดความล่าช้าหยุดชะงักหรือ เสียเวลาแม้จะไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บพิการก็ตาม (วิฑูรย์ สิมะ โชคดี และวีรพงษ์ เกลิมจิระรัตน์, 2543)

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีใครคาดคิดไม่ได้ตั้งใจให้ เกิดขึ้น ไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้าและไม่สามารถควบคุมได้ (เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และชัยยะ พงษ์พานิช, 2533)

อุบัติเหตุ (Accident) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันแล้วมีผลกระทบกระเทือน ต่อการทำงาน โดยให้งานหยุดชะงักเครื่องมือเครื่องจักรชำรุดเสียหายผลผลิตตกต่ำ ราคาต้นทุน สินค้าเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประสบอุบัติเหตุอาจจะรอดชีวิต บาดเจ็บ หรือพิการ หรือเสียชีวิตได้ (ณรงค์ ณ เชียงใหม่, 2525)

อุบัติเหตุ (Accident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดไม่มีการวางแผนล่วงหน้า และควบคุมไม่ได้ เช่น การตกจากที่สูง การหกล้ม ฯลฯ ซึ่งจะทำให้เกิดความสูญเสียต่อผู้ประสบ อุบัติเหตุบุคคลอื่นหรือสิ่งอื่นที่เกี่ยวข้องด้วยอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นเหตุการณ์ไม่คาดคิดที่ เกิดขึ้นในขณะที่ทำงาน เช่น การบาดเจ็บจากกากระแทก หรือบดของเครื่องจักร การถูกลังของหล่น ทับ ฯลฯ (วิวรรณกร สวัสดิ์, 2547)

การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งทางกระทรวงมหาดไทยได้เสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน 5 มาตรการ ดังนี้

### 1. มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นและจริงจัง ซึ่งประกอบด้วย

1.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรตามมาตรการที่กำหนด คือ 1ร. 2ส. 3ข. 4ม. (10 รสขม) ได้แก่ 1) การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 2) การขับรถย้อนศร 3) การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร 4) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 5) การใช้รถไม่มีใบขับขี่ 6) การขับรถแข่งในที่คับขัน 7) ขับรถขณะเมาสุรา 8) ขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย 9) มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย และ 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557 กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบความสามารถในการขับหรือเมาสุรา หรือของอย่างอื่นให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้นั้นเมาสุราหรือของอย่างอื่นรวมทั้งประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี กรณีห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยให้นั้นหนักกรณีเมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นพิเศษ

1.2 การบังคับใช้มาตรการกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องคือ กฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา กฎหมายสถานบริการ กฎหมายทางหลวงและกฎหมายการขนส่งทางบก เป็นต้น

1.3 การบังคับใช้มาตรการกลไกท้องถิ่นคือ กำหนดผู้ใหญ่บ้านซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดูแลความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ตามกฎหมายลักษณะปกครองท้องถิ่นเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้มาตรการทางสังคมและชุมชนเพื่อควบคุมการบังคับและป้องปรามผู้ที่ประพฤติดังกล่าวในพื้นที่

### 2. มาตรการในด้านสังคมและชุมชน ซึ่งประกอบด้วย

2.1 การดำเนินการให้จังหวัดบูรณาการร่วมกับอำเภอโดยสำนักงานเขตสถานีตำรวจหน่วยทหารในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน/หมู่บ้านและอาสาสมัครต่าง ๆ มีการจัดตั้งด่านชุมชนโดยใช้มาตรการทางสังคมมาช่วยในการควบคุมป้องกันปราบปรามและตักเตือนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่

2.2 การเน้นสร้างส่วนร่วมของทุกภาคส่วนโดยขอความร่วมมือให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชนร่วมรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและสื่อสารผ่านช่องทางที่มีประสิทธิภาพอย่างเข้มข้นให้ครอบคลุมทุกเป้าหมายโดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และขับขี่ด้วยความเร็ว



3. การใช้มาตรการแก้ไขปัญหาโดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลในพื้นที่มาวิเคราะห์เพื่อหามาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาดูแลเชิง รวมถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจากรางถนนบ่อยครั้งตลอดจนจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่และจุดตัดทางรถไฟ

#### 4. มาตรการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย

4.1 การให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเพิ่มการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การดำเนินการผ่านสื่อทุกชนิดอย่างเข้มข้นและต่อเนื่องทั้งในส่วนกลางส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน

4.2 การกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงานได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการรณรงค์เผยแพร่ประชาสัมพันธ์รวมถึงการให้ความรู้แก่ประชาชนในทุกกลุ่ม เพื่อสร้างให้เกิดความตระหนักและมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

4.3 การให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประชาสัมพันธ์การดำเนินการผ่านสื่อทุกชนิดในพื้นที่อย่างเข้มข้นและต่อเนื่องเพื่อปลูกจิตสำนึกค่านิยมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนและเกิดความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน

5. มาตรการด้านการบริหารจัดการ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนร่วมกำหนดมาตรการองค์กรรวมถึงบทลงโทษเพื่อสร้างจิตสำนึกสร้างความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนและป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรในองค์กร รวมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มารับบริการได้รับทราบและปฏิบัติตามมาตรการองค์กรอย่างเคร่งครัด (กระทรวงมหาดไทย, 2558)

ยุทธศาสตร์หลักสำคัญ 5 ยุทธศาสตร์ สำหรับใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการกำหนดแผนปฏิบัติการในด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นนโยบายระดับประเทศและเป็นแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยใน พ.ศ. 2547 - พ.ศ. 2551 ดังนี้

1. ด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) คือ เป็นการเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและกระทำโดยต่อเนื่องเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดโดยมีแนวทางการดำเนินงานให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้รถใช้ถนนและการทบทวนเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันยุคสมัยตลอดเวลา ตลอดจนการสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย

1.1 การจัดการพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและสถานการณ์ปัจจุบันทั้งในด้านการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่รัฐในทางปฏิบัติระบบเงินรางวัล ตลอดจนศึกษาความเป็นไปได้ในการรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยจัดทำเป็นประมวลกฎหมาย

เช่น การเพิ่มโทษของผู้ไม่มีใบอนุญาตขับรถติดตัวขณะขับรถ (ทุกกรณี) ให้ได้รับโทษสูงกว่าผู้  
โทษหรือการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดที่กระทำซ้ำหลายครั้ง การเก็บภาษีเครื่องเค็มแอลกอฮอล์ที่เป็น  
มาตรฐานเดียวกันกับสากลกล่าวคือ ความเข้มข้นสูงเก็บภาษีในอัตราสูงความเข้มข้นต่ำเก็บภาษีใน  
อัตราต่ำ

## 1.2 การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายประกอบด้วย

1.2.1 การบูรณาการตั้งจุดตรวจ (3ม. 2ข. 1ร.) ดังนี้ 3ม. คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย  
มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย และเมาสุรา 2ข. คือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่มีใบขับขี่ 1ร. คือ  
ความเร็วเกินกำหนดโดยสนับสนุนให้มีการบูรณาการทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาลระหว่าง  
เจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน อาสาสมัครและภาค  
ประชาชนเพื่อเป็นการลดอัตราค่าลงเจ้าหน้าที่ งบประมาณและสร้างความโปร่งใส เป็นธรรม  
ตรวจสอบได้ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเป็นการป้องกันปัญหาทุจริต ประพฤติมิชอบของผู้  
บังคับใช้กฎหมาย

1.2.2 การสนับสนุนการตั้งจุดสกัดกั้นในชุมชนหรือหมู่บ้านทั้งในช่วงปกติและ  
ช่วงเทศกาลเพื่อให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผิดชอบแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนใน  
ชุมชนของตนเอง โดยเฉพาะปัญหาการเมาสุราขณะขับขี่ที่จะเป็นการควบคุมและลดอุบัติเหตุจราจร  
ทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2.3 การสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายโดย  
ให้การสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวก วัสดุอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานของ  
เจ้าหน้าที่กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการจัดซื้อจัดหาให้เพียงพอพร้อมทั้งมี  
ประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อลดความซ้ำซ้อนในด้านงบประมาณ

1.2.4 การสนับสนุนให้มีการกำหนดแผนปฏิบัติการในการตั้งจุดตรวจ 3ม. 2ข.  
1ร. อย่างเป็นระบบสม่ำเสมอประจำทุกเดือนและให้สอดคล้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน  
ในพื้นที่นั้น ๆ ทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาลอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้  
ประชาชนทราบถึงแนวทางในการปฏิบัติแต่ไม่ต้องระบุสถานที่ตั้งจุดตรวจและเวลาเพื่อเป็นการ  
ป้องปรามและตัดโอกาสของผู้ที่คิดจะกระทำความผิดกฎจราจรประกอบด้วยสามารถนำมาวิเคราะห์และ  
ปรับปรุงแผนการตั้งจุดตรวจได้อย่างเชื่อมโยงเหมาะสมและเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

1.2.5 การสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการตรวจจับความเร็ว  
ของรถจักรยานยนต์เนื่องจากในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดนั้น  
เป็นปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งที่ยังไม่เคยมีการดำเนินการตรวจจับมาก่อน

### 1.3 การส่งเสริมรูปแบบในการลงโทษผู้กระทำความผิดประกอบด้วย

1.3.1 การดำเนินการผลักดันมาตรการการลงโทษ โดยการให้ทำงานบริการสังคมและสนับสนุนให้มีการคุมประพฤติผู้ที่กระทำความผิดจรรยาบรรณ (โดยเฉพาะข้อหาขบขี้ในขณะเมาสุรา) ให้เป็นมาตรฐานและครอบคลุมทั่วทุกแห่งของประเทศเพื่อให้ผู้กระทำผิดได้ชดเชยความเสียหายที่ก่อขึ้นด้วยการทำงานที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อื่นและสังคม

1.3.2 การผลักดันรูปแบบของการชดเชยต่อเหยื่อผู้เคราะห์ร้าย ซึ่งเหยื่อในที่นี้คือผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากอุบัติเหตุจรรยาบรรณทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยค่าเสียหายหรือการชดเชยด้านอื่นต่อเหยื่อโดยผู้กระทำความผิดต้องชดเชยในรูปแบบของเงินหรือทรัพย์สิน

1.4 การดำเนินการพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายโดยให้มีการอบรมและการทดสอบความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่รวมถึงอาสาสมัครจราจรทั้งในด้านทฤษฎีและปฏิบัติ เช่น การทดสอบความรู้ด้านกฎหมายระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวกับงานจราจร งานด้านความปลอดภัยทางถนน ความรู้ ความชำนาญ ทักษะในการใช้อุปกรณ์ เทคนิคในการปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันหรือสถานการณ์เฉพาะหน้า และสิ่งสำคัญคือทำให้ความช่วยเหลือปฐมพยาบาลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจรรยาบรรณทางถนนได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง

1.5 การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร กฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับใช้กฎหมายรวมทั้งพระราชบัญญัติประกันภัย ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องทั้งในสถานการณ์ช่วงปกติและช่วงเทศกาล โดยใช้สื่อประเภทต่าง ๆ ที่ทันสมัยตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายและจัดให้มีการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เช่น การอบรมจราจรน้อยในระดับโรงเรียน

1.6 การให้ความรู้ในระบบการศึกษาโดยกำหนดเป็นหลักสูตรของกระทรวงศึกษาธิการที่ต้องมีการเรียนรู้ในชั้นเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 เป็นต้นไป และให้มีการประเมินผลในแต่ละชั้นเป็นการกระตุ้นจิตสำนึก ทักษะคิด และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

2. ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) คือ การเร่งปรับปรุงแก้ไขระบบถนนและยานพาหนะที่มีลักษณะที่เป็นอันตรายซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจรรยาบรรณทางถนนขึ้นได้บ่อยครั้งเพื่อให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยโดยการจัดแนวทางการพัฒนางานด้านวิศวกรรมและมาตรฐานการควบคุมปัจจัยเสี่ยงด้านตัวรถและถนนรวมถึงการสร้างกลไกการตรวจสอบคุณภาพงานด้านวิศวกรรมและความปลอดภัยทางถนนตลอดจนส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานด้านวิศวกรรมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีมาตรฐานที่ดี

## 2.1 ด้านถนนซึ่งประกอบด้วย

2.1.1 การออกสำรวจจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่อาจเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงสถานการณ์ปกติและช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนบ่อยครั้ง จุดเสี่ยงที่เป็นอันตรายทางโค้ง ทางคนข้าม ทางที่มีสิ่งกีดขวาง จุดกลับรถ โดยให้มีการรายงานกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนทราบเป็นประจำทุกเดือน และแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ทราบเพื่อดำเนินการแก้ไขปรับปรุงและประชาสัมพันธ์ไว้ ณ จุดพักรถหรือจุดบริการนักท่องเที่ยวเพื่อป้องกันผู้ขับขี่ที่เดินทางและไม่ชำนาญเส้นทาง ทั้งบนถนนสายหลัก สายรอง ถนนในหมู่บ้าน/ชุมชน ให้เห็นได้ชัดเจน

2.1.2 การจัดตั้งหน่วยสืบสวน/สืบค้นเพื่อศึกษาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยให้ดำเนินการประสานงานกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนของจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เพื่อให้ได้ทราบสาเหตุของปัญหาที่แท้จริงในแต่ละพื้นที่และสามารถแก้ไขปรับปรุงได้อย่างถูกต้องเหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของแต่ละพื้นที่

2.1.3 การดำเนินการเร่งปรับปรุงจุดเสี่ยงและจุดอันตรายให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่อาจจะเกิดขึ้นและให้มีการตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงดูแลเป็นประจำทุกเดือนโดยมีการรายงานให้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนทราบเพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบสำหรับการขอสนับสนุนงบประมาณอย่างเร่งด่วน

2.1.4 การสนับสนุนให้มีเส้นทางสำหรับรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Land) เป็นการจัดให้มีการสร้างถนนใหม่เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นการยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้ได้มาตรฐานสากลทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง

2.1.5 การสนับสนุนให้มีการศึกษาวิจัยลักษณะทางกายภาพของถนนที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนเพื่อนำมาแก้ไข ปรับปรุง สร้างนวัตกรรมใหม่เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพสูง เช่น การติดตั้งเส้นชะลอความเร็วบนไหล่ทาง (Rumble Strip)

2.1.6 การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับคนเดินทางรวมถึงบริเวณทางเท้า ทางข้าม และสัญญาณไฟ

## 2.2 ด้านบุคคลประกอบด้วย

2.2.1 การกำหนดหลักเกณฑ์โดยเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้นในการออกใบอนุญาตขับขี่และกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาต

2.2.2 การสร้างความเข้มแข็งและบทบาทของคนในชุมชนตั้งแต่สถาบันครอบครัว สังคม โดยการปลูกจิตสำนึกความรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน และการใช้ประชาสังคมในการตัดสินผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรในพื้นที่เพื่อเป็นการควบคุมการกระทำผิดของคนในชุมชนมิให้กระทำผิดซ้ำ

2.2.3 การสร้างความพร้อมให้กับผู้ขับขี่รถ โดยสารสาธารณะทั้งในด้านความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจรและความพร้อมในการขับขี่ เช่น สภาพร่างกาย ความชำนาญในเส้นทางที่ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน สร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน

## 2.3 ด้านตัวรถประกอบด้วย

2.3.1 การพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถให้มีอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานและเหมาะสมควบคู่กับการผลิตรถเพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้บริโภคแสดงถึงความรับผิดชอบและมีจิตสำนึกของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ

2.3.2 การพัฒนามาตรฐานสถานตรวจสภาพรถทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนให้มีระบบการตรวจสภาพด้วยเทคโนโลยีทันสมัยและสามารถตรวจสอบความบกพร่องได้อย่างถูกต้องแม่นยำ เพื่อยกระดับสถานตรวจสภาพรถให้เป็นมาตรฐานสากล

2.3.3 การสนับสนุนเพิ่มเบี้ยประกันภัยรถในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นเจ้าของรถที่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมาก่อนและเกิดอุบัติเหตุซ้ำ โดยให้เป็นข้อตกลงกลางของบริษัทประกันภัยทุกแห่งเพื่อเป็นการร่วมกระตุ้นผู้ขับขี่ให้มีความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น

## 2.4 ด้านการอำนวยความสะดวกการจราจรและขนส่งประกอบด้วย

2.4.1 การจัดทำแผนอำนวยความสะดวกการจราจรตลอดทั้งปีโดยเน้นในช่วงเทศกาลเนื่องจากการเดินทางที่คับคั่งกว่าช่วงปกติ เช่น การเปิดช่องทางพิเศษระหว่างเส้นทางเข้าออกกรุงเทพมหานครสู่ภาคต่าง ๆ โดยให้จังหวัดร่วมรับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกและประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมพื้นที่การจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน

2.4.2 การพัฒนาระบบการจราจร โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้มีสภาพคล่องตัวและเข้มงวดกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ถูกต้องตามกฎจราจร เช่น ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ให้วิ่งทางซ้ายเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในระยะกระชั้นชิด

2.4.3 การพัฒนารูปแบบการประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อที่ครอบคลุมและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย เช่น โทรทัศน์หนังสือพิมพ์ เป็นต้น ในการจัดพิมพ์เส้นทางเลี่ยงหรือจุดเลี่ยงสำหรับการเดินทางในช่วงเทศกาล

3. ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education Public Relation and Participation) คือ การให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความตระหนักในการรักษาวินัยจราจรโดยมีแนวทางการดำเนินงานเสริมสร้างองค์ความรู้พัฒนาการเรียนรู้ให้ตรงกลุ่มเป้าหมายตลอดจนส่งเสริมบทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นองค์กรหลักในระดับพื้นที่ที่ดำเนินการพัฒนาเครือข่ายในทุกระดับโดยส่งเสริมบทบาทองค์กรภาคเอกชนอาสาสมัครมูลนิธิสถาบันทางสังคมประกอบด้วย

3.1 การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน โดยใช้กระบวนการและหลักสูตรการศึกษา เช่น การจัดทำ E-Book ให้เกิด E-Learning สำหรับนักเรียนนักศึกษาเพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องให้ผู้เรียนรู้จักคิดวิเคราะห์และแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนอย่างเป็นระบบ

3.2 การจัดตั้งสถาบันหรือศูนย์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติและระดับจังหวัดเพื่อสนับสนุนการให้ความรู้ความเข้าใจและสร้างมาตรฐานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนให้กับภาคประชาชนและอาสาสมัคร โดยจัดฝึกอบรมทั้งในระยะสั้นระยะยาวและสร้างวิทยากรที่มีความรู้ในด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับต่าง ๆ

3.3 การรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้คนในชุมชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดมีวินัยมีความรับผิดชอบร่วมกันดูแลป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยเฉพาะการเฝ้าระวังไม่ให้มีผู้กระทำผิดกฎจราจรเพื่อให้เกิดความมีระเบียบวินัยและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน

3.4 การจัดทำแผนชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนนตามกระบวนการการมีส่วนร่วมสร้างกระบวนการเรียนรู้และบูรณาการใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนระดับพื้นที่แบบเบ็ดเสร็จ

3.5 การจัดรายการที่เกี่ยวกับ ความปลอดภัยทางถนนผ่านสื่อโทรทัศน์และวิทยุให้มากขึ้นเพื่อเผยแพร่สาระข้อมูลข่าวสารที่สอดคล้องกับปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นปัจจุบันรวมถึงการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและการบังคับใช้กฎหมายบทลงโทษที่เข้าใจง่ายและเพิ่มความถี่ในการเผยแพร่เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวการลงโทษหากฝ่าฝืนหรือทำผิดกฎจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน

4. ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System: EMS) คือ การลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการและความทุกข์ทรมานจากกรณีที่ไม่สมควรเน้นด้านการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ สามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุไปยังโรงพยาบาลได้รวดเร็วสามารถรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บให้กลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติโดยมีแนวทางการดำเนินงานพัฒนาด้านระบบบริการ การรับแจ้งเหตุและการส่งการทางการแพทย์ฉุกเฉินอย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานเท่าเทียมกันทั่วประเทศตลอดจนมีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการบริการแพทย์ฉุกเฉินในกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน

5. ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) คือ การบริหารจัดการระบบรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบายโดยมีแนวทางการดำเนินงานศึกษาวิจัยและพัฒนาติดตามการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่องตลอดจนให้ความรู้เสริมเพิ่มทักษะของผู้ปฏิบัติงานและพัฒนาระบบสารสนเทศให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพประกอบด้วย

5.1 การพัฒนาระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพในการตอบสนองปัญหาได้ทันทั่วทั้งที่ภายใต้กลไกการมีส่วนร่วมและการประสานการดำเนินงานของทุกฝ่าย เช่น การร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เกิดอุบัติเหตุโดยมีฐานข้อมูลที่ทันสมัยและมีเครือข่ายเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบเพื่อการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ถูกต้องตรงตามข้อเท็จจริงเป็นปัจจุบันสามารถใช้ประโยชน์ในการศึกษาวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาจากระบบประมวลผลได้

5.2 การติดตามประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลักทั้ง 5 ด้านโดยจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ความคิดเห็นร่วมกันเพื่อสรุปบทเรียนปรับระบบข้อมูลพื้นฐานและตัวชี้วัดการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนให้ทันสมัยเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่องเป็นการสะท้อนผลการดำเนินงานและแก้ไขปรับปรุงให้ทันต่อสถานการณ์ได้อย่างเหมาะสม

5.3 การปรับปรุงระบบข้อมูลเพื่อการพัฒนา เช่น ข้อมูลพื้นฐานระดับพื้นที่ให้เป็นฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพมีความต่อเนื่องประชาชนเข้าถึงได้เพื่อเป็นเครื่องมือสร้างความโปร่งใสและน่าเชื่อถือในการกำกับ ดูแลและติดตามประเมินผลการพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่าง ๆ ได้

5.4 การพัฒนาด้านการรายงานข้อมูลในระดับพื้นที่ของจังหวัดอำเภอ กิ่งอำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านระบบ E-learning ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้บุคลากรโดยตรง เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณและเวลาในการเดินทางมาอบรม เช่น การจัดให้มีศูนย์บริการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีในทุกจังหวัด โดยประสานงานกับศูนย์ฝึกอบรมส่วนกลางเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและเกิดแลกเปลี่ยนข้อมูลองค์ความรู้ระหว่างกันในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

5.5 การพัฒนาและสนับสนุนการวิจัยให้สถาบันการศึกษาเป็นแหล่งค้นคว้าศึกษาหาความรู้ใหม่ ๆ ในงานด้านความปลอดภัยทางถนนและสร้างเสริมสนับสนุนแนวคิดและนวัตกรรมเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนสู่สากล (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550 อ้างถึงใน พวงเพ็ญ อ่อนศรีบุตร, 2551)

การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. การป้องกันปฐมภูมิ (Primary Prevention) คือ การป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนได้แก่การกำหนดมาตรการป้องกันการดึงดูดชุมชนให้มีส่วนร่วมและการเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางถนนร่วมกันต่อต้านผู้กระทำผิดตลอดจนเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่มีการปฏิบัติตามกฎจราจร ตามมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับปฐมภูมิ มี 3 ยุทธศาสตร์ประกอบด้วย

1.1 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) โดยการยกระดับมาตรฐานถนนและสิ่งแวดล้อมรวมถึงสภาพถนนควรเรียบมีเส้นแบ่งผิวถนนชัดเจนมีเครื่องหมายจราจรและป้ายเตือนที่สามารถมองเห็นได้ง่ายสัญญาณไฟต้องสว่างชัดเจนชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันอันตรายจากการใช้ถนนโดยการแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงจุดที่น่าจะได้รับการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การแจ้งให้ติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่างหรือการแจ้งจุดอันตรายบนถนนให้ได้รับการปรับปรุงแก้ไขในส่วนของยานพาหนะ (กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์, 2550) ผู้ประกอบการด้านการผลิตรถจักรยานยนต์ควรมีส่วนช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางถนนโดยให้ความสำคัญกับการผลิตยานพาหนะที่มีคุณภาพการพัฒนาระบบเบรกที่มีประสิทธิภาพสูงหรือการพัฒนาระบบการ



ควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (Intelligent Speed Adaptation) เพื่อใช้จำกัดความเร็วของรถยนต์มาประยุกต์ใช้ในการจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์และให้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้เป็นหลักการผลิตอุปกรณ์รถที่ได้มาตรฐานมีคุณภาพอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน เช่น ระบบห้ามล้อระบบไฟ ขวาง กระบอก ซึ่งผู้ใช้รถต้องตรวจสอบสภาพสม่ำเสมอ

1.2 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยต้องลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจังเป็นตัวอย่างให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึกคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมสัญจรและให้ความร่วมมือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2552 นอกจากนี้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนยังได้กำหนดแนวปฏิบัติโดยการนำมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ลงสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังอีกทั้งความเคร่งครัดในกฎจราจรอย่างต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่จะส่งผลให้ประชาชนปฏิบัติตามและระมัดระวังในการขับขี่ตลอดจนการสนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ เช่น การรณรงค์สวมหมวกนิรภัยการรณรงค์ไม่ดื่มสุราและขับขี่ขณะมีเมามาการเปิดไฟหน้าของรถจักรยานยนต์ การตรวจสอบ สภาพรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และการไม่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

1.3 ยุทธศาสตร์ด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมโดยการเสริมสร้างความเชื่อและค่านิยมด้านการจราจรที่ถูกต้องให้ประชาชนซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องผ่านเครื่องมือทางสังคม เช่น การเรียนการสอนการอบรมการประชาสัมพันธ์ เป็นต้น ทั้งนี้สื่อที่มีบทบาทสำคัญในการถ่ายทอดความรู้ ประชาสัมพันธ์หรือรณรงค์ คือ สื่อโทรทัศน์ เนื่องจากมีทั้งภาพและเสียงทำให้เกิดความน่าสนใจ น่าติดตามและเข้าถึงชุมชนมากที่สุดนอกจากนี้ยังมีการถ่ายทอดในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายผ้า ป้ายโฆษณา ป้ายบอกทาง วิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้านโดยให้ความรู้และสาระสำคัญสอดแทรกกฎ ข้อปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัยเป็นเรื่องเตือนใจให้ผู้ขับขี่ที่สำคัญควรสนับสนุนให้ชุมชน มีส่วนร่วมในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร่วมกับเจ้าหน้าที่ เช่น การเมาไม่ขับ การปฏิบัติตามกฎจราจร การรณรงค์ห้ามสอนให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่เด็ก ๆ ร่วมสร้างทัศนคติว่าการสอนในเด็กอายุน้อยไม่ใช่สิ่งที่ควรภาคภูมิใจและการให้การศึกษาแก่ประชาชนทั่วไปในเรื่องกฎจราจรควรเริ่มตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน และชุมชน ตั้งแต่วัยเด็กจนถึงปัจจุบันทุกช่วงอายุตลอดจนให้มีส่วนร่วมในการกำหนดจุดตรวจบนถนนร่วมกันทำหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือนยับยั้งผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่ยานพาหนะ

2. การป้องกันทุติยภูมิ (Secondary Prevention) คือ การป้องกันอันตรายต่อร่างกายและชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนการใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้าย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาลอย่างเหมาะสมรวดเร็ว โดยหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่มีความรู้ มีมาตรฐานการอบรมให้ความรู้แก่อาสาสมัครหรือประชาชนทั่วไปในการช่วยเหลือปฐมพยาบาล การจัดตั้งระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ เป็นต้น

3. การป้องกันตติยภูมิ (Tertiary Prevention) คือ การป้องกันไม่ให้มีอาการรุนแรงมากขึ้นจนถึงขั้นเสียชีวิตหรือพิการเมื่อประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน เช่น การรักษาพยาบาลตามมาตรฐานทางการแพทย์และการฟื้นฟูจากความพิการหรือการส่งต่อผู้บาดเจ็บไปยังสถานพยาบาลระดับที่สูงขึ้นที่มีศักยภาพในการดูแลผู้ป่วยเป็นต้น (บุญรงค์ นิลวงศ์, 2545 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

ในขณะที่เดียวกันรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 (Global Status Report on Road Safety 2015) ขององค์การอนามัยโลกมีข้อเสนอแนะ 3 แนวทางสำหรับประเทศไทยเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาอมสโก ดังนี้

1. การจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะด้านอุบัติเหตุทางถนนในสถาบัน สำนักหรือกรมที่มีงบประมาณประจำปีมีแผนยุทธศาสตร์ครอบคลุมการทำงานตลอดทั้งปีและมีบุคลากรมืออาชีพที่เชี่ยวชาญเพื่อผลักดันกฎหมายและสะท้อนข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. การปรับปรุงกฎหมายและเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องความเร็วควรกำหนดความเร็วในเขตเมืองไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่หน้าใหม่หรือเยาวชนที่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในทุกอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่รุนแรงและกำหนดให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัยในแถวหลังของรถยนต์

3. การเพิ่มมาตรฐานยานพาหนะและถนนในระดับสากลโดยรถยนต์ทุกคันต้องผ่านการทดสอบคุณภาพและสมรรถนะความแข็งแรงจากศูนย์ทดสอบที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อให้ผู้ใช้รถและผู้โดยสารมีความปลอดภัย นอกจากนี้ประเทศไทยจะต้องทำงานขับเคลื่อนเรื่องดังกล่าวให้ครอบคลุมตลอดทั้ง 365 วัน ไม่ใช่เฉพาะ 7 วันอันตรายของช่วงเทศกาลเท่านั้น เพราะอุบัติเหตุจราจรทางถนนสามารถเกิดขึ้นทุกวันที่ที่สำคัญ คือประเทศไทยควรต้องมีสถาบันหรือหน่วยงานที่เกิดขึ้นมารับผิดชอบงานด้านนี้โดยเฉพาะ (องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย, 2558 อ้างถึงใน นวพร จารุณี, 2561)

จากการศึกษาเกี่ยวกับความหมายและแนวคิดด้านอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ สรุปได้ว่า อุบัติเหตุนั้นเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่สามารถคาดเดาได้และไม่สามารถประเมินค่าความเสียหายในเหตุการณ์ดังกล่าวได้เลย อาจกล่าวได้อีกว่าจำนวนอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาหนักที่สุดในด้านปริมาณคือ อุบัติเหตุจากยานยนต์ในการจราจรซึ่งจากการเกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดการสูญเสียซึ่งได้หลายทาง ทั้งความสูญเสียทางกาย ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม ซึ่งเป็นความสูญเสียที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตาเราเพราะเป็นนามธรรมขึ้นอยู่กับความคิดความรู้สึกรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุหรือของสังคมนั้นๆ ความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนี้ได้แก่ ความเจ็บป่วย ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียชีวิต การเสียชีวิต จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคมและการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว เป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนกันได้ด้วยเงินและยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติอีกด้วย ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ ซึ่งได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาทและนอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความเสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย ซึ่งปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุตามที่ได้อธิบายมาแล้วนั้นจะเห็นได้ว่าส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่และการดำรงชีวิตของประชาชนและความเป็นอยู่ของสังคมในทุก ๆ ด้าน ดังนั้นการจัดการอุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากในการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว การจัดการด้านอุบัติเหตุ นั้นได้มีนักวิชาการและผู้ศึกษาค้นคว้าในด้านนี้ได้ให้แนวคิดต่างๆ ไว้มากมายหลากหลายแนวคิด และผู้วิจัยพอจะสรุปประเด็นสำคัญของแนวคิดดังกล่าวนี้ได้ว่า การจัดการปัญหาด้านอุบัติเหตุต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนไม่ว่าจะเป็น ภาคประชาชนหรือองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากความบกพร่องของตัวบุคคล การขาดจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม ความประมาทเลินเล่อ ดังนั้นการร่วมกันสร้างจิตสำนึกในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยตัวเราจึงเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในการจัดการปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

## 2. แนวคิดความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety) และการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety Management)

ประเทศไทยได้แสดงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการโลกสำหรับทศวรรษแห่งปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (Global Action Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020) มาอย่างต่อเนื่องและพยายามมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านถนนปลอดภัยทั้งเป้าหมายที่ 3.6 และ 11.2 โดยในปัจจุบันการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยอยู่ในช่วงของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561-2564

ซึ่งมีพัฒนาการด้านยุทธศาสตร์ทั้งในระดับนโยบายและปฏิบัติการมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามเนื่องด้วยแผนแม่บทดังกล่าวจะสิ้นสุดลง ในปี 2564 นี้ จึงจำเป็นต้องทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ ดังกล่าวอย่างเป็นระบบเพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนากลยุทธ์สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 ต่อไป ทั้งนี้กรมควบคุมโรคในฐานะประธานคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะกรรมการฯ 6) ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนโดยความร่วมมือและการสนับสนุนด้านวิชาการจากแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programmer on Road Safety – CCS) และองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยได้ทำหน้าที่เป็นคณะเลขานุการร่วมในการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับ 4 (พ.ศ. 2561-2564) นี้

การทบทวนนี้เป็นไปตามกรอบแนวคิดใหม่คือ วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และภายใต้บริบทความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยการทบทวนจะครอบคลุมทั้งประเด็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยที่เชื่อมโยงทุกด้าน (Cross-Cutting Theme) และประเด็นเชิงนโยบายเฉพาะด้าน (Specific Technical Theme) ในกลุ่มแรกได้ทบทวนทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ (1) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (Motorcycle Users) (2) วัยรุ่นและเยาวชน (Young People) และ (3) การจัดการความเร็ว (Speed Management) ส่วนในกลุ่มทดลองได้ทบทวนตามเสาหลักรวม 8 ด้าน ได้แก่ 1. การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) 2. โครงข่ายถนนปลอดภัย (Safe Road Infrastructure) 3. ยานพาหนะปลอดภัย (Safe Vehicle) 4. ผู้ใช้ถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย การสร้างความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมที่ปลอดภัย (Safe Road Users Including Law Enforcement, Literacy, and Safe Behaviors) 5. การดูแลหลังเกิดเหตุ (Post-Crash Care) 6. การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะและการเข้าร่วมของชุมชน (Community Engagement Including Public Communication and Community Participation) 7. การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผลและการศึกษาวิจัย (Data Management, Monitoring and Evaluation, Research) 8. การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน (Safe Mobility and Active Travel)

วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) คือ การดำเนินการตาม 4 หลักการของระบบที่ปลอดภัย ดังนี้ 1. ผู้ใช้ถนนย่อมทำผิดพลาดซึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุ 2. ร่างกายของมนุษย์มีความบอบบางสามารถรับแรงกระแทกได้ในระดับหนึ่งเท่านั้นก่อนที่จะเกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต 3. ผู้ออกแบบถนน ผู้รับเหมา ผู้บำรุงรักษาถนน ผู้ผลิตยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ให้บริการทางการแพทย์จะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการป้องกันอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการตายและบาดเจ็บสาหัส 4. ทุกส่วนของระบบจะต้องได้รับการสนับสนุนให้แข็งแกร่งเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ทวิคูณหากส่วนหนึ่งเกิดล้มเหลวผู้ใช้ถนนก็ยังคงได้รับการปกป้อง

ระบบที่ปลอดภัย (Safe System) พุคถึง วิสัยทัศน์ ที่มองว่า การตายและบาดเจ็บสาหัส (Deaths and Serious Injuries: DSI) สามารถทำให้เป็นศูนย์ได้ในที่สุด หลักการพื้นฐาน 4 ประการที่ใช้เป็นแนวทางในการออกแบบการปฏิบัติการและการใช้รถใช้ถนน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการตายและบาดเจ็บสาหัส (DSI) ให้เป็นศูนย์ การดำเนินการด้วยวิธีการและเครื่องมือต่างๆ ที่เป็นไปตาม 4 หลักการข้างต้น

ในการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทดังกล่าว ได้ใช้วิธีการแบบผสมผสานประกอบด้วย (1) การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาควิชาการ ภาคประชาสังคมและภาคเอกชนทั้งในระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่น (2) การเก็บข้อมูลพื้นฐานและการทบทวนเอกสาร รวมถึง (3) การทบทวนเชิงปริมาณ และ (4) การทบทวนเชิงคุณภาพสำหรับขอบเขตของพื้นที่ในการศึกษานั้นครอบคลุมการดำเนินงานในระดับนโยบายส่วนกลาง และในระดับจังหวัดที่ได้สุ่มคัดเลือกจำนวน 5 จังหวัด โดยพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงทศวรรษแห่งปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2554 -2563) รวมถึงลักษณะของความเป็นเมืองและชนบท โดยมีเครื่องมือสำคัญ คือ แบบการสัมภาษณ์ที่ Monash University Accident Research Centre (MUARC) ประยุกต์จากเครื่องมือที่พัฒนาโดยธนาคารโลก Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects ผลผลิตที่ได้จากการทบทวนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561-2564) คือ ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทความปลอดภัยดังกล่าวและแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จุดแข็งหรือความสำเร็จ และช่องว่างหรือความท้าทายที่สามารถนำไปพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 - 2570 ได้ผลการทบทวนภาพรวมการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 พบว่าอัตราการตายต่อแสนประชากรใน พ.ศ. 2563 อยู่ที่ 27.2 ยังสูงกว่า 18.0 ซึ่งเป็นเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผน พ.ศ. 2564

ในส่วนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยภายใต้ 4 ยุทธศาสตร์ คือ (1) แผนงานการปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (2) แผนงานการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน (3) แผนงานประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 และ (4) แผนงานประชาัฐเพื่อถนนปลอดภัยพบว่า แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 4 สามารถดำเนินงานได้ โดยสอดคล้องกับพันธกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และมีการสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานในระดับพื้นที่ อย่างไรก็ตาม กระบวนการถ่ายทอดและสร้างความเข้าใจในแผนแม่บทฯ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังคงเป็นไปอย่างจำกัดในบางประเด็น (กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2564)

แผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) สำหรับประเทศไทยได้ดำเนินการโดยร่วมมือกับประชาคมโลกมาเป็นลำดับในการวางแผนปฏิบัติการอีก 10 ปีข้างหน้า ภายใต้กรอบข้อเสนอที่เรียกว่า 5 เสาหลัก (5 Pillars) ซึ่งประกอบด้วย

เสาหลักที่ 1 การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ (Road Safety Management) ขณะนี้ได้มีการประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. - สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย) จะผลักดันให้กลไกภายใต้ระเบียบสำนักนายกฯ ฉบับดังกล่าว ดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้น

เสาหลักที่ 2 การสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนนและสภาพแวดล้อมริมทาง (Safer Roads and Mobility) โดยกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันสร้างถนนที่มีความปลอดภัยเริ่มตั้งแต่การวางผังเมือง การตรวจสอบความปลอดภัยของถนน การแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย ทั้งนี้ต้องส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมมากที่สุด

เสาหลักที่ 3 การส่งเสริมให้เกิดยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) ปัจจุบันยานพาหนะ ที่อันตรายและสร้างความสูญเสียมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจะต้องลดอัตราการสูญเสียที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ให้เหลือน้อยที่สุดโดยการส่งเสริมมาตรการต่างๆ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การฝึกการขับขี่ปลอดภัยในเด็กและเยาวชนนอกจากนี้รถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะรถตู้จะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยที่สูงขึ้นรวมทั้งต้องส่งเสริมให้ผู้ประกอบการผลิตยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากลที่สำคัญคือ การส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมมือกับโรงเรียนต่างๆ จัดให้มีรถรับส่งนักเรียนเพื่อลดการใช้รถจักรยานยนต์ใน เด็กและเยาวชน

เสาหลักที่ 4 การสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน (Safer Road Users) ดำเนินการตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเพื่อแสวงหาแนวทางให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีมารยาทและเคารพกฎจราจรศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะเสนอต่อรัฐบาลให้สนับสนุนการทำหน้าที่ของตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนผลักดันให้มีการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งในและนอกสถานศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะพัฒนาคุณภาพของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรมากยิ่งขึ้น

เสาหลักที่ 5 การช่วยเหลือและรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (Post Crash Response) เป็นการส่งเสริมระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจัดให้มีศูนย์อุบัติเหตุการฝึกอบรมอาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัยให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยตามมาตรฐานสากลตลอดจนส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนภารกิจด้านนี้มากยิ่งขึ้น (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), 2554)

แนวทางการสร้างความปลอดภัยที่สามารถที่จะกระทำได้ ดังนี้

1. การส่งเสริมการปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ได้แก่ การสร้างจิตสำนึก หรืออบรมสั่งสอนให้มีการปฏิบัติอย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยเริ่มตั้งแต่เด็กเล็ก ๆ ในบ้าน โรงเรียน และในชุมชนมีการปลูกฝัง กระตุ้นเตือนและเปิดโอกาสให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ
2. การส่งเสริมประยุกต์ใช้ทฤษฎีพื้นฐานความปลอดภัย ซึ่งได้แก่ การนำทฤษฎีพื้นฐานความปลอดภัยมาเลือกใช้ตามความเหมาะสม เช่น ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น
3. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัย ได้แก่ การนำทฤษฎีของสกินเนอร์ (Skinner) มาประยุกต์ใช้เมื่อมีการตอบสนอง ซึ่งจะก่อให้เกิดสิ่งเร้าหรือแรงเสริมคือ เมื่อปฏิบัติตนถูกต้องในเรื่องความปลอดภัยก็จะได้รับรางวัล
4. การนำจิตวิทยาแรงจูงใจมาใช้ ตัวอย่างเช่น การใช้แรงจูงใจต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการสร้างความปลอดภัย เช่น คำชม คำยกย่อง การทราบผลการปฏิบัติงาน การให้เกียรติ การให้รางวัล การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
5. การส่งเสริมด้านความรู้ ตัวอย่างเช่น การให้ความรู้ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การพูดคุย การปฐมนิเทศ การจัดฝึกอบรม การประชุมสัมมนา การคิดป้ายคำเตือน คำขวัญ การทำเอกสารความรู้เผยแพร่การเรียนการสอน การจัดทำคู่มือความปลอดภัยและการจัดนิทรรศการ เป็นต้น

6. การสร้างการประสานความร่วมมือ ซึ่งได้แก่ การติดต่อประสานงานกับหน่วยงานหรือองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งนี้เพื่อประสานประโยชน์ในการสร้างความร่วมมือและให้การสนับสนุนในการดำเนินงานสร้างความปลอดภัย

7. การใช้สื่อมวลชน ซึ่งได้แก่ การรู้จักนำสื่อมวลชนมาใช้ เช่น หนังสือพิมพ์วิทยุโทรทัศน์ เป็นต้น มาช่วยเร่งเร้ากระตุ้นเตือนให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกที่ดีในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ

8. การใช้กฎระเบียบหรือมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งได้แก่ การสร้างหรือการกำหนดกฎเกณฑ์ ข้อบังคับหรือกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับจะต้องระบุโทษหรือผลเสียที่จะได้รับให้ชัดเจนด้วยไม่เช่นนั้น การบังคับใช้ก็จะไม่เกิดผลแต่ประการใด และอย่างไรก็ตามจำเป็นต้องมีการชี้แจงแสดงเหตุผลให้ทราบมีการตกลงตามเงื่อนไขหรือปรับเปลี่ยนข้อกำหนดได้ตามความเหมาะสมให้ทุกคน หรือทุกฝ่ายยอมรับและปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้

#### การสร้างวัฒนธรรมของการจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture)

การกำหนดวางรากฐานด้านวัฒนธรรมของการจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture) โดยประเทศต่าง ๆ ได้กำหนดควิศาสตร์ที่ศัญยศาสตร์และแนวทางขับเคลื่อนให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยซึ่งเป็นสถานะที่ประชาชนและสังคมทั้งหลายให้ความสำคัญมีจิตสำนึกเรียกร้องและคาดหวังการปรับปรุงความปลอดภัยในการจราจรให้ดีขึ้นในระดับที่มากกว่าระบบที่เื้อต่อความปลอดภัยโดยเฉพาะพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย การเดินข้ามทางที่ปลอดภัย การพัฒนาให้เป็นผู้ขับขี่ที่ปลอดภัยหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้คนในสังคมมีความเชื่อ มีทัศนคติและเห็นคุณค่า มีบรรทัดฐานร่วมกันด้านความปลอดภัยในการจราจรขนส่ง ซึ่งหลักการด้านความปลอดภัย พยายามมุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่มีทัศนคติและจิตสำนึกที่ตีรวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อการขับขี่รถและผลที่จะเกิดขึ้นตามมาต่อส่วนรวม ตัวอย่างเช่น การพยายามเปลี่ยนพฤติกรรมของวัยรุ่นผู้ชายที่มักจะขับขี่รถด้วยความเร็ว โดยปฏิรูปวัฒนธรรมที่มีอยู่ซึ่งจะได้รับการยอมรับและยั่งยืนมากกว่าการนำวัฒนธรรมใหม่ที่แปลกออกไปจากภายนอกมาใช้ทั้งนี้อาจทำโดยอาศัยคนส่วนใหญ่ซึ่งไม่เห็นด้วยกับการขับขี่ด้วยความเร็วสูง และมีอิทธิพลต่อผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นผู้ชาย ดังกล่าว (เช่น ครอบครัว เพื่อน หัวหน้าและเพื่อนร่วมงาน) ทำการบูรณาการคนจากหลาย ๆ กลุ่มในสังคมคนที่เป็นสมาชิกของหลาย ๆ กลุ่ม แม้กลุ่มที่มีทัศนคติตรงกันข้ามการตัดสินใจของคนเหล่านั้นส่งผลไปถึงวัฒนธรรมในหลาย ๆ กลุ่ม ดังกล่าวเช่น บูรณาการการให้การศึกษาการเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่เข้ากับ วิธีการทางวิศวกรรม การบังคับใช้กฎเกณฑ์เพื่อเปลี่ยนแปลงถนนและพาหนะทางกายภาพ ซึ่งนำไปสู่ระบบที่เื้อต่อความปลอดภัย (Safe-System Approach) กลยุทธ์ที่เข้าใจและเปลี่ยนแปลง



วัฒนธรรมใช้ความเร็วที่ปลอดภัยกว่าให้เป็นส่วนหนึ่งของอัตลักษณ์ทางสังคมจะทำให้คนทั้งหลาย “ปลอดภัยมากขึ้น โดยธรรมชาติ” เช่นเดียวกับเป้าหมายของการทำให้การจราจรทางถนนมีอัตราการเสียชีวิตเป็นศูนย์ วัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัยมุ่งหมายพัฒนากระบวนการเปลี่ยนคุณค่าและทัศนคติของผู้คนเพื่อให้ความปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของทุก ๆ การตัดสินใจเกี่ยวกับการจราจรขนส่งไม่ว่าจะเป็นปัจเจกชนหรือหน่วยงานองค์กร โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งมีทั้ง อำนวยและทรัพยากร (เช่น องค์กรปกครองท้องถิ่น ตำรวจ) จะเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบาย แผนงาน กลยุทธ์ กระบวนการ การดำเนินงานเชิงบูรณาการในประเด็นเป้าหมายซึ่งชี้ให้เห็นได้ว่าเข้าขั้นวิกฤติ (เช่น การขับรถเร็วเป็นอันตราย) เพื่อเปลี่ยนแปลงไปสู่วัฒนธรรมที่ปลอดภัย (ให้มีความปลอดภัยโดยธรรมชาติ) ซึ่งสังคมยอมรับคุณค่าอย่างสูงและปฏิบัติตามอย่างเข้มงวด

วัฒนธรรมนี้เกิดขึ้นได้โดยการอาศัยการรับรู้และสำนึกถึงความรับผิดชอบร่วมกันในวงกว้างและความโปร่งใสตรวจสอบได้ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนไม่ว่าจะเป็นผู้จัดการระบบจราจรทางถนน ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ออกแบบระบบที่เกี่ยวข้อง ตำรวจจราจร องค์กรและมูลนิธิด้านความปลอดภัยทางถนน สาธารณภัยกู้ชีพ ผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรขนส่งทางถนน ประโยชน์สาธารณะด้านเศรษฐกิจ สาธารณสุข สภาพแวดล้อมทางสังคมที่ปลอดภัย วิธีการดำเนิน การในทางปฏิบัติเพื่อก่อให้เกิดวัฒนธรรมที่ปลอดภัย อาจทำได้โดยระบุกลุ่มที่ต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ อย่างเช่น ผู้ขับขี่วัยรุ่นและผู้ขับขี่หน้าใหม่ วิศวกรรมความปลอดภัย การจัดการความเร็ว การพัฒนาข้อมูลเกี่ยวกับระดับและความสำคัญของประเด็นและหนทางที่เกี่ยวข้องนำกลุ่มที่มีส่วนได้เสียทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ ประชาชนเข้าร่วมกันในวงกว้างเพื่อพูดคุย ถกเถียง ตรวจสอบ แก้ไข รวมถึงร่วมกันเสนอหนทางเลือกในการเข้าไปแทรกแซงที่ดูเหมือนว่ามีประสิทธิผลในประเด็นและหนทางที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาการจราจรขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย

หลักการระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach)

หลักการเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) เป็นแนวทางหลักเป้าหมายสำหรับระบบดังกล่าวก็เพื่อที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางถนนที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้รวมไปถึงขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำโดยยอมรับว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้ ดังนั้น อุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้การมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยไว้นั้นจะส่งผลดีในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง การมีระบบจราจรที่ปลอดภัยต้องประกอบไปด้วย ระบบจราจรที่ผู้ขับขี่มีคุณสมบัติเหมาะสม (Qualified Driver) โดยวิธีการควบคุมผู้ขับขี่และยานพาหนะในการเข้าถึงระบบจราจร

ทางถนนโดยการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตขับรถโดยเน้นถึงความปลอดภัย ระบบถนนที่ปลอดภัย (Safe Road) ยานพาหนะเหมาะสมกับการวิ่งบนถนน (Roadworthy Vehicle) และสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย (Safe Road Environment) ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยนอกจากสามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำยังเพิ่มโอกาสในการรอดชีวิตและการกลับคืนสู่สภาพเดิมของร่างกายและจิตใจให้มีการสนองตอบและจัดการที่ดีขึ้นต่อเหตุการณ์การชนกันเพื่อมิให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนที่ประสบเหตุการณ์ต้องเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส ปรับปรุงเครือข่ายทางถนนให้มีสภาพที่ดีมีการจำกัดความเร็วของรถเพื่อปกป้องคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนน หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบโดยตรงและองค์กรอื่น ๆ ร่วมกันวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจเพื่อเข้าใจระดับของปัญหาให้มีการจัดการและลงทุนในโครงการและพื้นที่ที่มีประโยชน์มากที่สุดต่อสังคมและจากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถดำเนินการโดยเปลี่ยนมุมมองให้เป็นความรับผิดชอบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน (ไม่ว่าจะเป็นผู้จัดการระบบจราจรทางถนน ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ออกแบบระบบที่เกี่ยวข้อง ตำรวจจราจร องค์กรและมูลนิธิด้านความปลอดภัยทางถนน สาธารณภัยกู้ชีพ เป็นต้น) ซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อร่วมกันตราบใดที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสม การกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบต่อร่วมกันดังกล่าวข้างต้นมากยิ่งขึ้นนี้ทำให้สามารถขับเคลื่อนงานและทรัพยากรด้วยจิตสำนึกมุ่งมั่นตั้งใจร่วมกันในสังคมและส่งผลให้เกิดระบบจราจรขนส่งที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมถึงข้อพิจารณาสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งต้องมีความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง สภาวะวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เข้มแข็งสะท้อนให้เห็นได้จากการมีจำนวนและอัตราการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสลดลงอย่างมากตรงกันข้ามกับวัฒนธรรมความปลอดภัยที่อ่อนแอ ซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากการมีจำนวนและอัตราการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสที่ทรงตัวหรือเพิ่มขึ้นตลอดมารวมทั้งขาดการผลักดันอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปให้เยียวยาในสถานการณ์นี้และเกิดภาวะยอมจำนนต่อสถานการณ์โดยมองว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้สรุปได้ว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยจะเข้มแข็งเพียงใดส่วนสำคัญขึ้นอยู่กับกลไกด้านนโยบายกฎหมายและองค์กรที่เกี่ยวข้องและบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร (กิตติรัช ชุนเจริญ, 2560)

โดยสรุปจะเห็นได้ว่า ความปลอดภัยและการจัดการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนนั้น เป็นสิ่งที่สำคัญเป็นอย่างมากในการลดปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งหน่วยงานทุกภาคส่วนได้ร่วมกันวางแผนงานและโครงการต่าง ๆ ในการสร้างให้เกิดความปลอดภัยในทุก ๆ ด้านไม่ว่าจะเป็น การปลูกจิตสำนึกความปลอดภัย การประยุกต์ใช้ทฤษฎีพื้นฐานความปลอดภัย การปรับพฤติกรรมความปลอดภัย การใช้จิตวิทยาแรงจูงใจ การให้ความรู้ การประสาน

ความร่วมมือ การใช้สื่อมวลชน การใช้กฎระเบียบหรือมาตรการทางกฎหมาย อีกทั้งยังร่วมบูรณาการกับองค์กรต่าง ๆ ในการปลูกจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยให้ประชาชนทุกคนเห็นถึงความสำคัญของการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุดเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันจะทำให้เกิดการสูญเสียขึ้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่า หากเราทุกคนให้ความร่วมมือและปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายต่าง ๆ ในด้านของความปลอดภัยแล้วนั้น แม้จะเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ขึ้นก็จะสามารถลดอัตราความรุนแรงของเหตุการณ์นั้น ๆ ได้ เนื่องจากได้มีการป้องกันและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในด้านอื่น ๆ ไว้เป็นอย่างดีแล้วร่วมกับการที่เรามีความรู้และให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายและคำแนะนำของหน่วยงานหรือองค์กรและผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านของการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเช่นนั้นแล้วย่อมส่งผลในทางที่ดีต่อปัญหาด้านการเกิดอุบัติเหตุอย่างแน่นอน

### 3. แนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ

การมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นแนวคิดทฤษฎีที่สนับสนุนความเข้มแข็งของชุมชนและสังคมโดยเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มีการร่วมคิดร่วมทำ ร่วมแก้ปัญหาทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและส่งเสริมสุขภาพอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพประสิทธิผล โปร่งใสและเป็นธรรมในการบริหารงานซึ่งการแก้ไขปัญหา นั้น ต้องมีความร่วมมือทำพร้อมกันในทุกระดับ ต้องระดมทุกองค์ประกอบในสังคม โดยเฉพาะชุมชนเพื่อเสริมสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็งและสามารถแก้ไขปัญหาได้ด้วยตนเอง ทำให้ความต้องการที่แท้จริงของประชาชนได้รับการตอบสนองสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบันและเกิดความตื่นตัวในการเข้ามามีส่วนร่วมในระดับอื่น ๆ ต่อไป (วัฒนวงศ์ รัตนวราหและจินตวีร์ เกษมสุข, 2552)

การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นรูปแบบหนึ่งของแนวคิดการกระจายอำนาจและเปิดกว้าง ในความคิดเห็นเพราะประชาชนในท้องถิ่นคือ ผู้ที่รู้ปัญหาและความต้องการของท้องถิ่นตนเองดีกว่าผู้อื่นสำหรับการทำงานด้านระบบสุขภาพภาคประชาชน โดยการพึ่งพาตนเองด้านสุขภาพได้อย่างยั่งยืนต้องอาศัยความร่วมมือ ร่วมแรงร่วมใจของประชาชนเพื่อแก้ไขปัญหาของชุมชนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนำไปสู่การสร้างเสริมสุขภาพในทิศทางที่ดีขึ้น แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาจึงได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนโดยภาครัฐด้วยการส่งเสริมศักยภาพของประชาชนผู้นำชุมชนและเครือข่ายองค์กรชุมชนให้เกิดการมีส่วนร่วมและเกิดการรวมกลุ่มให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ ดังนั้น ประชาชนจึงเป็นกลไกสำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมาย (ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

### ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชน

ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาจากการได้รับความนิยมนและเป็นที่ยอมรับกันมากขึ้นเนื่องจากการจะทำให้เกิดการเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการทำงานเกิดความรู้สึกเกี่ยวข้องของผูกพันเกิดการระดมความคิดและร่วมอภิปรายกันโดยหลักการมีความสำคัญ คือ

1. การมีส่วนร่วมเป็นการพัฒนาสิทธิขั้นพื้นฐานและเป็นสิทธิมนุษยชน
2. การมีส่วนร่วมร่วมช่วยให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี
3. การมีส่วนร่วมหากทำอย่างจริงจังเกิดการมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนจะทำให้เกิดพลังการต่อรองกับกลุ่มผลประโยชน์อื่น ๆ ในสังคม
4. การมีส่วนร่วมแสดงถึงการช่วยเหลือตนเองซึ่งจะนำไปสู่ความสามารถในการพึ่งพาตนเองในที่สุด
5. การมีส่วนร่วมเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการยอมรับและการใช้ความคิดใหม่ วิธีการใหม่ หรือนวัตกรรมบางอย่างซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในกระบวนการพัฒนา
6. การมีส่วนร่วมทำให้บุคคลได้แสดงศักยภาพที่มีอยู่และช่วยให้ได้หนทางการแก้ไขปัญหาเชิงนวัตกรรมที่เหมาะสมกับปัญหาได้มากกว่าให้บุคคลภายนอกเข้ามาช่วยแก้ปัญหา (ธีระพงษ์ แก้วหาวงษ์, 2544 อ้างถึงใน จิรชาน นาบุญมี, 2552)

ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นการขับเคลื่อนองค์กรเพราะมีผลในทางจิตวิทยาต่อผู้เข้ามามีส่วนร่วม กล่าวคือ เกิดความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารความคิดเห็นและรู้สึกเป็นเจ้าของที่เป็นพลังในการขับเคลื่อนที่ดีที่สุดในที่สุด โดยหลักการ คือ 1.การมีส่วนร่วมของชุมชนทำให้การบริหารหรือการพิจารณาแนวทางในการแก้ปัญหาที่มีความหลากหลายเป็นไปอย่างถี่ถ้วนรอบคอบเพราะเกิดจากการระดมแนวความคิดจากบุคคลที่มีความหลากหลายทั้งความรู้และประสบการณ์ 2. การมีส่วนร่วมของชุมชนทำให้มีการถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกันโดยที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีอำนาจมากเกินไปเพราะอาจนำไปสู่การใช้อำนาจในทางที่ไม่ถูกต้องอาจทำให้เกิดผลเสียได้ 3. การมีส่วนร่วมของชุมชนทำให้เกิดความยุติธรรมในการดำเนินการของทุกฝ่ายด้วยการขจัดปัญหาไม่ให้มีการดำเนินกิจกรรมที่มีผลประโยชน์ต่อกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งมากเกินไป 4. การมีส่วนร่วมของชุมชนทำให้เกิดการประสานงานที่ดีมีการบริหารเครือข่ายอย่างราบรื่นได้รับความร่วมมืออย่างดีและมีประสิทธิภาพ 5. การมีส่วนร่วมของชุมชนทำให้เกิดการรวมตัวกันของบุคคลเป็นเครือข่ายที่ก่อให้เกิดพลังการขับเคลื่อน เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์และตรงเป้าหมายโดยที่แต่ละบุคคลมีความรู้สึกเป็นเจ้าของ (นิตยา ฐ์ทำนอง, 2550)

### ความหมายของการมีส่วนร่วมของชุมชน

ความหมายของการมีส่วนร่วมของชุมชนแตกต่างกันไปตามมุมมองสถานการณ์ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จึงมีผู้ให้ความหมายที่ต่างกันออกไปมากมายบางท่านให้ความหมายการมีส่วนร่วมของชุมชนว่า หมายถึง การที่ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมหนึ่งในทุกขั้นตอนและต้องเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจที่จะกำหนดปัญหาและความต้องการด้วยตนเองโดยขั้นตอนการมีส่วนร่วมประกอบด้วย การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหา การวางแผนดำเนินกิจกรรม การดำเนินการและการติดตามประเมินผล (อดิน รพีพัฒน์, 2527 อ้างถึงใน จิรชาย นานบุญมี, 2552)

การมีส่วนร่วม หมายถึง การระดมความร่วมมือของบุคคลในการจัดทำแผนงานกิจกรรม โครงการตามที่รัฐเป็นผู้กำหนดและให้อำนาจชุมชนตัดสินใจตั้งแต่ เริ่มต้นกำหนดปัญหา ค้นหาสาเหตุวางแผนลงทุนปฏิบัติตรวจสอบติดตามประเมินผลรวมทั้งรับผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้น

การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมพัฒนาด้วยความสมัครใจตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดเพื่อพัฒนาชุมชนของตนด้วยความรู้สึกรับผิดชอบร่วมกัน (ศิริกุล กสิวิวัฒน์, 2546 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ ร่วมประเมินผล ร่วมรับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นและร่วมรับผิดชอบในทุกขั้นตอน ถือเป็นแนวคิดหนึ่งของการพัฒนาชุมชนซึ่งจะประสบผลสำเร็จได้ต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชนไม่ปล่อยให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรับผิดชอบเพียงฝ่ายเดียวและยังสามารถขอการสนับสนุนจากภาคเอกชนได้อีกทาง (สนธยา พลศรี, 2547 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การที่ประชาชนมีสิทธิและหน้าที่เข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจสำรวจ ตรวจสอบ ระดมทรัพยากรเสนอแนะแนวทางแก้ไข ก่อตั้งและดำรงรักษาองค์กรในท้องถิ่นในการแก้ปัญหา ของชุมชน (ถวิลวดี บุรีกุล, 2548 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การที่ชุมชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรม แผนงาน โครงการ โดยการสนับสนุนของภาครัฐเพื่อการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาการปฏิบัติตามแผนการรับผลประโยชน์และการประเมินผลการดำเนินงาน (ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง กระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนาาร่วมคิด ร่วมตัดสินใจแก้ปัญหา ร่วมใช้ความคิดสร้างสรรค์ ความรู้และความชำนาญร่วมกับวิทยาการที่เหมาะสมและสนับสนุนติดตามผล (Erwin, 1976 อ้างถึงใน วัฒนวงศ์ รัตนวราห และ จินตวีร์ เกษมสุข, 2552)

การมีส่วนร่วมของชุมชน คือการมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจว่าจะทำอะไร ด้วยวิธีใด มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ มีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์และมีส่วนร่วมในการประเมินโครงการ (Cohen and Uphoff, 1981 อ้างถึงใน จิรชาย นาบุญมี, 2552)

การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่เกี่ยวกับการกระทำและเกี่ยวข้องกับมวลชนระดับต่าง ๆ กระทำโดยสมัครใจเกี่ยวกับจุดประสงค์ทางสังคมและการจัดสรรทรัพยากรกำหนดความต้องการของตนเอง การตัดสินใจและควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ มากกว่าเป็นฝ่ายตั้งรับ (องค์การสหประชาชาติ, 1981 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่ประชาชนมีส่วนร่วมตัดสินใจในประเด็นที่เป็นปัญหาของชุมชนโดยร่วมประเมินวางแผนแก้ไขปัญหาและปฏิบัติร่วมกันการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนทำให้เข้าใจเข้าถึงและมีการแก้ปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์ต่อชุมชนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน (องค์การอนามัยโลกWHO, 2002 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

#### ระดับการมีส่วนร่วมของชุมชน

ระดับการมีส่วนร่วมของชุมชนได้มีผู้จำแนกไว้หลากหลายมุมมองแตกต่างกันไปตามเงื่อนไขของการเข้าร่วม เช่น เหตุผลวัตถุประสงค์ ผลประโยชน์และความต้องการในการแก้ปัญหาของแต่ละชุมชน โดยระดับของการมีส่วนร่วม แบ่งออกเป็น 3 ระดับ 8 ขั้นตอน คือ

1. ระดับที่ 1 ไม่มีส่วนร่วม (Degree of Non-Participation) ขั้นที่ 1 ประชาชนถูกจัดแจงให้ความร่วมมือกับรัฐตามที่ทางราชการร้องขอหรือทำตามคำสั่งมีการสั่งการจากหน่วยงานราชการระดับบนสู่ระดับล่างให้ประชาชนให้ความร่วมมือ เช่น การเกณฑ์แรงงาน การให้บริจาคเรียไรหรือการปฏิบัติการทางจิตอาสาสมัคร ขั้นที่ 2 ประชาชนได้รับการเยี่ยวยาโดยให้เข้ามาเกี่ยวข้องเฉพาะบางกลุ่มโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมหรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมบางอย่างเช่น การอบรม การสอน การตั้งกฎโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมชุมชน เศรษฐกิจและสังคม

2. ระดับที่ 2 การมีส่วนร่วมพอเป็นพิธี (Degree of Tokenism) ขั้นที่ 3 ประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารจากการประชาสัมพันธ์ให้ปฏิบัติตาม ขั้นที่ 4 ประชาชนอยู่ในฐานะที่ปรึกษาและให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของรัฐเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจของรัฐ ขั้นที่ 5 รัฐเปิดโอกาสให้ผู้นำชุมชนบางคนเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นในเชิงปรึกษาหารือแต่ไม่ให้อำนาจในการตัดสินใจ

3. ระดับที่ 3 การมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง (Degree of Citizen Power) ขั้นที่ 6 เป็นการให้ชุมชนริเริ่มกระทำให้บรรลุเป้าหมายที่ชุมชนกำหนดและให้หน่วยงานภายนอกเป็นผู้สนับสนุนเท่านั้น หรือองค์กรชุมชนเข้าร่วมเป็นภาคีในการดำเนินงานร่วมกับรัฐมีโอกาสร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและทำงานร่วมกันโดยต่างเคารพในความคิดเห็นซึ่งกันและกันตั้งแต่ระยะการกำหนดปัญหาการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาการออกแบบ ทางเลือกแก้ไขปัญหามาตามความแตกต่างของบริบท ขั้นที่ 7 เป็นการมอบอำนาจการดำเนินงานที่มีพันธสัญญาร่วมกันและรัฐมีความมั่นใจในความสามารถของประชาชนว่ามีความพร้อมที่จะดำเนินงาน ขั้นที่ 8 เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมควบคุมดูแลในฐานะผู้ตรวจสอบ ผู้ร่วมกำหนดตั้งแต่แรกและดูแลในเรื่องประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลร่วมกันถือว่าประชาชนมีพลังสามารถดูแลควบคุมอย่างจริงจัง (อุทัยวรรณ กาญจนกมล, 2541 อ้างถึงใน ยุทธนา ราชรักษ์, 2551)

ลักษณะของการมีส่วนร่วมแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การมีส่วนร่วมโดยการสนับสนุนทรัพยากรคือ การสนับสนุนเงิน วัสดุอุปกรณ์ แรงงานหรือการช่วยทำกิจกรรมโดยการเข้าร่วมในการวางแผนการประชุมแสดงความคิดเห็น การดำเนินการ การติดตาม และการประเมินผล

2. การมีส่วนร่วมโดยอำนาจหน้าที่ของผู้เข้าร่วมคือ การเป็นผู้นำเป็นกรรมการเป็นสมาชิก ซึ่งแสดงถึงระดับอำนาจของผู้เข้าร่วมจึงมักมีข้อโต้แย้งว่าการมีส่วนร่วมโดยใช้วิธีการพัฒนาความสามารถของประชาชนเป็นเพียงการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าร่วมเพียงบางส่วน เพราะในหลายกรณีประชาชนไม่มีโอกาสเข้าร่วมในการตัดสินใจทางออกที่ควรเป็นคือ การเสริมสร้างพลังอำนาจแก่ประชาชน (ปาริชาติ วัลย์เสถียรและคณะ, 2546 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

ลักษณะของการมีส่วนร่วม แบ่งออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

1. การมีส่วนร่วมของประชาชนแบบธรรมชาติ (Spontaneous Participation) เป็นสิ่งสะท้อนถึงการกระทำที่เป็นความสมัครใจและเป็นอิสระที่เกิดจากแรงจูงใจภายในของตัวบุคคลเอง
2. การมีส่วนร่วมของประชาชนที่ถูกกระตุ้นหรือชักนำชักชวนให้เกิดขึ้น (Sponsored or Induced Participation) เป็นการมีส่วนร่วมที่อาศัยการช่วยเหลือหรือการปลุกเร้า
3. การมีส่วนร่วมโดยการบังคับ (Coerced Participation) เป็นการมีส่วนร่วมที่เกิดขึ้นจากการบังคับนับเป็นการมีส่วนร่วมที่ผิดพลาดทั้งเชิงแนวคิดและวิธีการ (องค์การอนามัยโลก, 1979 อ้างถึงใน นิติยา ฐ์ทำนอง, 2550)

ลักษณะของการมีส่วนร่วม แบ่งออกได้เป็น 4 ลักษณะ คือ

1. พื้นฐานของการเข้าร่วม ลักษณะของการมีส่วนร่วมจากปัจจัยภายในบุคคลมาจากแรงจูงใจหรือแรงหนุน ช่วยให้มีวามกระตือรือร้นที่จะเข้ามามีส่วนร่วม ส่วนการมีส่วนร่วมจากปัจจัยภายนอกบุคคลมาจากการมีหรือแรงบีบบังคับจากอำนาจความเกรงใจหรืออิทธิพลแต่ไม่มีผลผูกมัดทางจิตใจและความยั่งยืนต่อเนื่องน้อย
2. รูปแบบของการมีส่วนร่วมเป็นการเข้าร่วมโดยผ่านองค์กรที่จัดตั้งโดยตัวบุคคลเอง เป็นกิจกรรมที่คำนึงถึงผลประโยชน์ที่ได้รับส่วนการเข้าร่วม โดยผ่านตัวแทนกลุ่มเช่น คณะกรรมการต่าง ๆ อยู่ในลักษณะของผู้ให้การสนับสนุนและให้ความร่วมมือ
3. ขอบเขตของการมีส่วนร่วมจะเน้นช่วงเวลาของการมีส่วนร่วมคือการที่บุคคลใช้เวลาเข้าร่วมกิจกรรมหรือโครงการที่มากน้อยแตกต่างกันรวมถึงความถี่ห่างจำนวนครั้งความสม่ำเสมอในกิจกรรมแต่ละครั้ง
4. ผลของการเข้าร่วมทำให้เกิดการรวมพลังที่จะสร้างอำนาจต่อรองเกิดศักยภาพเป็นตัวของตัวเองสร้างปฏิสัมพันธ์อันดีมีความสามัคคีในสมาชิก (Cohen and Uphoff, 1981 อ้างถึงใน จิรชาน นานบุญมี, 2552)



ลักษณะของการมีส่วนร่วม แบ่งออกได้เป็น 5 ลักษณะ คือ

1. การมีส่วนร่วมโดยการรับรู้ข่าวสาร (Public Information) เป็นลักษณะที่ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือเกี่ยวข้องจะต้องได้รับการแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดที่จะดำเนินงานรวมทั้งผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งนี้จะต้องเป็นการแจ้งข่าวสารก่อนที่จะมีการตัดสินใจดำเนินงาน

2. การมีส่วนร่วมโดยการปรึกษาหารือ (Public Consultation) เป็นลักษณะการหารือระหว่างผู้ดำเนินงานกับ ประชาชนที่เกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบเพื่อรับฟังความคิดเห็น ตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติมมีการสร้างความเข้าใจและการให้ข้อเสนอแนะเพื่อประกอบทางเลือกในการตัดสินใจ

3. การมีส่วนร่วมโดยการประชุมรับฟังความคิดเห็น (Public Meeting) เป็นลักษณะที่ให้ประชาชนฝ่ายที่เกี่ยวข้องและผู้มีอำนาจตัดสินใจได้ใช้เวทีสาธารณะในการทำความเข้าใจซึ่งมีหลายวิธีการ ได้แก่ 3.1 การประชุมในระดับชุมชน (Community Meeting) เป็นการจัประชุมขึ้นในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ โดยมีตัวแทนเจ้าของโครงการเข้าร่วมเพื่ออธิบายตอบข้อซักถามกับที่ประชุม 3.2 การประชุมในเชิงวิชาการ (Technical Hearing) เป็นการจัประชุมโดยเชิญผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขาจากภายนอกมาช่วยอธิบาย ซักถามและให้ความเห็นซึ่งการประชุมอาจจัดขึ้นในสถานที่สาธารณะทั่วไป ทั้งนี้ผลการประชุมจะต้องนำเสนอต่อสาธารณะ 3.3 การประชาพิจารณา (Public Hearing) เป็นการจัประชุมที่มีขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจนเป็นเวทีการนำเสนอข้อมูลอย่างเปิดเผยทั้งฝ่ายเจ้าของโครงการฝ่ายผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยการประชุมจะต้องมีองค์ประกอบของผู้เข้าร่วมที่เป็นที่ยอมรับมีหลักเกณฑ์และประเด็นการพิจารณาที่ชัดเจนจากการกำหนดร่วมกันขึ้นมาและแจ้งให้ทุกฝ่ายทราบโดยทั่วกัน ทั้งนี้ รูปแบบการประชุมไม่ควรเป็นทางการมากนักและไม่เกี่ยวข้องกับนัยของกฎหมายที่จะต้องมีการชี้ขาดการจัประชุมอาจจัดหลายวันและไม่จำเป็นต้องจัดเพียงครั้งเดียวหรือสถานที่เดียวตลอดไป

4. การมีส่วนร่วมโดยการร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) เป็นลักษณะที่ให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจต่อประเด็นปัญหานั้น ๆ ไม่สามารถดำเนินการให้เกิดขึ้นง่าย ๆ อาจดำเนินการให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบเป็นตัวแทนในรูปแบบคณะกรรมการที่มีอำนาจตัดสินใจ รวมทั้งได้รับเลือกในฐานะตัวแทนองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นผู้แทนประชาชนในพื้นที่ซึ่งมีบทบาทตัดสินใจได้เพียงใดขึ้นอยู่กับองค์ประกอบการวางน้ำหนักของชุดคณะกรรมการนั้น ๆ (วัฒนวงศ์ รัตนวราหและจินตวีร์ เกษมสุข, 2552)

ได้มีการแบ่งขั้นตอนของการมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งจากประสบการณ์ภาคสนามในประเทศไทย แบ่งได้เป็น 4 ขั้นตอน คือ

1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหา เป็นขั้นตอนแรกที่สำคัญที่สุด กล่าวคือ การที่ เป็นผู้อยู่กับปัญหาจะรู้จักปัญหาของตนเองดีที่สุด ในขั้นตอนนี้จะนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาได้

2. การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมถึงแม้ว่าผู้นำในการวางแผนจะเป็นเจ้าหน้าที่แต่หากมีบุคคลอื่นได้เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนในขั้นตอนนี้จะช่วยให้บุคคลได้เข้าใจปัญหาพัฒนาประสบการณ์และสามารถวางแผนได้ด้วยตนเองในที่สุด

3. การมีส่วนร่วมในการดำเนินการสามารถมีส่วนร่วมในการลงทุนหรือร่วมปฏิบัติงานในขั้นตอนนี้จะช่วยให้บุคคลเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมเกิดการเรียนรู้และเมื่อเห็นประโยชน์ก็จะสามารถดำเนินกิจกรรมนั้น ได้ด้วยตนเองและเกิดความยั่งยืน

4. การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลเป็นขั้นตอนที่ทำให้บุคคลทราบถึงผลของการดำเนินกิจกรรม เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ความเข้าใจและการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลของการดำเนินกิจกรรมด้วย (อคิน รพีพัฒน์และเจิมศักดิ์ ปิ่นทอง, 2527 อ้างถึงใน จิรชาย นาบุญมี, 2552)

นอกจากนี้ยังมีการเสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้ในงานวิจัยที่ศึกษาค้นพบอีก 5 ขั้นตอนคือ

1. ขั้นริเริ่มพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาสาเหตุของปัญหา กำหนดความต้องการและความสำคัญของปัญหาตลอดจนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

2. ขั้นการวางแผนพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดวัตถุประสงค์ วิธีการ และการดำเนินการ ตลอดจนกำหนดทรัพยากรและแหล่งทรัพยากรที่จะใช้

3. ขั้นดำเนินการพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างประโยชน์โดยการสนับสนุนทุนวัสดุอุปกรณ์ และแรงงานหรือการเข้าร่วมบริหารงาน ประสานงาน และดำเนินการขอความร่วมมือช่วยเหลือจากภายนอก

4. ขั้นรับผลประโยชน์จากการพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ที่พึงได้จากการพัฒนาหรือยอมรับผลกระทบในทุกด้าน

5. ขั้นประเมินผลการพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการประเมินผลการพัฒนาที่ได้กระทำไปว่าสำเร็จตามวัตถุประสงค์เพียงใดซึ่งการประเมินผลอาจทำเป็นระยะหรือรวบรวมเป็นผลโดยรวมหลังเสร็จสิ้น (บุญชู แก้วส่อง, 2537 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

และในอีกผลงานการวิจัยยังได้เสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้อีก 4 ขั้นตอนซึ่งมีความแตกต่างกันคือ

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Participation indecision-making) ถือเป็นศูนย์กลางของการเกิดความคิดที่หลากหลายมีการกำหนดทางเลือก การประเมินทางเลือก และการตัดสินใจ ทางเลือกเพื่อนำสู่การปฏิบัติ สามารถแบ่งการตัดสินใจออกเป็นอีก 3 ขั้นตอนย่อย ประกอบด้วย

1.1 การตัดสินใจในช่วงเริ่มต้น (Initial Decision) โดยเริ่มจากการค้นหาความต้องการและวิธีการที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมหรือวินิจฉัยโครงการที่สำคัญ เช่น ควรดำเนินการหรือไม่ เริ่มเมื่อใด เป็นต้น การมีส่วนร่วมในช่วงนี้มีความสำคัญมากที่สุดและการมีส่วนร่วมยิ่งเร็วมากเท่าใดก็จะได้ข้อมูลทางเลือกมากขึ้นมีโอกาสประสบความสำเร็จมากขึ้นและสามารถป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้

1.2 การตัดสินใจในช่วงดำเนินการ (Ongoing Decisions) โดยบุคคลที่ไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ในช่วงเริ่มต้นอาจถูกชักจูงให้เข้ามามีส่วนร่วมในขั้นตอนนี้ซึ่งขั้นตอนนี้ อาจมีผลต่อความสำเร็จมากกว่าช่วงเริ่มต้นทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการค้นหาความต้องการของบุคคลที่เข้ามามีส่วนร่วม

1.3 การตัดสินใจในช่วงปฏิบัติการ (Operational Decisions) โดยเป็นความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงขององค์กรและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดนโยบาย หลักเกณฑ์ด้วยการประชุม หรือการคัดเลือกผู้นำที่จะเข้ามามีอิทธิพล

2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ (Participation in Implementation) ซึ่งบุคคลสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติได้ 3 วิธีประกอบด้วย

2.1 การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนทรัพยากร (Resource Contribution) บุคคลสามารถดำเนินการได้หลากหลาย ได้แก่ การสละแรงงาน เงิน วัสดุอุปกรณ์และการให้ข้อมูล ข่าวสารล้วนแสดงให้เห็นทิศทางที่ชัดเจนของการมีส่วนร่วมสิ่งสำคัญคือ การรู้ว่าใครเป็นผู้สนับสนุนและทำอะไร โดยวิธีการสมัครใจการได้รับค่าตอบแทนหรือการบีบบังคับทั้งนี้การสนับสนุนทรัพยากรมักพบความไม่เท่าเทียมและเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

2.2 การมีส่วนร่วมในการบริหารและการประสานงาน (Project Administration and Co-ordination) บุคคลสามารถรวมตัวกันโดยเป็นลูกจ้างหรือสมาชิกทีมที่ปรึกษาตลอดจนผู้บริหาร ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานหรือฝึกอบรมวิธีนี้เป็นการเพิ่มความไว้วางใจเพิ่มความตระหนักถึงปัญหา และเกิดการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมถึงคำแนะนำต่าง ๆ

2.3 การมีส่วนร่วมในการขอความร่วมมือ (Enlistment) บุคคลที่ขอความร่วมมือไม่จำเป็นต้องมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้องแต่มักพิจารณาผลเสียที่ตามมาในขั้นตอนของการปฏิบัติภายหลังหากอัตรการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์มีความแตกต่างกัน เพื่อจะได้แก้ไขและหาแนวทางที่มีความเป็นไปได้

3. การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (Participation in Benefits) เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยมีผลในทางเศรษฐกิจแบ่งได้เป็น 3 ชนิดประกอบด้วย

3.1 ผลประโยชน์ด้านวัตถุ (Material Benefits) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของบุคคล ทำให้เพิ่มการบริโภค เพิ่มรายได้และมีทรัพย์สินมากขึ้นสามารถวิเคราะห์ได้ว่าใครคือผู้มีส่วนร่วมและดำเนินการให้เกิดขึ้น

3.2 ผลประโยชน์ด้านสังคม (Social Benefits) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานด้านสาธารณะ ได้แก่ ได้รับความบริการหรือความพึงพอใจจากสาธารณูปโภคทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้นโดยมีส่วนร่วมในการกำหนดผลประโยชน์ด้านปริมาณ เช่น การแบ่งผลประโยชน์และการกำหนดผลประโยชน์ด้านคุณภาพ เช่น ความพึงพอใจ เป็นต้น

3.3 ผลประโยชน์ด้านบุคคล (Personal Benefits) เป็นผลประโยชน์สำคัญ 3 ประการ คือ ความรู้สึกมีคุณค่าในตนเอง (Self-Esteem) พลังอำนาจทางการเมือง (Political Power) และความรู้สึกว่าตนเองมีประสิทธิภาพ (Sense of Efficacy)

4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Participation in Evaluation) ทำได้ 2 รูปแบบ คือ การมีส่วนร่วมทางตรง (Direct Participation) และการมีส่วนร่วมทางอ้อม (Indirect Participation) (Cohen and Uphoff, 1980 อ้างถึงใน นิตยา รุ่ทำนอง, 2550)

องค์การอนามัยโลกยังได้เสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้อีก 4 ขั้นตอน ได้แก่

1. การวางแผนคือการมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ปัญหาจัดระดับความสำคัญตั้งเป้าหมายกำหนดการใช้ทรัพยากรกำหนดวิธีการติดตามประเมินผลที่สำคัญคือ ต้องมีการตัดสินใจด้วยตนเอง

2. การดำเนินกิจกรรมคือการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรการจัดสรรควบคุมการเงิน

3. การใช้ประโยชน์คือการมีส่วนร่วมในการนำเอากิจกรรมมาใช้ให้เกิดประโยชน์ซึ่งเป็นการเพิ่มระดับของการพึ่งตนเองและควบคุมทางสังคม

4. การได้รับประโยชน์คือ การมีส่วนร่วมในการรับการแจกจ่ายผลประโยชน์จากชุมชนในพื้นที่เท่าเทียมกันทั้งในรูปแบบประโยชน์ส่วนตัว สังคมหรือวัตถุประสงค์ได้ ในการศึกษาครั้งนี้ได้ประยุกต์ใช้ขั้นตอนการมีส่วนร่วมที่สรุปได้จากการทบทวนวรรณกรรมซึ่งมีส่วนคล้ายคลึงกัน 4 ขั้นตอน คือ การค้นหาปัญหาการวางแผนแก้ไขปัญหาการปฏิบัติตามแผนและการประเมินผลมาเป็นแนวทางในการศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอนในทุกขั้นตอน (องค์การอนามัยโลก WHO, 1986 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552)

การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานพัฒนาสามารถ แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

1. การส่งเสริมด้านกลไกของรัฐ โดยการกำหนดนโยบายของภาครัฐจะต้องคำนึงถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมในท้องถิ่นสนับสนุนกิจกรรมที่มีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจการเมืองสังคมและวัฒนธรรมสร้างช่องทางในการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน โดยระบบต่าง ๆ ของทางราชการต้องเอื้ออำนวยและเพิ่มโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมจนถึงการติดตามประเมินผลและการให้การสนับสนุนภายหลัง

2. การส่งเสริมด้านประชาชน โดยจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจและประสบการณ์ ในการทำงานเป็นผู้ต้องตัด สินใจต้องริเริ่มและรับผลประโยชน์เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมหรือผู้นำท้องถิ่นมีการประสานงานและได้รับการฝึกอบรม ศึกษาดูงานและรับข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่อง

3. การส่งเสริมด้านนักพัฒนาโดยนักพัฒนาต้องศึกษาชุมชนเพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานและได้เรียนรู้สภาพแวดล้อมในทุก ๆ ด้านในชุมชนมีความรู้ ความเข้าใจในเนื้อหาของกระบวนการมีส่วนร่วมค้นหาผู้มีศักยภาพซึ่งเป็นผู้กระตุ้นชาวบ้านให้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในงานพัฒนารวมกลุ่มเพื่อหาหนทางแก้ไขปัญหาค้นหาผู้สนับสนุนด้านการศึกษาการให้ข้อมูลข่าวสารวิทยาการใหม่ ๆ ทั้งนี้ นักพัฒนาต้องมีความจริงใจผูกพันกับชุมชนเพื่อให้ประชาชนเกิดความเชื่อถือ ศรัทธาและดำเนินงานได้อย่างเหมาะสมโดยสอดคล้องกับสภาพชุมชน

4. การส่งเสริมด้านการจูงใจ โดยการได้รับผลประโยชน์จากการได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม และมีการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน (ปรีชาติ วัลย์เสถียร และคณะ, 2543 อ้างถึงใน ยุทธนา ราชรักษ์, 2551)

ในการศึกษาถึงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนยังพบว่าวิธีที่สามารถกระทำได้อีกหลายวิธีดังต่อไปนี้ คือ

1. การส่งเสริมให้ความรู้ประชาชนโดยจัดระบบการศึกษาให้เยาวชนและประชาชนในพื้นที่ ทุกเพศทุกวัยมีโอกาสได้รับการศึกษาทั้งทางวิชาการและวิชาชีพ
2. การส่งเสริมพัฒนาทางความคิดส่งเสริมการมีส่วนร่วมโดยการให้แต่ละบุคคลหรือชุมชนแลกเปลี่ยนแสดงทัศนคติและความคิดเห็นระหว่างกันเพราะเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างพฤติกรรมในการพัฒนาทางความคิดของประชาชนในชุมชนและเป็นการสร้างจิตสำนึกในเรื่องการยอมรับความคิดเห็นอื่น ๆ
3. การส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติและการรวมกลุ่มโดยภาครัฐควรสนับสนุนให้เกิดการรวมกลุ่มของประชาชนโดยธรรมชาติคือ ภาครัฐเข้าไปจัดการหรือชี้นำชุมชนให้น้อยที่สุดเท่าที่ทำได้รวมทั้งส่งเสริมให้แต่ละกลุ่มมีแนวทางการปฏิบัติที่เกิดความชัดเจนและเป็นธรรม
4. การส่งเสริมสนับสนุนปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มโดยภาครัฐสนับสนุนให้มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างแต่ละกลุ่มทั้งแบบทางการและไม่ทางการ
5. การส่งเสริมการประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชนควรให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ขั้นตอนแรกของการเข้าไปประสานงานกับประชาชนในพื้นที่
6. การส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างแท้จริงเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้ข้อมูลข่าวสารและสามารถแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ที่ประชาชนสนใจรวมถึงการเคารพความคิดเห็นระหว่างกัน (วัฒนวงศ์ รัตนวราห และจินตวีร์ เกษมสุข, 2552 อ้างถึงใน นวพร จารุมณี, 2561)

ดังนั้น จากการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดของการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถสรุปได้ว่า ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชนหรือประชาชนเป็นการขับเคลื่อนองค์กรเพราะมีผลในทางจิตวิทยาต่อผู้เข้ามามีส่วนร่วม กล่าวคือ เกิดความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารความคิดเห็นและความรู้สึกเป็นเจ้าของที่เป็นพลังในการขับเคลื่อนที่ดีที่สุดส่งผลให้เกิดการสร้างความสำเร็จในตัวบุคคลทำให้ประชาชนรู้สึกว่าเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความสำเร็จในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และในส่วนของส่งเสริมด้านการจูงใจของประชาชน โดยการให้ได้รับผลประโยชน์จากการได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม และมีการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนนั้น อย่างไรก็ตามการที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมได้นั้น ก่อนอื่นคือประชาชนต้องมีความรู้ซึ่งหน่วยงานหรือองค์กรต่าง ๆ ที่ดำเนินกิจกรรมใด ๆ ก็ตามที่ต้องการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมนั้นต้องมีการให้ความรู้ มีการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงานหรือ

วิธีการดำเนินกิจกรรม ต่าง ๆ ให้แก่ประชาชนได้ทราบอย่างถูกต้อง ชัดเจน ในการเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิผลสูงสุดในการทำงานร่วมกัน

#### 4. ระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนน

ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนนั้นมีหลายฉบับ ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระเบียบข้อบังคับของกรมการขนส่งทางบกในด้านต่าง ๆ ทั้งในด้านของผู้ขับขี่ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่รถส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ในด้านของตัวรถก็มีการกำหนดความมั่นคงแข็งแรง การใช้รถที่ต้องทำตามกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ และด้านของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น แต่ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ขอยกเอากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการสร้างการมีส่วนร่วมให้ประชาชนได้เข้ามามีบทบาทในการแจ้งเบาะแสหรือการรายงานพฤติการณ์การกระทำผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบกและตามระเบียบที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

##### 4.1 พระราชบัญญัติรถยนต์

กรมการขนส่งทางบกได้สรุปสาระสำคัญของการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนเพื่อให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะใช้รถ และสำหรับตัวรถตลอดจนการใช้งานและการขับขี่ต้องปฏิบัติตามซึ่งบรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

#### 4.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกได้สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะใช้รถเพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเสียก่อน และสำหรับตัวรถตลอดจนการใช้งาน และการขับขี่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งมีข้อสำคัญหลักๆ ดังนี้

##### ข้อกำหนดด้านผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่ง ที่ประสงค์จะทำการประกอบการขนส่ง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้รถผิดประเภทตามที่ขออนุญาตไว้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราวตามหลักและวิธีการที่กำหนด หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อาทิ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่ง ลักษณะ ชนิด ขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถ หากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นกระทำการหรือมีอาการเมาสุราหรือของมีเมเอย่างอื่นเสพยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ประกอบการขนส่งต้องดูแลป้องกันมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถขณะที่มีอาการเมาสุราหรือของมีเมเอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท หากปรากฏว่าผู้ขับรถได้มีอาการกระทำดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้กระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 40,000 บาท เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็น และได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันมิให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าว



ผู้ประกอบการขนส่ง/เจ้าของรถ ต้องคิดแผนป้ายทะเบียนและเครื่องหมายแสดงการ  
 เสียภาษีที่นายทะเบียนออกให้ไว้กับรถ หากไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท

#### ข้อกำหนดด้านตัวรถ

รถที่จะนำมาใช้ในการขนส่งจะต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงและมีความปลอดภัยในการ  
 ใช้งานมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนถูกต้องและมีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน  
 กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522  
 และที่แก้ไขเพิ่มเติมหาก ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท รถคันใด  
 มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องตามที่  
 กำหนด เช่น ควันดำ พนักงานเจ้าหน้าที่ (ผู้ตรวจการหรือเจ้าพนักงานจราจร) มีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้  
 เป็นการชั่วคราวได้ การแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิด  
 ผิดแตกต่างในสาระสำคัญดังต่อไปนี้ จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนก่อน  
 ดำเนินการ โดยสามารถยื่นขอดำเนินการได้ ณ สำนักงานที่รถนั้นจดทะเบียนอยู่ หากฝ่าฝืนหรือไม่  
 ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถถูกต้องตามชนิดและประเภทของรถที่ตนเองขับ  
 และต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถอยู่กับตัวขณะปฏิบัติหน้าที่ ไว้แสดงต่อนายทะเบียนหรือ  
 ผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ผู้ขับรถต้องแต่งกายสะอาดเรียบร้อยในขณะปฏิบัติหน้าที่ หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติ  
 ตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำแย่หรือจิตใจอ่อนความสามารถ หากฝ่าฝืนหรือไม่  
 ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

ผู้ขับรถต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นขณะปฏิบัติหน้าที่ขับรถ หาก  
 ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 10,000  
 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ขับรถต้องไม่เสพยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทขณะปฏิบัติหน้าที่  
 ขับรถหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติด  
 ให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม

ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถเกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในรอบ 24  
 ชั่วโมงห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ

แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

### 4.3 ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2562)

ราชกิจจานุเบกษาได้ประกาศระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 ตามที่ได้มีระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556 ลงวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2556 ไว้แล้วนั้น

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงจำนวนเงินสินบนที่จ่ายให้แก่ผู้แจ้งความนำจับ เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างวินัยและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน รวมทั้งเพื่อให้ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงินสินบนสอดคล้องเป็นไปตามข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2562 อธิบดีกรมการขนส่งทางบกวางระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562”

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ 3/1 ของระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 “ข้อ 3/1 ระเบียบนี้มีใช้เป็นการโฆษณาให้คำมั่นแก่บุคคลใดตามกฎหมาย แต่เป็นระเบียบที่วางไว้เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาของทางราชการที่จะจ่ายเงินสินบนรางวัลให้แก่ผู้แจ้งความนำจับหรือเจ้าหน้าที่ของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่อันได้มาซึ่งเงินค่าปรับตามแต่จะเห็นสมควรเท่านั้น การพิจารณาของผู้มีอำนาจตามที่กำหนดในระเบียบนี้ถือเป็นเด็ดขาด ผู้ใดจะนำไปฟ้องร้องเป็นคดีมิได้”

ข้อ 4 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นข้อ 14/1 ของระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 “ข้อ 14/1 การแจ้งความนำจับ ให้สามารถกระทำผ่านโทรศัพท์หรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยผู้แจ้งความนำจับต้องแจ้งข้อมูลที่เป็นพหุติการณ์แห่งการกระทำความผิด พยานหลักฐานต่าง ๆ ตลอดจนวันเวลาและสถานที่ที่กระทำความผิด และข้อมูลส่วนบุคคลของ

ตนเอง เช่น ชื่อ ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ ช่องทางการติดต่อ และในกรณีผู้แจ้งความนำจับประสงค์ จะขอรับเงินสินบน ให้ระบุหมายเลขบัญชีธนาคารของผู้แจ้งความนำจับด้วย ในกรณีการแจ้งความ นำจับตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้รับแจ้งความนำจับจัดให้มีการบันทึกข้อมูล รายละเอียดตามวรรคหนึ่ง ใน แบบบันทึกการรับแจ้งความนำจับ (แบบ ขส.นจ.1) และในแบบ คำขอรับเงินสินบน (แบบ ขส.นจ. 2) กรณีที่ผู้แจ้งความนำจับประสงค์จะขอรับเงินสินบน โดยให้ ถือว่าผู้แจ้งความนำจับได้มีการลง ลายมือชื่อในแบบบันทึกการรับแจ้งความนำจับ (แบบ ขส.นจ.1) และแบบคำขอรับเงินสินบน (แบบ ขส.นจ.2) แล้ว ”

ข้อ 5 ให้ยกเลิกความในข้อ 15 ของระเบียบกรมการขนส่งทางบกฯด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ข้อ 15 ค่าปรับที่ได้รับให้หักเป็นรายได้แผ่นดิน ร้อยละ 20 ในกรณีมีการจับกุมผู้กระทำความผิด และร้อยละ 40 ในกรณีไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด ภายหลังจากที่ได้หักเป็นรายได้แผ่นดินแล้ว ให้จ่ายในอัตรา ดังนี้

(1) จำนวนสามในสี่ส่วน ให้นำไปจ่ายเป็นเงินสินบนสองส่วนและเงินรางวัลหนึ่งส่วน ในกรณี ที่ไม่ต้องจ่ายเงินสินบน ให้รวมจ่ายเป็นเงินรางวัลทั้งสามส่วน

(2) จำนวนที่เหลืออีกหนึ่งส่วน ให้นำไปจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานค่าปรับที่ หักเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ให้นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากกองทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ของกรมการขนส่งทางบกส่วนค่าปรับที่หักเป็นเงินสินบนหรือเงินรางวัลให้นำฝากเข้าบัญชีเงินฝาก สินบนรางวัลของกรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดแล้วแต่กรณี ”

ข้อ 6 ให้ยกเลิกความในข้อ 22 ของระเบียบกรมการขนส่งทางบกฯด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ข้อ 22 ในกรณีมีการแจ้งความนำจับเมื่อมีการ เปรียบเทียบปรับแล้วให้เจ้าหน้าที่ผู้จับดำเนินการยื่นคำขอรับเงินสินบน (แบบ ขส.นจ.2) พร้อมด้วย บันทึกการรับแจ้งความนำจับ (แบบ ขส.นจ.1) และสำเนาบัญชีรายละเอียดเงินค่าปรับ (แบบ ขส.นจ. 3) เป็นหลักฐานต่อผู้รับรองผลคดีเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและเสนอผู้สั่งจ่ายเงินสินบนและเงิน รางวัลเพื่อให้มีการอนุมัติจ่ายเงินสินบนโดยเร็วต่อไป เมื่อได้รับอนุมัติให้จ่ายเงินสินบนแล้วให้ เจ้าหน้าที่ผู้จับแจ้งเป็นหนังสือหรือโดยวิธีการอื่นใดที่สามารถทำให้ผู้แจ้งความนำจับสามารถมารับ เงินสินบนได้โดยเร็ว

ผู้แจ้งความนำจับต้องมารับเงินสินบนภายในกำหนดระยะเวลาที่ได้รับแจ้งหากพ้น กำหนดให้นำเงินดังกล่าวส่งเป็นรายได้แผ่นดินต่อไป ”

## 5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### 5.1 งานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ

จากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดด้านอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุที่ผ่านมา พบว่ามีผู้วิจัยหลายท่านได้ทำการศึกษาวิจัยในด้านนี้ ตัวอย่างเช่น อภิรักษ์ สะตะพันธ์ (2551) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุรางค์ศรี ศิคมโนชญ์ และคณะ (2555) ที่ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต , ขวัญชนก พชรวงศ์สกุล (2556) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางในการลดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้ประจำทางระหว่างจังหวัดระยองกับจังหวัดอื่น ๆ , เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ และคณะ (2556) ได้ศึกษาการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้และรถบัสสาธารณะกรณีศึกษาภาคใต้ , อรรถพร มโนทัย (2558) ได้ศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนเขตองค์การบริหารส่วนตำบลท่าข้าม อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี , รัชสดีต สุจริต,ชมพูนุท โมราชาดิ และสุริย์ ธรรมิกบวร (2558) ได้ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร , ลลิต กิจสมักร (2559) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณีในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม , ศิริรัชชัย ชูนาคา (2559) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมืองเป็นกรณีศึกษาบ้านคลองแวง อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา, นฤพน คามพ์สุกรี (2560) ได้ศึกษาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษาทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1 – 0001 แก้งคร้อ – ท่ามะไฟหวาน , นวพร จารุมณี (2561) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน , วรลักษณ์ วรรณวัฒน์ (2561) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ เรื่อง การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี , สโรชพันธุ์ สุภาวรรณ (2563) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมในกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอในพื้นที่ 4 จังหวัดนำร่อง มานิตา ทิพย์จันทร์ (2564) ได้ศึกษาการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตรวจรถเมืองนนทบุรี และนัศววัฒน์ ดีดาษ (2564) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา ซึ่งทุกงานวิจัยที่กล่าวมานี้ล้วนเป็นการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและวิธีการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้งานรถใช้ถนนทั้งสิ้น

จากการศึกษางานวิจัยที่กล่าวมานี้ สรุปได้ว่า สาเหตุต่าง ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนนั้นมีการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีความสอดคล้องกันถึงปัญหาสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้น สามารถแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ดังนี้ ด้านแรกคือ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งอาจเกิดจากการไม่ทราบและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรืออาจเกิดจากการขาดทักษะในการขับขี่ ความประมาทเลินเล่อของผู้ใช้รถใช้ถนน ต่อมาด้านที่สอง เกิดจากยานพาหนะซึ่งอาจมีสภาพที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีข้อบกพร่องไม่พร้อมใช้งาน ด้านที่สาม เกิดจากสภาพแวดล้อมพื้นผิวดถนนการจราจรที่ขรุขระและลักษณะของถนนที่คดเคี้ยว ด้านที่สี่ อาจเกิดจากการที่มีสิ่งแวดล้อมอันไม่พึงประสงค์ทำให้เกิดอุปสรรคในการ ใช้รถใช้ถนน เช่น การติดตั้งป้ายโฆษณาหรืออาจเกิดสภาพอากาศที่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น และด้านที่ห้า คือ ด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างยิ่งเช่นเดียวกันเนื่องจากในประเทศไทยยังขาดความต่อเนื่องและเลือกปฏิบัติ อีกทั้งยังขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังจึงเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น และเมื่อผู้วิจัยได้วิเคราะห์ถึงสาเหตุต่าง ๆ ทั้งหมดที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้แล้วนั้น ก็นำไปสู่การจัดการและการป้องกันเพื่อแก้ปัญหาและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยการใช้วิธีการต่าง ๆ มากมายไม่ว่าจะเป็นการใช้ข้อมูล Dead Case Conference มาเป็นจุดเชื่อมและเริ่มต้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุมีการสร้างทีมพี่เลี้ยงเครือข่ายทั้งแนวราบและแนวตั้งวางเป้าหมายร่วมกันลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยงและประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุมีการมอบหมายหรือประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรม จากนั้นมีการติดตามและประเมินผลกิจกรรมดังกล่าว เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ทั้งในด้านวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมายที่มีการเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้น และการแพทย์ฉุกเฉินรวมถึงแก้ไขปัญหาสาเหตุของสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมทั้งยังสร้างแหล่งเรียนรู้รวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนมีการสร้างกระแสให้เกิดความตระหนักในการร่วมกันป้องกันการเกิดอุบัติเหตุมีการถอดบทเรียนเพื่อสื่อให้เห็นถึงผลที่ได้จากการเกิดอุบัติเหตุของผู้ที่ตกเป็นเหยื่อของความประมาทในการใช้รถใช้ถนน

## 5.2 งานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนและการจัดการความปลอดภัยบนท้อง

### ถนน

จากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนและการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนที่ผ่านมา พบว่ามีผู้วิจัยหลายท่านทำการศึกษาในประเด็นคล้าย ๆ กัน ซึ่งจากการศึกษาพบที่มีความสอดคล้องกัน ตัวอย่างเช่น อภิรักษ์ สะตะพันธ์ (2551) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของขวัญชนก พชรวงศ์สกุล (2556) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางในการลดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้ประจำทางระหว่างจังหวัดระยองกับจังหวัดอื่น ๆ , เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ และคณะ (2556) ได้ศึกษาการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้และรถบัสสาธารณะกรณีศึกษาภาคใต้ , อรรถพร มโนทัย (2558) ได้ศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนเขตองค์การบริหารส่วนตำบลท่างาม อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี , รัชสกลิต สุจริต, ชมพูนุท โมราชาติ และสุรีย์ ธรรมิกบวร (2558) ได้ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร , ลลิต กิจสมัคร (2559) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณีในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม , ศิริพงษ์ ชูนาคา (2559) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมืองเป็นกรณีศึกษาบ้านคลองแวง อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา , นฤพน ดามพ์สุกรี (2560) ได้ศึกษาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษาทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1 – 0001 แก้งคร้อ – ท่ามะไฟหวาน , นวพร จารุมณี (2561) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน, วรลักษณ์ วรรณวัฒน์ (2561) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ เรื่อง การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี และนัทวัฒน์ ดีดาษ (2564) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยนี้ สรุปได้ว่า มาตรการด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในเบื้องต้นคือ การตรวจสอบและปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัย การเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ การตรวจสอบปรับปรุงสภาพรถและสภาพแวดล้อมต่าง ๆ บนท้องถนนให้มีความเสี่ยงน้อยที่สุดและเพื่อเป็นแนวทางในการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรมได้มากยิ่งขึ้น เช่นแนวทางในการป้องกันด้านตัวบุคคล กล่าวคือ การป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนด้านตัวบุคคลนั้นอาจกระทำได้โดยการพิจารณาในเรื่องของ

สุขภาพ การศึกษา และความปลอดภัยในการขับขี่ การโดยสารและคนเดินเท้า เป็นต้น ในด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทาง การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนน การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ การอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่รวมไปถึงการจัดทำกิจกรรมส่งเสริมความรู้ในด้านวิศวกรรมความปลอดภัย พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการป้องกันและแก้ไขปัญหาในด้านของความปลอดภัย

### 5.3 งานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ

จากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะที่ผ่านมา พบว่ามีผู้วิจัยหลายท่านได้ทำการศึกษาวิจัยในประเด็นดังกล่าวนี้ ตัวอย่างเช่น สุวัฒน์ บุญเรือง (2545) ได้ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของเทศบาลตำบลสุนทรภู่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคณะ (2555) ที่ได้ศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต , รัชสทิศ สุจริต,ชมพูนุท โมราชาดิ และสุริย์ ธรรมิกบวร (2558) ได้ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร , ลลิต กิจสมักร (2559) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณีในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม , ศิริพงษ์ ชูนาคา (2559) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมืองเป็นกรณีศึกษาบ้านคลองแวง อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา , นฤพน คามพ์สุกรี (2560) ได้ศึกษาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษาทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1 - 0001แก้งคร้อ – ท่ามะไฟหวาน , วรลักษณ์ วรรณวัฒน์ (2561) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ เรื่อง การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี , สโรชพันธุ์ สุภาวรรณ (2563) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมในกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอในพื้นที่ 4 จังหวัดน่าน และนันทวัฒน์ ดีฉาย (2564) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา

จากการวิเคราะห์งานวิจัยที่ได้ศึกษาค้นคว้าข้างต้น ผู้วิจัยได้กล่าวถึงการมีส่วนร่วมในหลาย ๆ ด้าน เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของประชาชนในการใช้บริการสาธารณะ ทั้งนี้ การจัดทำบริการสาธารณะให้แก่ประชาชนมีลักษณะดังนี้ คือ 1. เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการควบคุมของรัฐ 2. มีวัตถุประสงค์ในการสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน 3. การจัดระเบียบและวิธีดำเนินกิจกรรมบริการสาธารณะย่อมแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้เสมอเพื่อให้เหมาะสมแก่ความจำเป็น

แห่งกาลสมัย 4. ต้องจัดดำเนินการโดยสม่ำเสมอ และ 5. เอกชนย่อมมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากบริการสาธารณะเท่าเทียมกัน และทุกข้อที่กล่าวมานี้เป็นสิ่งที่รัฐต้องเป็นผู้ควบคุม กำกับ ดูแล เพื่อความสงบเรียบร้อยของการอยู่ร่วมกัน และในด้านของการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนนั้นยังเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการที่จะเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเพราะถนนถือเป็นพื้นที่สาธารณะซึ่งประชาชนทุกคนต้องใช้ร่วมกัน ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคนในการร่วมกันสร้างความปลอดภัยให้กับตนเองและผู้ที่ใช้ถนนร่วมกัน และนอกจากนี้ยังมีงานวิจัยที่สำคัญซึ่งอธิบายถึงการมีส่วนร่วมในระดับหน่วยงานตามรายละเอียดดังนี้

งานวิจัยของ สโรชพันธ์ สภาวรณ (2563) ซึ่งได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอในพื้นที่ 4 จังหวัดนำร่องพบว่าคณะทำงานร้อยละ 55.3 มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับปานกลาง ส่วน เพศ ช่วงอายุ ระดับการศึกษา ลักษณะตำแหน่งงานและหน่วยงานต้นสังกัดที่ต่างกัน ไม่มีความแตกต่างกันในการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้ ระดับการปฏิบัติงานและประสิทธิภาพการทำงานด้านอุบัติเหตุที่ต่างกันจะมีความแตกต่างในการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทว่ามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลบ่งชี้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการปฏิบัติงานต่างกันมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนต่างกัน โดยกลุ่มบริหารมีระดับการขับเคลื่อนกลไกการจัดการภัยทางถนนสูงกว่ากลุ่มปฏิบัติการระบบบริหารจัดการความปลอดภัยลักษณะของการสั่งการพื้นที่แบบแนวตั้ง (Directing Function of Management) และเป็นทางการด้วยคำสั่งตามโครงสร้าง นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ผู้บริหารส่วนงานที่เกี่ยวข้องเป็นคณะกรรมการที่มีอำนาจหน้าที่ และบทบาทหน้าที่ชัดเจนตามกฎหมาย (Authority) ยังส่งผลให้เมื่อมีข้อสั่งการแนวนโยบายต่าง ๆ อาจจะได้รับรู้ในกลุ่มผู้บริหารเป็นหลัก

2. ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลบ่งชี้ว่าประสิทธิภาพการทำงานด้านอุบัติเหตุแตกต่างกันมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนต่างกัน โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีประสิทธิภาพระหว่าง 4 - 9 ปี มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนมากกว่ากลุ่มที่มีประสิทธิภาพ 1 - 3 ปี และกลุ่มที่มีประสิทธิภาพตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป



ทั้งนี้ สโรชพันธ์ สภาวรรณ (2563) ได้อธิบายเพิ่มเติมว่า การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยภายหลังการกำหนดโครงสร้างการบูรณาการความปลอดภัยทางถนนเมื่อปี พ.ศ.2554 ทำให้การดำเนินงานมีแนวทางที่ค่อย ๆ ชัดเจนขึ้นในห้วงเวลา 4 -9 ปีมานี้ หากแต่ก่อนหน้านี้ยังมี แนวทางไม่ชัดเจนทำให้ผู้ที่มีประสบการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนเกินกว่า และน้อยกว่านั้นมีส่วนร่วมน้อยกว่า ทั้งนี้จากการแจกแจงประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุตามหน่วยงานต้นสังกัดพบว่า โดยมากของผู้ที่มีประสบการณ์ด้านอุบัติเหตุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จะประกอบด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีภารกิจในด้านการจราจรและการรักษาพยาบาลอาเจษิณกับสภาวะคุ้นชิน และขาดแรงจูงใจในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนจึงอาจมีส่วนในการทำงานเชิงกลไกน้อย

นอกจากนี้ งานวิจัยอีกหนึ่งชิ้นที่สำคัญก็คือ งานวิจัยของ นัธวัฒน์ ติดาษ (2564) ซึ่งได้ทำการศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา ผลการศึกษา พบว่าการวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้แก่ นโยบายและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ภาวะผู้นำการปฏิบัติตนที่สอดคล้อง ต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่พบว่า ตัวแปรที่มีประสิทธิภาพในการทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้แก่ทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ และการปฏิบัติตน โดยที่ทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ เป็นตัวแปรที่ได้รับ การคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้ร้อยละ 33.0 การปฏิบัติตนเป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และสามารถทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 โดยที่ทัศนคติต่อพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ และการปฏิบัติตนสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ ได้ร้อยละ 44.6 สำหรับแนวทางการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ พบว่าผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถ แม้ว่าบางคนไม่เคยเข้าร่วม กิจกรรม แต่ทุกคนมีความสนใจและอยากให้มีการอบรมและยินดีเข้าร่วมกิจกรรม ส่วนผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ต่ำผู้ขับขี่จะไม่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุรถ ส่วนใหญ่ไม่ยอมเข้าร่วมกิจกรรมสำหรับด้านแรงจูงใจในการเลือกทำพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ พบว่าผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่สูงจะมีการเตรียมพร้อมทั้งเรื่องรถและตนเองมีความระมัดระวังในการ

ขับขี่โดยให้เหตุผลว่าจะทำให้ปลอดภัยเพื่อป้องกันตนเองไม่อยากจะเกิดอุบัติเหตุเพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุต้องหยุดงาน เสียรายได้ ถ้าไม่ระมัดระวังแล้วเกิดอุบัติเหตุจะมีปัญหาตามมามากมาย ส่วนผู้ขับขี่รถที่มีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ต่ำจะไม่ตรวจสอบความพร้อมของรถ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว บางคนดื่มเหล้าระหว่างการขับขี่ โดยให้เหตุผลว่าขณะนั้นไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายคิดว่าไม่น่าจะเป็นอะไรไม่กลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุเพราะเชื่อว่าขับรถมานานสามารถควบคุมได้

#### 5.4 งานวิจัยเกี่ยวกับระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน

จากการศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ผ่านมา พบว่ามีผู้วิจัยหลายท่านได้ทำการศึกษาวิจัยในด้านนี้ ตัวอย่างเช่น สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคณะ (2555) ที่ได้ศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นฤพน ดามพ์สุกรี (2560) ได้ศึกษาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษาทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1 - 0001 แก่งคร้อ – ท่ามะไฟหวาน มานิตา ทิพย์จันทร์ (2564) ได้ศึกษาการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตรวจภูธรเมืองนนทบุรี และนวพร จารุมณี (2561) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

งานวิจัยที่ได้ศึกษาและวิเคราะห์มาแล้วนั้น พบว่าทุกงานวิจัยจะเน้นย้ำและเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งมีการจัดทำกิจกรรมส่งเสริมความรู้ในด้านความปลอดภัยและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีการค้นหาสาเหตุการไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อจะได้ดำเนินการแก้ไขปัญหานั้นได้ตรงจุดและบรรลุวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายการจราจรและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการผลักดันให้เกิดแผนการดำเนินงานเชิงยุทธศาสตร์ในด้านการจัดอบรมกฎจราจรและฝึกสอนการขับขี่อย่างปลอดภัยและให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและป้ายจราจรเพื่อให้ประชาชนได้มีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยเพื่อเป็นการส่งเสริมสร้างวินัยและจิตสำนึกที่ดีในการใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกัน

อย่างไรก็ตามหลังจากที่ได้มีการออกระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2562 พบว่ายังไม่มีการศึกษาวิจัยถึงผลในเชิงพฤติกรรมกรรมการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแจ้งเบาะแสและรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดแต่อย่างใด ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจและต้องการที่จะศึกษาว่าหลังจากที่ได้มีการออกระเบียบดังกล่าวมาแล้วนั้น ประชาชนเกิดความรู้สึกมีความต้องการหรือสนใจที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากน้อยเพียงใด

ชื่อผู้เขียน / ประเด็นงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุดูแลและการจัดการอุบัติเหตุ	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนและการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถ
สุวัฒน์ บุญเรือง (2545) ได้ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของเทศบาลตำบลสุนทรภู่			✓	
อภิรักษ์ สะตะพันธ์ (2551) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย	✓	✓		
สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ และคณะ(2555)ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต	✓		✓	✓
ขวัญชนก พชรวงศ์สกุล (2556) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางในการลดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้ประจำทางระหว่างจังหวัดระยองกับจังหวัดอื่น ๆ	✓	✓		

ชื่อผู้เขียน / ประเด็นงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนและการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถ
เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ และคณะ (2556) ได้ศึกษาการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้และรถบัสสาธารณะกรณีศึกษาภาคใต้	✓	✓		
อรรถพร มโนทัย (2558) ได้ศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนเขตองค์การบริหารส่วนตำบลท่างาม อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี	✓	✓		
รัชสถิต สุจริต, ชมพูนุท โมราชาติ และสุรีย์ ธรรมิกบวร (2558) ได้ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร	✓	✓	✓	
ลลิต กิจสมักร (2559) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม	✓	✓	✓	
ศิริรัชชัย ชูนาคา (2559) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมืองเป็น กรณีศึกษาบ้านคลองแวง อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา	✓	✓	✓	

ชื่อผู้เขียน / ประเด็นงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนและการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ	ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถ
นฤพน คมพ์สุกรี (2560) ได้ศึกษาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษา ทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1-0001แก้งคร้อ-ท่ามะไฟหวาน	✓	✓	✓	✓
นวพร จารุมณี (2561) ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน	✓	✓	✓	✓
วรลักษณ์ กรรณวัฒน์ (2561) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ เรื่อง การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี	✓	✓	✓	
สโรชพันธุ์ สุภาวรณี (2563) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมในกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอในพื้นที่ 4 จังหวัดน่าน	✓		✓	
นันทวัฒน์ ดีฉาย (2564) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา	✓	✓	✓	✓

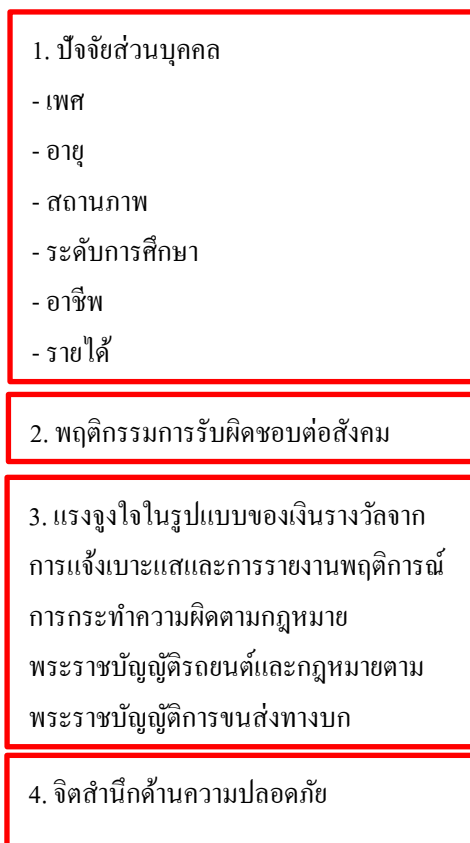
<p style="text-align: center;">ชื่อผู้เขียน / ประเด็นงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการจัดการอุบัติเหตุ</p>	<p>ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนและการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน</p>	<p>ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริการสาธารณะ</p>	<p>ประเด็นงานวิจัยเกี่ยวกับระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถ</p>
<p>มานิตา ทิพย์จันทร์ (2564) ได้ศึกษาการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตรวจภูธรเมืองนนทบุรี</p>	<p>✓</p>			<p>✓</p>

## 9. กรอบแนวคิดการวิจัย

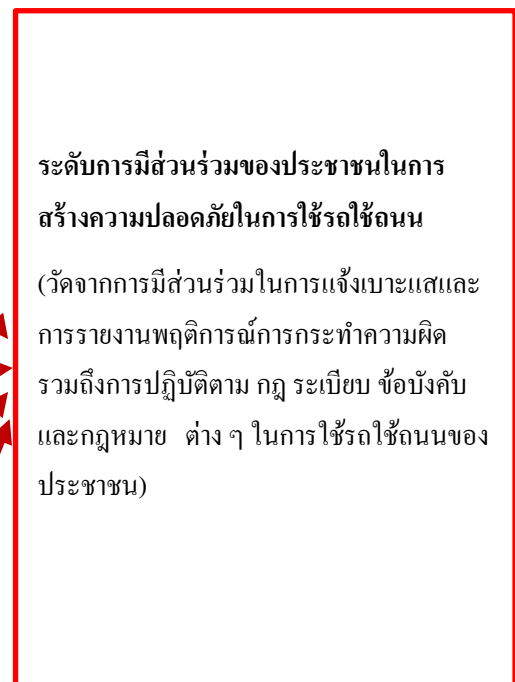
จากการศึกษาค้นคว้าแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจึงขอเสนอกรอบแนวคิดการวิจัยซึ่งเป็นการศึกษาอิทธิพลของกลุ่มตัวแปรสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน
2. ปัจจัยด้านการตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม
3. ปัจจัยด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
4. ปัจจัยด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัย
5. ปัจจัยด้านการวัดระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดพัทลุงในด้านต่าง ๆ โดยวัดจากการมีส่วนร่วมในการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก รวมถึงการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ในการใช้รถใช้ถนน

ตัวแปรอิสระ ( Independent variable )



ตัวแปรตาม ( Dependent variable )



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย



### บทที่ 3

#### วิธีการดำเนินการวิจัย

บทนี้เป็นการนำเสนอสาระสำคัญเกี่ยวกับวิธีการวิจัย ซึ่งประกอบด้วย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือในการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาแนวทางในการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุง นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยและกำหนดการศึกษาเป็นเชิงปริมาณ โดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ที่มีลักษณะโครงสร้างที่ชัดเจนแน่นอน ในส่วนของความสอดคล้องเกี่ยวกับการศึกษาถึงระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) ซึ่งเป็นการศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุง ผู้วิจัยได้นำวิธีการวิจัยเชิงปริมาณมาปรับใช้ ดังนั้นเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

#### 3.1 ประชากร กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

##### ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้ คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง เนื่องจากพบว่ามียุติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ดังกล่าวเป็นจำนวนมากและยังมีสถิติอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนย้อนหลังในปีงบประมาณ 2562 – 2564 สะสมรวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 113 คน (สถิติอัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุจราจรทางถนนจังหวัดพัทลุง, 2565 อ้างถึงใน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพัทลุง, 2565) และจากข้อมูลผู้มีสิทธิ์เลือกตั้งพบว่าประชากรทั้งหมด ณ เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565 มีจำนวน 89,074 คน (สถิติข้อมูลประชากรผู้มีสิทธิ์เลือกตั้งจากทะเบียนบ้าน, 2565 อ้างถึงใน ศูนย์บริหารทะเบียนภาค 9, 2565)

### กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยกำหนดเลือกพื้นที่การศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพัทลุงและใช้การกำหนดขนาดตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยใช้สูตรการคำนวณหาขนาดตัวอย่างของ ทาโรยามาเน่ (Taro Yamane, 1970 อ้างถึงใน วันวิสา หนูหอม, 2550) ดังนี้

$$n = \frac{N}{1+(Ne^2)}$$

เมื่อ

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

e = ขนาดความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่าง (0.05)

แทนค่าสูตร

$$n = \frac{89,074}{1 + (89,074)(0.05)^2}$$

$$n = \frac{89,074}{1 + ((89,074) (0.0025))}$$

$$n = \frac{89,074}{1 + 222.7}$$

$$n = 398.19$$

$$\approx 400 \text{ คน}$$

ดังนั้นจึงได้กลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมจำนวน 400 คน

จากการคำนวณได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 400 คน ผู้วิจัยกำหนดการสุ่มตัวอย่างโดยบังเอิญ (Accidental sampling) (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, ม.ป.ป.) คือเป็นประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

## ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

จากการศึกษาเอกสารและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องได้กำหนดตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

### 1. ตัวแปรอิสระ (Independent variables) ประกอบด้วย

1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ต่อเดือน

1.2 ปัจจัยด้านการตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในด้านการให้ความร่วมมือหรือการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.3 ปัจจัยด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก คือ เป็นการศึกษาถึงพฤติกรรมและแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลที่ได้รับจากการแจ้งเบาะแสรวมถึงการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562

1.4 ปัจจัยด้านการมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ การใช้รถใช้ถนนอย่างมีสติ การเคร่งครัดวินัยจราจร การแสดงออกถึงมารยาทและการมีน้ำใจ การศึกษาหาความรู้ในด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอยู่เสมอ การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทันทีเมื่อพบเห็น เป็นต้น

2. ตัวแปรตาม (Dependent variable) คือ ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยวัดจากการมีส่วนร่วมในการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตลอดจนการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ในการใช้รถใช้ถนน

## แบบแผนการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) แบ่งเป็นขั้นตอน ดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research) หนังสือ บทความ วารสาร สื่อ สารสนเทศ วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัยและบทความต่างๆ

2. ศึกษาระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมและแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

3. ศึกษาวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง
4. รวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการเก็บแบบสอบถามไปวิเคราะห์ข้อมูล
5. นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุงมาคำนวณหาค่าสถิติ
6. สรุปผลการวิจัยที่ได้แล้วเสนอเป็นรายงาน

### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามแบบมีโครงสร้าง (Structural Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยสร้างขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน คือ

**ตอนที่ 1** ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือนซึ่งลักษณะของแบบสอบถาม แบบเลือกตอบ (Checklist)

**ตอนที่ 2** ข้อมูลการตระหนักรู้ในพฤติกรรมและแรงจูงใจในด้านต่าง ๆ ในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง ซึ่งลักษณะของแบบสอบถาม แบบเลือกตอบ (Checklist)

การกำหนดค่าคะแนนในแบบสอบถามตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมและแรงจูงใจในด้านต่าง ๆ เป็นคำถามแบบมาตรวัดและมีเกณฑ์ให้คะแนนแบบ (Rating Scale) ดังนี้

คะแนน 5 หมายถึง ระดับมากที่สุด

คะแนน 4 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 3 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 2 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนน 1 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

การกำหนดเกณฑ์ ถือหลักว่าจะต้องให้ทุกระดับมีช่วงคะแนนเท่ากันจะเห็นได้ว่าคะแนนสูงสุด 5 คะแนน และต่ำสุด 1 คะแนน ซึ่งมีช่วงห่างหรือพิสัยของคะแนนเท่ากับ  $5 - 1 = 4$  มี 5 ระดับ โดยแต่ละระดับควรมีช่วงห่างเท่ากับ  $4/5 = 0.8$

การแปลผลระดับคะแนนเฉลี่ยข้อมูลพฤติกรรมและแรงจูงใจในด้านต่าง ๆ จึงมีเกณฑ์  
ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 3.41 – 4.20 หมายถึง ระดับมาก

คะแนนเฉลี่ย 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 1.81 – 2.60 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

**ตอนที่ 3** ข้อมูลการวัดระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัย  
ในการใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง ซึ่งลักษณะของแบบสอบถาม แบบ  
เลือกตอบ (Checklist)

การกำหนดค่าคะแนนในแบบสอบถามตอนที่ 3 ข้อมูลการวัดระดับการมีส่วนร่วม  
ของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีเกณฑ์การวัดจากการมีส่วนร่วม  
ร่วมในการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตลอดจน การปฏิบัติตามกฎ  
ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ในการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นคำถามแบบมาตรวัดและมีเกณฑ์ให้  
คะแนนแบบ (Rating Scale) ดังนี้

คะแนน 5 หมายถึง ปฏิบัติทุกครั้ง

คะแนน 4 หมายถึง ปฏิบัติบ่อยครั้ง

คะแนน 3 หมายถึง ปฏิบัติบางครั้ง

คะแนน 2 หมายถึง ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง

คะแนน 1 หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติ

การกำหนดเกณฑ์ ถือหลักว่าจะต้องให้ทุกระดับมีช่วงคะแนนเท่ากันจะเห็นได้ว่า  
คะแนนสูงสุด 5 คะแนน และต่ำสุด 1 คะแนน ซึ่งมีช่วงห่างหรือพิสัยของคะแนนเท่ากับ  $5 - 1 = 4$  มี  
5 ระดับ โดยแต่ละระดับควรมีช่วงห่างเท่ากับ  $4/5 = 0.8$

การแปลผลระดับคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง  
ๆ ในการใช้รถใช้ถนน จึงมีเกณฑ์ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับการปฏิบัติทุกครั้ง

คะแนนเฉลี่ย 3.41 – 4.20 หมายถึง ระดับการปฏิบัติบ่อยครั้ง

คะแนนเฉลี่ย 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับการปฏิบัติบางครั้ง

คะแนนเฉลี่ย 1.81 – 2.60 หมายถึง ระดับการปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.80 หมายถึง ระดับการไม่เคยปฏิบัติ

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ปัญหา อุปสรรค ในด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง ซึ่งเป็นลักษณะข้อคำถามปลายเปิด (Unstructured Questionnaire)

#### การทดสอบความเที่ยงตรงและความเชื่อมั่นของแบบถาม

การหาคุณภาพเครื่องมือแบบสอบถามที่สร้างขึ้น ผู้วิจัยทำการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) และความเชื่อมั่น (Reliability) ดังนี้

1. การหาค่าความเที่ยงตรง (Validity) แบบสอบถามชุดนี้ได้หาค่าความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ทำการตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาแล้ววิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) โดยกำหนดคะแนน ดังนี้

- ให้คะแนน 1 คะแนน เมื่อแน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- ให้คะแนน 0 คะแนน เมื่อไม่แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- ให้คะแนน -1 คะแนน เมื่อไม่แน่ใจว่าคำถามไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

สูตรการคำนวณค่า IOC มีดังนี้

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

IOC = ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์การวิจัย

$\sum R$  = ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ

N = จำนวนผู้ทรงคุณวุฒิ

เกณฑ์การแปลความหมาย (สุรพงษ์ คงสัตย์ และ ชีรชาติ ธรรมวงศ์, 2551) มีดังนี้

ข้อคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.50 ข้อคำถามตรงวัตถุประสงค์หรือเนื้อหานำไปใช้ได้

ข้อคำถามที่มีค่า IOC น้อยกว่า 0.50 ข้อคำถามไม่ตรงวัตถุประสงค์หรือเนื้อหาไปใช้ไม่ได้

ผลการตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหาของแบบสอบถาม พบว่า ข้อคำถามในแต่ละข้อของแบบสอบถามมีค่าดัชนีความสอดคล้องมากกว่า 0.50 แสดงว่าข้อคำถามนั้นมีความเที่ยงตรงตามเนื้อหา สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

2. การหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ที่ผ่านความเห็นชอบจากอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ทรงคุณวุฒิไปทดสอบกับประชาชนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คนมาวิเคราะห์ โดยนำแบบสอบถามไปหาค่าความเชื่อมั่นด้วยสูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) (Cronbach, 1970 อ้างถึงใน พิชญญา วังศ์หมัดทอง, 2563) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป ซึ่งเกณฑ์ที่ยอมรับได้ต้องมีค่ามากกว่า 0.70 แบบสอบถามจึงมีความน่าเชื่อถือ สามารถนำไปเก็บรวบรวมข้อมูลได้

ผลการตรวจสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม พบว่า แบบสอบถามมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของตัวแปรการตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม เท่ากับ 0.836 ตัวแปรแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำ ความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เท่ากับ 0.831 ตัวแปรจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เท่ากับ 0.802 และตัวแปรการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เท่ากับ 0.838 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.70 แสดงว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือสามารถนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้

### 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้โดยดำเนินการตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยทำเรื่องขออนุญาตรับรองและแนะนำตัวจากหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ เพื่อขอความร่วมมือกลุ่มตัวอย่างในการเก็บรวบรวมโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Method) ซึ่งเป็นแบบสอบถามออนไลน์จาก Google Form ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น
2. ผู้วิจัยสร้างเครื่องมือแบบสอบถามออนไลน์จาก Google Form
3. ผู้วิจัยดำเนินการจัดทำคิวอาร์โค้ดเพื่อใช้ในช่องทางต่าง ๆ เช่นการส่งให้ทาง Line หรือการ แสกนเมื่อพบเจอ เป็นต้น ให้กับประชากรกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน โดยขอความร่วมมือจากประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุง
4. ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากชุดแบบสอบถามทั้งหมด หลังจากนั้นจะนำไปวิเคราะห์ข้อมูลด้วยระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป เพื่อหาค่าทางสถิติ

### 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูล และตรวจสอบความถูกต้องเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจึงนำแบบสอบถามมาลงรหัส (Coding) และนำข้อมูลที่ได้อาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยการประมวลผลข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

1. การวิเคราะห์โดยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงมาตรฐาน (Standard Deviation) ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์มีดังนี้

1.1 ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดพัทลุงของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.2 ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลของระดับการมีส่วนร่วมและข้อมูลปัจจัยด้านแรงจูงใจในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดพัทลุง ในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมที่กระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

1.3 ข้อเสนอแนะความคิดเห็น ใช้การอ่านพิจารณาพร้อมทั้งจับกลุ่มของข้อมูลเข้าด้วยกันเพื่อแสดงค่าความถี่

2. การวิเคราะห์ข้อมูลโดยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics)

2.1 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการใช้ค่าสถิติ T-test ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยในตัวแปรอิสระในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ได้แก่ เพศ และการวิเคราะห์ใช้ค่าสถิติ F-test ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยตัวแปรอิสระในกลุ่มตัวอย่างที่มีมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป ได้แก่ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA)



2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยด้านการตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมที่กระทำ ความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ต่อระดับ การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดพัทลุง ตัวแปรตาม โดยกำหนดค่าความเชื่อมั่นที่ 95% ค่า P-value ที่ .05 โดยใช้สถิติการทดสอบแบบสมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามจากประชากรที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุง จำนวน 400 คน และได้นำเสนอผลการวิเคราะห์พร้อมกับตารางประกอบการบรรยายตามลำดับ ดังนี้

- 4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
- 4.2 ลำดับชั้นในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
- 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

#### 4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ย
S.D.	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบค่า t
F	แทน	ค่าสถิติ F ที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน
SS	แทน	ค่าผลบวกกำลังสอง (Sum of Squares)
df	แทน	องศาแห่งความเป็นอิสระ (Degrees of Freedom)
MS	แทน	ค่ากำลังสองเฉลี่ย (Mean Squares)
r	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน
B	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ของการถดถอยพหุคูณของตัวแปรต้น
Beta	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์ของการถดถอยในรูปแบบมาตรฐานแสดง

ถึงน้ำหนักของความสัมพันธ์หรืออิทธิพลของตัวแปรต้นแต่ละด้านต่อตัวแปรตาม

Std.	แทน	ค่าที่แสดงระดับของความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการใช้ตัวแปรต้นทั้งหมดมาพยากรณ์ตัวแปรตาม
------	-----	---

R	แทน	ค่าที่แสดงระดับของความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มตัวแปรต้นทั้งหมดกับตัวแปรตาม ซึ่งเรียกว่า ค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์พหุคูณ
R <sup>2</sup>	แทน	ค่าที่แสดงอิทธิพลของตัวแปรต้นทั้งหมดที่มีต่อตัวแปรตาม
Sig.	แทน	ค่าความน่าจะเป็นที่คำนวณได้จากตัวสถิติที่ใช้ทดสอบ
*	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
**	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

#### 4.2 ลำดับขั้นในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ตามลำดับต่อไปนี้

**ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis)** ได้แก่ การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์ระดับความตระหนักรู้ในพฤติกรรมการรับผิดชอบต่อสังคม วิเคราะห์ระดับแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และวิเคราะห์ระดับจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

**ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Statistical Inference)** ได้แก่ การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการวิเคราะห์ระดับความตระหนักรู้ในพฤติกรรมการรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อระดับ การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุง

### 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์สถิติประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Statistical Inference) ดังนั้น ผู้วิจัยจึงขอเสนอผลการวิเคราะห์ทางสถิติในงานวิจัยแต่ละส่วน ดังต่อไปนี้

#### ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis)

##### 1. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

กลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง จำนวน 400 ราย นำเสนอข้อมูลเบื้องต้นของกลุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์ผลการวิจัย เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยส่วนบุคคลและมีความเข้าใจลักษณะโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามได้ ดังนี้

ตาราง 1 แจกแจงความถี่และร้อยละของตัวแปรข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง (n = 400)

<b>เพศ</b>		
ชาย	193	48.25
หญิง	207	51.75
<b>อายุ</b>		
ระหว่าง 18-30 ปี	215	53.75
ระหว่าง 31-40 ปี	92	23.00
ระหว่าง 41-50 ปี	61	15.25
ระหว่าง 51-60 ปี	22	5.50
61 ปีขึ้นไป	10	2.50

ตาราง 1 แจกแจงความถี่และร้อยละของตัวแปรข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง (n = 400) (ต่อ)

<b>สถานภาพ</b>		
โสด	249	62.25
สมรส	129	32.25
หย่าร้าง	8	2.00
แยกกันอยู่	4	1.00
<b>ระดับการศึกษา</b>		
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	18	4.50
ระดับมัธยมศึกษา	36	9.00
ระดับ ปวช./ปวส.	207	51.75
ระดับปริญญาตรี	109	27.25
สูงกว่าปริญญาตรี	30	7.50
<b>อาชีพ</b>		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	51	12.75
พนักงานบริษัท	60	15.00
รับจ้างทั่วไป	200	50.00
เกษตรกร	22	5.50
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	35	8.75
นักเรียน/นักศึกษา	32	8.00
<b>รายได้เฉลี่ยต่อเดือน</b>		
ต่ำกว่า 10,000	52	13.00
10,001-20,000 บาท	243	60.75
20,001-30,000 บาท	95	23.75
30,001 บาทขึ้นไป	10	2.50
<b>รวม</b>	<b>400</b>	<b>100.00</b>

จากตาราง 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปได้ ดังนี้  
 เพศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 51.75 และเพศชายจำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 48.25

อายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 18-30 ปี จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 53.75 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 31-40 ปี จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 23.00 ช่วงอายุ 41- 50 ปี จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.25 ช่วงอายุ 51 - 60 ปี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50 และน้อยที่สุดได้แก่อายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5

สถานภาพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีสถานภาพโสดมากที่สุด จำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 62.25 รองลงมาคือสถานภาพสมรส จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 32.25 และหม้าย/หย่าร้าง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00 และน้อยที่สุดได้แก่ แยกกันอยู่ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00

ระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา ปวช./ปวส. มากที่สุด จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 51.75 รองลงมาคือระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 27.25 ระดับมัธยมศึกษา จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.00 ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 7.50 และมีระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50

อาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปมากที่สุด จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมาคือ พนักงานบริษัท จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.00 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 12.75 ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 35 คน คิดเป็น ร้อยละ 8.75 นักเรียน/นักศึกษา จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 8.00 และน้อยที่สุดได้แก่ ผู้ที่ประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.50

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาท จำนวน 243 คน คิดเป็นร้อยละ 60.75 รองลงมาอยู่ในช่วง 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 23.75 ต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 13.00 และรายได้มากกว่า 30,001 บาท จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50

## 2. ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผู้วิจัยศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุง จำนวน 400 คน ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม ด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรม การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยใน

การใช้รถใช้ถนน ตลอดจนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) โดยการวิเคราะห์ ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนดังแสดงในตาราง 2

**ตาราง 2** ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำ ความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ปัจจัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม	3.62	0.09	มาก
แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำ ความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก	3.42	0.13	มาก
จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	3.35	0.45	มาก
<b>รวม</b>	<b>3.46</b>	<b>0.14</b>	<b>มาก</b>

จากตาราง 2 จะเห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีคะแนนความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม ( $\bar{X}=3.62$ ,  $SD = 0.09$ ) แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิด ( $\bar{X}=3.42$ ,  $SD = 0.13$ ) และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $\bar{X}=3.35$ ,  $SD = 0.45$ ) อยู่ในระดับมาก ซึ่งโดยภาพรวมแล้วทำให้พบว่ากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามมีคะแนนเฉลี่ยต่อปัจจัยโดยรวม 3.46 และอยู่ในระดับมากเช่นเดียวกัน โดยรายละเอียดของหัวข้อย่อยในแต่ละปัจจัยดังแสดงในตาราง 3 – 6

### 2.1 ระดับความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม

ในส่วนนี้ประกอบด้วยหัวข้อย่อยทั้งหมด 4 หัวข้อ ได้แก่ การออกมาให้เบาะแสและรายงานพฤติการณ์การกระทำผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน ถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุกคนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย การสนับสนุน/ส่งเสริมหรือเข้าร่วมโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้

ถนนถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประชาชนทุกคน และการศึกษาและทำความเข้าใจในด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าทุกหัวข้ออยู่ในระดับมาก ดังแสดงรายละเอียดในตาราง 3

**ตาราง 3** ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความตระหนักรู้ในพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

ความคิดเห็น	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
<b>ด้านความตระหนักรู้ในพฤติกรรมกรมการรับผิดชอบต่อสังคม</b>			
1. ถนนถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุกคนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาด้านความปลอดภัย	3.70	0.68	มาก
2. การออกมาให้เบาะแสและรายงานพฤติกรรมการณ์การกระทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน	3.66	0.74	มาก
3. การสนับสนุน/ส่งเสริมหรือเข้าร่วมโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประชาชนทุกคน	3.61	0.75	มาก
4. การศึกษาและทำความเข้าใจในด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน	3.49	0.79	มาก
<b>ภาพรวมด้านการตระหนักรู้</b>	<b>3.62</b>	<b>0.09</b>	<b>มาก</b>



ผลการประเมินระดับความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคมดังแสดงในตาราง 2 แสดงให้เห็นว่าโดยภาพรวมแล้วผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.62, SD = 0.09$ ) และเมื่อพิจารณาตามหัวข้อย่อยพบว่าความตระหนักรู้ในด้าน ‘ถนนถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุกคนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย’ ได้รับความเห็นชอบสูงสุด ( $\bar{X} = 3.70, SD = 0.68$ ) รองลงมาคือ ‘การออกมาให้เบาะแสและรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน’ ( $\bar{X} = 3.66, SD = 0.74$ ) ‘การสนับสนุน/ส่งเสริมหรือเข้าร่วมโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประชาชนทุกคน’ ( $\bar{X} = 3.61, SD = 0.75$ ) และ ‘การศึกษาและทำความเข้าใจในด้านกฎระเบียบข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน’ ( $\bar{X} = 3.49, SD = 0.79$ ) ตามลำดับ

2.2 ระดับแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ในการประเมินระดับแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลในการแจ้งเบาะแสประกอบด้วย 3 หัวข้อย่อย ได้แก่ เงินรางวัลเป็นปัจจัยสำคัญต่อการแจ้งเบาะแสและรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น และส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน สามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นกระทำความผิดได้ โดยภาพรวมพบว่าประชาชนมีระดับแรงจูงใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.42, SD = 0.13$ ) ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ทีละหัวข้อย่อยจะได้รายละเอียดดังตาราง 4

ตาราง 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ความคิดเห็น	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
<b>ด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522</b>			
1. ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน สามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นกระทำความผิดได้	3.54	0.80	มาก
2. ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น	3.45	0.82	มาก
3. เงินรางวัลเป็นปัจจัยสำคัญต่อการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน	3.28	0.80	ปานกลาง
<b>ภาพรวมด้านแรงจูงใจ</b>	<b>3.42</b>	<b>0.13</b>	<b>มาก</b>

จากตาราง 4 พบว่าหัวข้อ ‘ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน สามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นกระทำความผิดได้’ มีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.54$ ,  $SD=0.80$ ) รองลงมาคือ ‘ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น’ ( $\bar{X}=3.45$ ,  $SD=0.82$ ) ซึ่งทั้ง 2 ด้านนี้มีคะแนนอยู่ในระดับมาก ในขณะที่ ‘เงินรางวัล

เป็นปัจจัยสำคัญต่อการแจ้งเบาะแสและรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน' มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{X}=3.28$ ,  $SD=0.80$ ) และอยู่ในระดับปานกลาง

### 2.3 ระดับจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ระดับจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประเมินโดยใช้ 3 หัวข้อย่อย ได้แก่ ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด การแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนเป็นสิ่งที่ถูกต้องและควรกระทำ ประชาชนทุกคนควรมีจิตสำนึกและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคม ซึ่งโดยภาพรวมพบว่าค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X}=3.35$ ,  $SD=0.45$ ) โดยผลการวิเคราะห์รายหัวข้อย่อยดังแสดงในตาราง 5

ตาราง 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

ความคิดเห็น	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
<b>ด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>			
1. ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	3.80	0.73	มาก
2. การแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนเป็นสิ่งที่ถูกต้องและควรกระทำ	3.33	1.15	ปานกลาง
3. ประชาชนทุกคนควรมีจิตสำนึกและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคม	2.91	1.35	ปานกลาง
<b>ภาพรวมด้านจิตสำนึก</b>	<b>3.35</b>	<b>0.45</b>	<b>มาก</b>

จากตาราง 5 พบว่า ‘ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดมี’ ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{X}=3.80, SD=0.73$ ) รองลงมาคือ ‘การแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนเป็นสิ่งที่ถูกต้องและควรกระทำ’ ( $\bar{X}=3.33, SD=1.15$ ) และ ‘ประชาชนทุกคนควรมีจิตสำนึกและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคม’ มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{X}=2.91, SD=1.35$ ) ทั้งนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่าประเด็นเรื่องการแจ้งเบาะแสดและความเห็นว่าประชาชนทุกคนควรมีจิตสำนึกและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคมมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานค่อนข้างกว้าง แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีการแบ่งเป็นกลุ่มในการให้คะแนนที่หลากหลาย

#### 2.4 ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุงประเมินด้วยคำถาม 4 หัวข้อย่อย ได้แก่ ‘ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดหรือไม่’ ‘ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นญาติหรือเพื่อนสนิทของท่าน เป็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดหรือไม่’ ‘ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัย การมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนนมากน้อยเพียงใด’ และ ‘ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มากน้อยเพียงใด’ ซึ่งโดยภาพรวมในการมีส่วนร่วมของประชาชนคือการปฏิบัติบางครั้ง ( $\bar{X}=3.09, SD=0.24$ ) รายละเอียดของแต่ละหัวข้อย่อยดังแสดงในตาราง 6

ตาราง 6 ผลของปัจจัยในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง

ความคิดเห็น	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการมีส่วนร่วม
			รวม
<b>การมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง</b>			
1. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัย การมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนนมากน้อยเพียงใด	3.34	1.00	ปฏิบัติบางครั้ง

ตาราง 6 ผลของปัจจัยในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง (ต่อ)

ความคิดเห็น	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการมีส่วนร่วม
<b>การมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดพัทลุง</b>			
2. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มากน้อยเพียงใด	3.23	1.04	ปฏิบัติบางครั้ง
3. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นญาติหรือเพื่อนสนิทของท่าน เป็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดหรือไม่	3.00	1.21	ปฏิบัติบางครั้ง
4. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดหรือไม่	2.80	1.35	ปฏิบัติบางครั้ง
<b>ภาพรวมระดับความคิดเห็น</b>	<b>3.09</b>	<b>0.24</b>	<b>ปฏิบัติบางครั้ง</b>

จากตาราง 6 พบว่า ‘ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัย การมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนน มากน้อยเพียงใด’ เป็นข้อปัจจัยที่มีคะแนนสูงสุด ( $\bar{X}=3.34$ ,  $SD=1.00$ ) รองลงมาคือ ‘ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มากน้อยเพียงใด’ ( $\bar{X}=3.23$ ,  $SD=1.04$ ) ‘ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นญาติหรือเพื่อนสนิทของท่าน เป็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดหรือไม่’ ( $\bar{X}=3.00$ ,  $SD=1.21$ ) และ ‘ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดหรือไม่’ ( $\bar{X}=2.80$ ,  $SD=1.35$ ) ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะความคิดเห็น ใช้การอ่านพิจารณาพร้อมทั้งจับกลุ่มของข้อมูลเข้าด้วยกันเพื่อแสดงค่าความถี่ กลุ่มตัวอย่างมีข้อเสนอแนะว่า ผู้ที่รักษากฎหมายควรมีความเข้มงวดในการปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะการทำงานของเจ้าหน้าที่ควรมีความเป็นกลางในการทำงาน ไม่เห็นแก่พี่น้องและพ้องเพื่อน สำหรับด้านการแจ้งเบาะแสกลุ่มตัวอย่างมีข้อเสนอแนะว่า ขั้นตอนในการปฏิบัติไม่ยากและซับซ้อน แต่ส่วนใหญ่ที่มีปัญหาในการแจ้งเบาะแสคือหลักฐานไม่เพียงพอในการหาความผิดเช่นในการถ่ายภาพบางครั้งรูปไม่ชัด จึงไม่สามารถมีหลักฐานในการมัดตัวผู้กระทำความผิดได้ ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่จะปิดบังป้ายทะเบียน หรือป้ายทะเบียนไม่ชัดเจน จึงอยากให้เจ้าหน้าที่ช่วยสอดส่องดูแลการติดแผ่นป้ายทะเบียนให้มากกว่านี้

## ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Statistical Inference)

### 3. การวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

การวิเคราะห์ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการวิเคราะห์ใช้ค่าสถิติ T-test ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ได้แก่ เพศ และการวิเคราะห์ใช้ค่าสถิติ F-test ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยตัวแปรอิสระในกลุ่มตัวอย่างที่มีมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป ได้แก่ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) รวมถึงในกรณีที่มีความแตกต่างจะใช้การเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีการแบบ LSD ได้ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตาราง 7 – 17

#### 3.1 เพศกับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงและเพศชายด้วยวิธีวิเคราะห์ใช้ค่าสถิติ T-test ซึ่งข้อมูลมาจากประชากรกลุ่มเพศชายจำนวน 193 คน และเพศหญิง 207 คน ดังแสดงในตาราง 7

ตาราง 7 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
จำแนกตามเพศ

การมีส่วนร่วมในการสร้าง ความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน	เพศ	จำแนกตามเพศ			
		$\bar{X}$	S.D.	t	Sig.
โดยรวม	ชาย	2.79	.962	-3.223	.001*
	หญิง	3.10	.952	-3.222	

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางจะเห็นได้ว่าเพศส่งผลกระทบต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามเพศ โดยจากค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมพบว่าเพศหญิง ( $\bar{X}=3.10$ ,  $SD=0.952$ ) มีระดับการมีส่วนร่วมที่สูงกว่าเพศชาย ( $\bar{X}=2.79$ ,  $SD=0.962$ ) ( $p = 0.001$ )

3.2 อายุกับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างกลุ่มประชากรของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงอายุแตกต่างกัน ผู้วิจัยได้ใช้ความแตกต่างของค่าสถิติ F-test วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) พบว่าช่วงอายุที่ต่างกันส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $p = 0.000$ ) ดังแสดงผลในตาราง 8

ตาราง 8 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
จำแนกตามอายุ

การมีส่วนร่วมในการ สร้างความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน	อายุ	จำแนกตามอายุ			
		$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
โดยรวม	18-30 ปี	2.59	.854	21.201	.000*
	31-40 ปี	3.51	.858		
	41-50 ปี	3.20	1.030		
	51-60 ปี	3.36	.902		
	60 ปีขึ้นไป	3.30	.675		

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ในตาราง 8 ยังแสดงให้เห็นค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งโดยรวมมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีแบบ LSD ดังตาราง 9

ตาราง 9 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามช่วงอายุ

อายุ	$\bar{X}$	18-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51-60 ปี	60 ปีขึ้นไป
		2.59	3.51	3.20	3.36	3.30
18-30 ปี	2.59	-	<b>-.925*</b>	<b>-.611*</b>	<b>-.778*</b>	<b>-.714*</b>
31-40 ปี	3.51		-	<b>.314*</b>	.147	.211
41-50 ปี	3.20			-	-.167	-.103
51-60 ปี	3.36				-	.064
60 ปีขึ้นไป	3.30					-

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 9 กลุ่มตัวอย่างที่มีช่วงอายุ 18 – 30 ปี จะมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่ำกว่าช่วงอายุอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงอายุ 31 – 40 ปี ( $\bar{X}=3.51$ ,  $SD=0.858$ ) มีระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มที่มีช่วงอายุ 41 – 50 ปี ( $\bar{X}=3.20$ ,  $SD=1.030$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เป็นช่วงอายุที่มีระดับการมีส่วนร่วมสูงสุด

### 3.3 สถานภาพกับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ในการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามตามสถานภาพเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ โสด สมรส แยกกันอยู่และหย่าร้าง วิเคราะห์ความแปรปรวนของระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) พบว่าสถานภาพมีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมดังแสดงในตาราง 10 ( $p = 0.000$ )



ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
จำแนกตามสถานภาพ

การมีส่วนร่วมในการ สร้างความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน	สถานภาพ	จำแนกตามสถานภาพ			
		$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
โดยรวม	โสด	2.62	.853	36.906	.000*
	สมรส	3.60	.853		
	แยกกันอยู่	2.63	1.188		
	หย่าร้าง	3.07	.829		

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ในตาราง 10 แสดงให้เห็นว่าค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีแบบ LSD ดังตาราง 11

ตาราง 11 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	$\bar{X}$	โสด	สมรส	แยกกันอยู่	หย่าร้าง
		2.62	3.60	2.63	3.07
โสด	2.62	-	<b>-.974*</b>	-.003	-.449
สมรส	3.60		-	<b>.972*</b>	<b>.525*</b>
แยกกันอยู่	2.63			-	-.446
หย่าร้าง	3.07				-

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตาราง 11 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดจะมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่ำกว่ากลุ่มที่มีสถานภาพสมรสอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกจากนี้ยังพบว่ากลุ่มที่มีสถานภาพสมรสมีระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่ากลุ่มที่มีสถานภาพแยกกันอยู่และหย่าร้างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อีกด้วย

### 3.4 ระดับการศึกษา กับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เมื่อใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) เพื่อหาความแตกต่างของระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของผู้ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันพบว่าระดับการศึกษามีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมดังกล่าว ( $p = 0.000$ ) ดังแสดงผลในตาราง 12

ตาราง 12 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำแนกตามระดับการศึกษา

การมีส่วนร่วมในการ สร้างความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	ระดับการศึกษา	จำแนกตามระดับการศึกษา			
		$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
โดยรวม	ประถมศึกษา	2.72	.895	43.057	.000*
	มัธยมศึกษา	3.17	.910		
	อนุปริญญา - ปวช.	2.48	.781		
	ปริญญาตรี	3.64	.866		
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.60	.621		

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ในตาราง 12 แสดงให้เห็นว่าค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีแบบ LSD ดังตาราง 13

ตาราง 13 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	อนุปริญญา - ปวช.	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
		2.72	3.17	2.48	3.64	3.60
ประถมศึกษา	2.72	-	-.444	.244	<b>-.920*</b>	<b>-.878*</b>
มัธยมศึกษา	3.17		-	<b>.668*</b>	<b>-.476*</b>	<b>-.433*</b>
อนุปริญญา - ปวช.	2.48			-	<b>-1.164*</b>	<b>-1.122*</b>
ปริญญาตรี	3.64				-	.042
สูงกว่าปริญญาตรี	3.60					-

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลในตารางแสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอนุปริญญา/ปวช. มีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่ำกว่าผู้ที่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีและสูงกว่าปริญญาตรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่มีระดับการศึกษามัศึกษามีระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่าผู้ที่มีการศึกษาในระดับอนุปริญญา/ปวช. อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

### 3.5 อาชีพกับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่ประกอบอาชีพแตกต่างกันด้วย การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) พบว่า อาชีพมีผลต่อระดับความร่วมมือของผู้ตอบแบบสอบถาม ( $p = 0.000$ ) ดังแสดงในตาราง 14

ตาราง 14 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
จำแนกตามอาชีพ

การมีส่วนร่วมในการ สร้างความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน	อาชีพ	จำแนกตามอาชีพ			
		$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
โดยรวม	รับจ้างทั่วไป	2.39	.663	42.963	.000*
	รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	3.75	.717		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.49	.981		
	พนักงานบริษัท	3.45	.928		
	นักเรียน/นักศึกษา	3.53	.879		
	เกษตรกร	3.18	1.006		

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ในตาราง 14 แสดงให้เห็นว่าค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามระดับอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยรวมมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีแบบ LSD ดังตาราง 15

ตาราง 15 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	$\bar{X}$	รับจ้าง ทั่วไป	รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว	พนักงาน บริษัท	นักเรียน/ นักศึกษา	เกษตรกร
		2.39	3.75	3.49	3.45	3.53	3.18
รับจ้างทั่วไป	2.39	-	-1.355*	-1.096*	-1.060*	-1.141*	-0.792*
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	3.75		-	.259	.295*	.214	.563*
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.49			-	.036	-.046	.304
พนักงานบริษัท	3.45				-	-.081	.268
นักเรียน/นักศึกษา	3.53					-	.349
เกษตรกร	3.18						-

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตาราง 15 แสดงให้เห็นว่าผู้ที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่ำกว่าอาชีพอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และนอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่ประกอบอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ มีระดับการมีส่วนร่วมสูงกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทและเกษตรกรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อีกด้วย

### 3.6 รายได้กับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างกลุ่มประชากรของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงรายได้แตกต่างกัน ผู้วิจัยได้ใช้ความแตกต่างของค่าสถิติ F-test จากวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) พบว่ารายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามมีผลต่อระดับความร่วมมือในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $p = 0.000$ ) ดังแสดงผลในตาราง 16

ตาราง 16 ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

การมีส่วนร่วมในการ สร้างความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน	รายได้ต่อเดือน	จำแนกตามรายได้ต่อเดือน			
		$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
โดยรวม	ต่ำกว่า 10,000	3.29	.977	15.814	.000*
	10,001-20,000	2.70	.865		
	20,001-30,000	3.36	1.031		
	30,001 ขึ้นไป	3.50	.707		

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ในตาราง 16 แสดงให้เห็นว่าค่าเฉลี่ยของระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามรายได้ต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถามโดยรวมมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีแบบ LSD ดังตาราง 17

ตาราง 17 การเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามรายได้

รายได้ต่อเดือน	$\bar{X}$	ต่ำกว่า	10,001-	20,001-	30,001 ขึ้น
		10,000	20,000	30,000	ไป
		3.29	2.70	3.36	3.50
ต่ำกว่า 10,000	3.29	-	.589*	-.069	-.212
10,001-20,000	2.70		-	-.658*	-.800*
20,001-30,000	3.36			-	.142
30,001 ขึ้นไป	3.50				-

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตาราง 17 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือนมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงกว่ากลุ่มที่มีรายได้เดือนละ 10,001-20,000 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาทจะมีระดับการมีส่วนร่วมต่ำกว่าผู้ที่มีรายได้เดือนละ 20,001-30,000 และ 30,001 ขึ้นไปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4. ผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างตัวแปรต้น (ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) กับตัวแปรตาม (ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)

การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขต อ.เมือง จ.พัทลุง โดยการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Analysis) ดังแสดงผลในตาราง 18 ซึ่งมีสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่

$X_1$  แทน ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม

- $X_2$  แทน แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงาน  
พฤติกรรมที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทาง  
บก พ.ศ.2522
- $X_3$  แทน ปัจจัยด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- $Y$  แทน การมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตาราง 18 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรความตระหนักรู้ในพฤติกรรมกร  
รับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงาน  
พฤติกรรมที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ  
จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความ  
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตัวแปร	$X_1$	$X_2$	$X_3$	$Y$
$X_1$	1			
$X_2$	0.309**	1		
$X_3$	0.501**	0.261**	1	
$Y$	0.401**	0.430**	0.487**	1

หมายเหตุ: \*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตาราง 18 แสดงสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรต้น ได้แก่ ความตระหนักรู้ใน  
พฤติกรรมกรรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการ  
รายงานพฤติกรรมที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522  
และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กับตัวแปรตาม ได้แก่ ระดับการมีส่วนร่วมใน  
การสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่า ตัวแปรทุกตัวไม่มีความสัมพันธ์กันเองสูง  
เกินไป (มีค่าอยู่ในช่วง 0.261 – 0.501) หรือไม่เกิด Multicollinearity เพราะมีค่าน้อยกว่า 0.8 ซึ่งจะ  
ก่อให้เกิดการละเมิดข้อสมมติฐานในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ผู้วิจัยจึงนำตัวแปรดังกล่าว  
ไปวิเคราะห์การถดถอยต่อไป

5. ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณระหว่างตัวแปรต้น (ความตระหนักรู้ในพฤติกรรม การรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงาน พฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) กับตัวแปรตาม (ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)

การวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรต้นซึ่งได้แก่ ความตระหนักรู้ในพฤติกรรม การรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงาน พฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ต่อตัวแปรตาม คือ ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์พหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ให้ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตาราง 19

ตาราง 19 การถดถอยพหุคูณระหว่างความตระหนักรู้ในพฤติกรรม การรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงาน พฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
ค่าคงที่	-.752	.272		-2.763	.006
ด้านการตระหนักรู้ (X <sub>1</sub> )	.213	.074	.138	2.884	.004*
ด้านแรงจูงใจ (X <sub>2</sub> )	.383	.055	.299	6.955	.000*
ด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัย (X <sub>3</sub> )	.434	.060	.339	7.185	.000*

R = 0.591, R<sup>2</sup> = 0.349, Adjusted R Square = .344, F = 70.828, Sig. = .000

หมายเหตุ: \* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



จากตาราง 19 พบว่าโมเดลนี้สามารถอธิบายความแปรผันของตัวแปรตาม ซึ่งได้แก่ ระดับการมีส่วนร่วมได้ ร้อยละ 34.9 ( $R^2 = 0.349$ ) ตัวแปรต้นทุกตัวซึ่งได้แก่ ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ

จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $X_3$ ) มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $Y$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $Beta = 0.339, p = 0.000$ )

แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิด ( $X_2$ ) มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $Y$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $Beta = 0.299, p = 0.000$ )

ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม ( $X_1$ ) มีผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $Y$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $Beta = 0.138, p = 0.004$ )

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบค่า Standardized Coefficients พบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมมากที่สุดคือ จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $X_3$ ) ( $Beta = 0.339$ ) รองลงมาคือแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิด ( $X_2$ ) ( $Beta = 0.299$ ) และความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม ( $X_1$ ) ( $Beta = 0.138$ ) ตามลำดับ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ และสามารถสร้างสมการได้ ดังนี้

$$\text{สมการถดถอยในรูปคะแนนดิบ} = -0.752 + 0.434 X_3 + 0.383 X_2 + 0.213 X_1$$

$$\text{สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน} = 0.339 X_3 + 0.299 X_2 + 0.138 X_1$$

ซึ่งจากสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ สามารถอธิบายได้ ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $X_3$ ) เพิ่มขึ้น 1 ระดับจะส่งผลให้ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $Y$ ) เพิ่มขึ้น 0.434

กลุ่มตัวอย่างที่มีแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงาน  
พฤติการณ์การกระทำความผิด ( $X_2$ ) เพิ่มขึ้น 1 ระดับจะส่งผลให้ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้าง  
ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (Y) เพิ่มขึ้น 0.383

กลุ่มตัวอย่างที่มีความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม ( $X_1$ ) เพิ่มขึ้น 1 ระดับ  
จะส่งผลให้ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (Y) เพิ่มขึ้น 0.213

## บทที่ 5

### สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยในหัวข้อการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคระยะเริ่มต้นในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง มีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ประโยชน์และเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและป้องกันการทำความผิดของประชาชนจากการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นระบบ ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันที่เป็นอยู่ รวมถึงการศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมเพื่อช่วยในการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดพัทลุงได้เข้ามามีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้นในการช่วยกันป้องกัน สอดส่อง ดูแล รักษาความปลอดภัยบนท้องถนน และเพื่อให้เป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างเป็นกระบวนการที่สามารถส่งผลเกิดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้เห็นเป็นรูปธรรมได้อย่างชัดเจน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง เครื่องมือที่ใช้คือแบบสอบถาม (Questionnaire) และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที (Independent Sample t-test) การทดสอบค่าเอฟ (F-test) ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวน (One-Way ANOVA) และการวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ซึ่งผู้วิจัยนำเสนอโดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

##### 5.1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

กลุ่มตัวอย่างจำนวนรวมทั้งสิ้น 400 คน แบ่งเป็นเพศหญิงร้อยละ 51.75 และเพศชายร้อยละ 48.25 โดยร้อยละ 53.75 อยู่ในช่วงอายุ 18 – 30 ปีและรองลงมาคือ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.00 ของกลุ่มตัวอย่าง และร้อยละ 62.25 มีสถานะโสด ผู้ตอบแบบสอบถามกว่าครึ่งมีระดับการศึกษา อนุปริญญา /ปวส. (ร้อยละ 51.75) ร้อยละ 50.00 ของผู้ร่วมตอบแบบสอบถามประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป โดยส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 60.75 มีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 10,001 – 20,000 บาท

### 5.1.2 ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากการประเมินการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเขต อ.เมือง จ.พัทลุง พบว่า ปัจจัยด้านที่ได้รับคะแนนสูงสุด คือ ความตระหนักรู้ในพฤติกรรม การรับผิดชอบต่อสังคม ( $\bar{X}=3.62$ ) รองลงมาคือแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแส และการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ( $\bar{X}= 3.42$ ) และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ( $\bar{X}= 3.35$ ) ตามลำดับ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ด้านความตระหนักรู้ในพฤติกรรม การรับผิดชอบต่อสังคม พบว่า โดยภาพรวมแล้วกลุ่มตัวอย่างมีระดับความตระหนักรู้อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}= 3.62$ ) และเมื่อพิจารณาที่ละข้อคำถามพบว่า ความตระหนักรู้ในด้าน ‘ถนนถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุกคนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย’ ได้รับคะแนนเฉลี่ยสูงสุดที่สุด ( $\bar{X}= 3.70$ ) และรองลงมาคือ ‘การออกมาให้เบาะแสและรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน’ ( $\bar{X}= 3.66$ )

- ด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}= 3.42$ ) และ ‘ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน สามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นกระทำความผิดได้’ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่สุด ( $\bar{X}=3.54$ ) รองลงมาคือ ‘ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น’ ( $\bar{X}=3.45$ )

- ด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.35$ ) โดยความเห็นเห็นว่า ‘ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดมี’ ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{X}=3.80$ ) รองลงมาคือ ‘การแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนเป็นสิ่งที่ถูกต้องและควรกระทำ’ ( $\bar{X}=3.33$ ) ตามลำดับ

เมื่อประเมินระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมือง จังหวัดพัทลุงในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนพบว่าโดยภาพรวมประชาชนมีการมีส่วนร่วมอยู่ในระดับปฏิบัติบางครั้ง ( $\bar{X}=3.09$ ) โดยผู้ตอบแบบสอบถามมีการปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัย การมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนนมาก เป็นข้อปัจจัยที่มีคะแนนสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.34$ ) รองลงมาคือ ผู้ตอบแบบสอบถามได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับมีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.23$ )

5.1.3 ระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เพศ พบว่าเพศหญิง ( $\bar{X}=3.10$ ) มีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงกว่าเพศชาย ( $\bar{X}=2.79$ )

- อายุ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีช่วงอายุ 31 – 40 ปี เป็นช่วงที่มีระดับการมีส่วนร่วมสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.51$ ) รองลงมาได้แก่ช่วงอายุ 51 – 60 ปี ( $\bar{X}=3.36$ )

- สถานภาพ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรสมีระดับการมีส่วนร่วมสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.60$ ) และรองลงมาได้แก่ผู้ที่มีสถานะหย่าร้าง ( $\bar{X}=3.07$ )

- ระดับการศึกษา พบว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีมีระดับการมีส่วนร่วมสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.64$ ) รองลงมาคือระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ( $\bar{X}=3.60$ )

- อาชีพ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ประกอบอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับการมีส่วนร่วมสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.75$ ) ลำดับรองลงมาได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา ( $\bar{X}=3.53$ )

- รายได้ พบว่าผู้ที่มีรายได้ต่อเดือน 30,001 บาทขึ้นไปจะมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยสูงที่สุด ( $\bar{X}=3.50$ ) รองลงมาได้แก่ผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนในช่วง 20,001-30,000 บาท ( $\bar{X}=3.36$ )

5.1.4 ผลของความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัล จากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมที่กระทำผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ส่งผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ร้อยละ 34.9

## 5.2 อภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาเรื่องการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) สามารถอภิปรายผลตามสมมติฐานการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

**สมมติฐานที่ 1** ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จริงตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยและการสำรวจที่ผ่านมา ซึ่งรวบรวมโดย ครรชิต ผิวนวล (อ้างถึงใน วิเชียร มูริจันทร์, 2541) ที่รายงานว่าผู้ขับขี่เพศชายจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง โดยรายงานว่าร้อยละ 75 ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะเกิดจากผู้ขับขี่ซึ่งเป็นเพศชาย

อายุของผู้ขับขี่เป็นอีกปัจจัยที่มีการรายงานว่ามีส่วนต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จากการศึกษาพบว่ากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามในช่วงอายุ 18 – 30 ปี เป็นกลุ่มที่มีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่ำที่สุด สอดคล้องกับการรายงานที่พบว่าในประเทศไทยสถิติระหว่างปี พ.ศ. 2518-2522 กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 18-22 ปีมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มอายุ 23-27 ปี (ครรชิต ผิวนวล อ้างถึงใน วิเชียร มูริจันทร์, 2541) ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากแนวทางการสร้างความปลอดภัย (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), 2554) อันประกอบด้วย การปลูกจิตสำนึกความปลอดภัย การประยุกต์ใช้ทฤษฎีความปลอดภัย การปรับพฤติกรรมความปลอดภัย การใช้จิตวิทยาแรงจูงใจ การให้ความรู้ การประสานงานความร่วมมือ การใช้สื่อมวลชนและการใช้ระเบียบหรือมาตรการทางกฎหมาย จึงควรมุ่งเน้นไปที่กลุ่มวัยรุ่น หรือผู้ที่มีอายุในช่วง 18 – 30 ปี เป็นหลัก

สถานภาพส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่นกัน โดยพบว่าผู้ที่มีสถานภาพเป็น ‘สมรส’ จะมีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ โดยบุญณรงค์ นิลวงศ์ (2545, อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ได้เสนอแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุไว้ ซึ่งมีส่วนที่กล่าวถึงการป้องกันปฐมนุฏมิ ใน ยุทธศาสตร์ด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมโดยการเสริมสร้างความเชื่อและ ค่านิยมด้านการจราจรที่ถูกต้องให้ประชาชนซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องผ่านเครื่องมือ ทางสังคม ซึ่งผู้ที่มีสถานะสมรสที่มีความตระหนักรู้แรงจูงใจและการมีส่วนร่วมในการสร้างความ ปลอดภัยจะสามารถเป็นช่องทางในการกระจายข้อมูลให้กับคนอื่น ๆ ในครอบครัวได้

ผู้ที่มีระดับการศึกษาในชั้นปริญญาตรีเป็นกลุ่มที่มีระดับการมีส่วนร่วมในการสร้าง ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงที่สุดเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ อาจเป็นผลมา จากโอกาสในการได้รับข้อมูล รับทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายที่มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ จึง อาจใช้ประชาชนกลุ่มนี้เป็นจุดเริ่มต้นเพื่อสร้างแนวทางในการสร้างความปลอดภัยต่อไป

ผู้ที่ประกอบอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจเป็นประชากรกลุ่มที่มีระดับการมีส่วนร่วม ในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสูงที่สุด

**สมมติฐานที่ 2** ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคมส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการ สร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากผลการศึกษาพบว่า ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม สามารถอธิบายการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนชาว อ.เมือง จ.พัทลุงได้ร้อยละ 16.1 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 83.9 เกิดจากอิทธิพลของตัวแปรอื่น ซึ่ง สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

**สมมติฐานที่ 3** แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรม การกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่ง ทางบกของผู้ใช้รถถนนส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากผลการศึกษาพบว่าแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการ รายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดตามกฎหมายพระราชบัญญัติรถยนต์และกฎหมายตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกของผู้ใช้รถถนนสามารถอธิบายความแปรปรวนของการมีส่วน ร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนชาว อ.เมือง จ.พัทลุงได้

ร้อยละ 18.5 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 81.5 เกิดจากอิทธิพลของตัวแปรอื่น ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

**สมมติฐานที่ 4** จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากผลการศึกษาพบว่าจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสามารถอธิบายความแปรปรวนของการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนชาว อ.เมือง จ.พัทลุง ได้ร้อยละ 23.7 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 76.3 เกิดจากอิทธิพลของตัวแปรอื่น ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

นอกจากนี้เมื่อวิเคราะห์อิทธิพลร่วมระหว่างตัวแปรทั้ง 3 ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนชาว อ.เมือง จ.พัทลุง ยังพบว่าสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามอันได้แก่การมีส่วนร่วมได้ถึงร้อยละ 34.9 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้นจำเป็นจะต้องบูรณาการทั้ง 3 ส่วนเข้าด้วยกัน ทั้งในด้านของการสร้างจิตสำนึก ทำให้เกิดการตระหนักรู้และการสร้างแรงจูงใจในการแจ้งเบาะแสเมื่อพบการกระทำผิดทางจราจร จึงจะสัมฤทธิ์ผล โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นแนวคิดทฤษฎีที่สนับสนุนความเข้มแข็งของชุมชนและสังคม เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มีการร่วมคิดร่วมทำ ร่วมแก้ปัญหาทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและส่งเสริมสุขภาพอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพประสิทธิผล โปร่งใสและเป็นธรรมในการบริหารงานซึ่งการแก้ไขปัญหา นั้น ต้องมีความร่วมมือทำพร้อมกันในทุกระดับ ต้องระดมทุกองค์ประกอบในสังคม โดยเฉพาะชุมชนเพื่อเสริมสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็งและสามารถแก้ไขปัญหาได้ด้วยตนเอง ทำให้ความต้องการที่แท้จริงของประชาชนได้รับการตอบสนอง สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบันและเกิดความตื่นตัวในการเข้ามามีส่วนร่วมในระดับอื่น ๆ ต่อไป (วัฒนวงศ์ รัตนวราหและจินตวีร์ เกษมสุข, 2552)

ทั้งนี้เพื่อให้การสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสัมฤทธิ์ผลสูงสุด นอกจากการดำเนินการในภาคประชาชนแล้วยังต้องยึดหลักเสาหลัก 5 ประการของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), 2554) อีกด้วย อันได้แก่ การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ (Road Safety Management) การสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนนและสภาพแวดล้อมริมทาง (Safer Roads and Mobility) การส่งเสริมให้เกิดยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) การสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน (Safer Road Users) และการช่วยเหลือและรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุ



ทางถนน (Post Crash Response) ซึ่งในส่วนนี้จะเป็นการปฏิบัติในส่วนของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างสภาพแวดล้อมและกำหนดตัวบทกฎหมาย รวมถึงการบังคับใช้ให้เข้มงวดเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้ จากการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะบางประการ ดังนี้

1. จากการศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแส จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและปัจจัยในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เขตอำเภอเมือง จังหวัดพัทลุงพบว่ากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย ผู้ที่มีสถานภาพสมรสและอายุเกินกว่า 30 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี รวมถึงผู้ที่ประกอบอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ เป็นกลุ่มที่มีส่วนร่วมในการใช้รถใช้ถนนสูงสุด ทั้ง 4 ด้าน ดังนั้นในการวางแผนแนวทางเพื่อพัฒนากลยุทธ์ในการลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตพื้นที่ อ.เมือง จ.พัทลุง จึงอาจใช้ความร่วมมือจากคนกลุ่มนี้เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ที่รวดเร็วและกว้างขวางยิ่งขึ้น

2. กลุ่มผู้ที่มีอายุ 18-30 ปีเป็นกลุ่มที่มีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่ำที่สุดในทุกด้าน ดังนั้นการสร้างแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนนควรมุ่งเน้นไปที่ผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มนี้เป็นอันดับต้น ๆ

3. ปัจจัยที่ศึกษา ได้แก่ ความตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม แรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนล้วนส่งผลต่อการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนทั้งสิ้น ดังนั้นแนวทางในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงควรทำควบคู่กันไป โดยการสร้างจิตสำนึกเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนมากที่สุด

### 5.3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มตัวอย่างเพิ่มเติมเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ขอข้อมูลจากตัวแทนชุมชนและร่วมกันสร้างแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและการมีส่วนร่วมของประชาชน

2. การใช้ข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น หน่วยงานของรัฐ อาสาผู้ภัย หรือโรงพยาบาล เพื่อรวบรวมสถิติในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เก็บข้อมูลรายละเอียดจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เพื่อประเมินสถานการณ์ปัจจุบันและใช้เป็นข้อมูลในการเปรียบเทียบผลสัมฤทธิ์ในอนาคต

3. งานวิจัยนี้สามารถใช้เป็นแนวทางเพื่อขยายเขตพื้นที่การศึกษาเพื่อวางแผนกลยุทธ์ในการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนต่อไป

## บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2562). *ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการถ่ายโอนใบอนุญาตและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562*. สืบค้น 23 กรกฎาคม 2565, จาก [www.dlt.go.th](http://www.dlt.go.th).
- กระทรวงมหาดไทย. (2558). *แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2558*. สืบค้น 23 กรกฎาคม 2565, จาก [www.thaigov.go.th](http://www.thaigov.go.th).
- กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. (2549). *สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่จักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังจังหวัดชลบุรี*. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กิตติชัย ขุนเจริญ. (2560). *มาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน: ศึกษากรณีคนเดินเท้า*. มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- ขวัญชนก พชรวงศ์สกุล. (2556). *ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางในการลดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศระหว่างจังหวัดระยองกับจังหวัดอื่น ๆ (ถนนสาย รย.3013)*. *วารสารสังคมศาสตร์*, 2(2). 86-96
- จิรัชยา นานบุญมี. (2552). *การมีส่วนร่วมของชุมชนในการดำเนินงานศูนย์เด็กเล็กในอำเภอร่องควิว จังหวัดแพร่*. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และชัยยะ พงษ์พานิช. (2533). *ความปลอดภัยในการทำงาน: เอกสารการสอนชุด ชีวอนามัย*. (พิมพ์ครั้งที่ 6). มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ชวนพิศ หนูจันทร์. (2552). *การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย*. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ณรงค์ ณ เชียงใหม่. (2525). *อาชีพสิ่งแวดล้อมและเทคนิคการจัดการความปลอดภัย*. กรุงเทพฯ:ทิพย์อักษรการพิมพ์.
- นวพร จารุณี . (2561). *การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอป่า จังหวัดแม่ฮ่องสอน*. มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.
- นฤพน คามพ์สุกรี. (2560). *การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนกรณีศึกษา ทางหลวงท้องถิ่นสาย ชย.ถ 1 - 0001 แก้งคร้อ – ท่ามะไฟหวาน*. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

## บรรณานุกรมต่อ

- นันทวัฒน์ คีดาช. (2564). การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการจัดการและเทคโนโลยีอีสเทิร์น*, 18(1). 233-246.
- นิตยา รุ่งทำนอง. (2550). การมีส่วนร่วมในกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพของสมาชิกชมรมปั่นจักรยานผู้สูงอายุบ้านคำ อำเภอบ้านคา จังหวัดเชียงราย. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525. กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์, 2526.
- พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร. (2551). อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มานิตา ทิพย์จันทร์. (2564). การสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตรวจภูธรเมืองนนทบุรี. *วารสารวิชาการคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 12(1). 1-13.
- ยุทธนา ราชรักษ์. (2551). การมีส่วนร่วมของสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลในการส่งเสริมสุขภาพประชาชนตามนโยบาย 6 อ. อำเภอช้างกลาง จังหวัดนครศรีธรรมราช. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- รัชสถิต สุจริต, ชมพูนุท โมราชาติ และสุรีย์ ธรรมิกบวร. แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร* 2558, 6(2). 173-86.
- ลลิต กิจสมักร. (2559). การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณีในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.
- วรลักษณ์ กรรณวัฒน์. (2561). การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี. มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง.
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห และ จินตวิรี เกษมสุข. (2552). การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

## บรรณานุกรมต่อ

- วิวรรณกร สวัสดิ์. (2547). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานปฏิบัติการ บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ ปิโตรเคมี จำกัด. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วิเชียร มูริจันทร์. (2541). พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. (2543). วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน. (พิมพ์ครั้งที่ 12). กรุงเทพฯ : สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).
- ศิริพงษ์ ชูนาคา. (2559). การศึกษาความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมือง: กรณีศึกษาบ้านคลองแวง อำเภอสระเคา จังหวัดสงขลา. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สโรชพันธุ์ สุภาวรรณ (2563). การมีส่วนร่วมในกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงาน ระดับอำเภอในพื้นที่ 4 จังหวัดน่าน. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบาย ถนนปลอดภัย.
- สุรพงษ์ คงศักดิ์ และ ชีรชาติ ธรรมวงศ์. (2551). การหาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC). สืบค้นจาก <https://www.mcu.ac.th/article/detail/14329/>
- สุรางค์ศรี ศิคมโนชญ์, วิวัฒน์ ศิคมโนชญ์, อรชร อัฐทวิลาภ, ลักษณ์ ไทยเครือ, โรงพยาบาลกลางจังหวัดภูเก็ต, คณะแพทยศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. (2555). การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน.
- สุวัฒน์ บุญเรือง. (2545). ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของเทศบาลตำบลสุนทรภู่ : ศึกษาเฉพาะด้านการจัดเก็บรายได้. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพัทลุง. (2562-2564). สถิติการเกิดสาธารณภัยในพื้นที่ของจังหวัดพัทลุง. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพัทลุง.
- อรรถพร มโนทัย. (2558). แนวทางการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนเขตองค์การบริหารส่วนตำบล ท่าแกม อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อภิรักษ์ สะตะพันธ์. (2551). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ, ประเมศวร์ เหลือเทพ, และพิชัย ธานีรณานนท์. (2556). การสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้และรถบัสสาธารณะ: กรณีศึกษาภาคใต้. เอกสารการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 18. เชียงใหม่.

**ภาคผนวก**



ชุดที่.....

### แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบ  
กรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562) : การศึกษาผลการปฏิบัติและอุปสรรคในระยะเริ่มต้นใน  
เขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุง

#### คำชี้แจง

แบบสอบถามฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาพฤติกรรมการมีส่วนร่วม แรงจูงใจในการแจ้งเบาะแสและรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดของประชาชนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างวินัยและความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดพัทลุง ข้อมูลส่วนบุคคลผู้วิจัยจะเก็บไว้เป็นความลับและจะไม่เผยแพร่แก่สาธารณะ โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านหรือเติมข้อความลงไปในช่วงว่างที่กำหนดแบบสอบถามชุดนี้ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านต่าง ๆ

ตอนที่ 3 ข้อคำถามเกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ทั้งนี้ คำตอบของท่าน จะเป็นประโยชน์ต่อการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดพัทลุงต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ ผู้วิจัยขอความอนุเคราะห์ท่านตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริงด้วยตัวท่านเอง โดยข้อมูลเหล่านี้จะใช้เพื่อประโยชน์ทางการศึกษาเท่านั้น หากท่านมีข้อสงสัยในงานวิจัยในครั้งนี้ประการใด ท่านสามารถติดต่อผู้วิจัย นางสาว ทศวรรณ ธรรมเพชร Email: Todsavanthammaphet@gmail.com ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงในการให้ความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ขอขอบคุณในความอนุเคราะห์ของท่านมา ณ โอกาสนี้

นางสาวทศวรรณ ธรรมเพชร

นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพัทลุง

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่





**ตอนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านต่าง ๆ**

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย  ลงในช่อง  ของแต่ละข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ท่านเห็นด้วยกับข้อความต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
<b>ด้านการตระหนักรู้ในพฤติกรรมมารับผิดชอบต่อสังคม</b>					
7. การออกมาให้เบาะแสและรายงานพฤติกรรม การกระทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็น หน้าที่ของประชาชนทุกคน					
8. ถนนถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุก คนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาด้วความ ปลอดภัย					
9. การสนับสนุน/ส่งเสริมหรือเข้าร่วมโครงการ รณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถือ เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประชาชนทุกคน					
10. การศึกษาและทำความเข้าใจในด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นหน้าที่ ของประชาชนทุกคน					
<b>ด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรม การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522</b>					
11. เงินรางวัลเป็นปัจจัยสำคัญต่อการแจ้งเบาะแส และรายงานพฤติกรรมกระทำความผิดของ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน					

ท่านเห็นด้วยกับข้อความต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
<b>ด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522</b>					
12. ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น					
13. ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน สามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นกระทำความผิดได้					
<b>ด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>					
14. ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด					
15. การแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน เป็นสิ่งที่ถูกต้องและควรกระทำ					
16. ประชาชนทุกคนควรมีจิตสำนึกและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคม					

**ตอนที่ 3 ข้อคำถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัย  
ในการใช้รถใช้ถนน**

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง  ตามความเป็นจริงของท่าน

ท่านคิดว่าพฤติกรรมต่างๆ ต่อไปนี้ท่านได้มีส่วนร่วมในการปฏิบัติมากน้อยเพียงใด

ข้อคำถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของท่านในใช้รถใช้ถนน	ระดับการปฏิบัติ				
	ทำทุกครั้ง (5)	ทำบ่อยครั้ง (4)	ทำบางครั้ง (3)	ทำนาน ๆ ครั้ง (2)	ไม่เคยทำ (1)
17. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดหรือไม่					
18. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นญาติหรือเพื่อนสนิทของท่านเป็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดหรือไม่					
19. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัยการมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนนมากน้อยเพียงใด					
20. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มากน้อยเพียงใด					

**ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะ**

21. ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไรเกี่ยวกับการสร้างการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณในการกรอกแบบสอบถาม

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือแสดงค่าอัตราส่วนความเที่ยงตรงของเนื้อหา  
(Content Validity) ของแบบสอบถาม สามารถแสดงรายละเอียดได้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อ	ข้อความคำถาม	ความคิดเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ			$\Sigma R$	ค่า IOC	ผล
		ท่านที่ 1	ท่านที่ 2	ท่านที่ 3			
1.	เพศ ( ) ชาย ( ) หญิง	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
2.	อายุ ( ) 18 - 30 ปี ( ) 31 - 40 ปี ( ) 41 - 50 ปี ( ) 51 - 60 ปี ( ) 60 ปี ขึ้นไป	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
3.	สถานภาพ ( ) โสด ( ) สมรส ( ) หย่าร้าง ( ) แยกกันอยู่ ( ) อื่น ๆ	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
4.	ระดับการศึกษา ( ) ประถมศึกษา ( ) มัธยมศึกษา ( ) อนุปริญญา-ปวช ( ) ปริญญาตรี ( ) สูงกว่าปริญญาตรี ( ) อื่น ๆ	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้

ข้อ	ข้อความ	ความคิดเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ			$\Sigma R$	ค่า IOC	ผล
		ท่านที่ 1	ท่านที่ 2	ท่านที่ 3			
5.	อาชีพ <input type="checkbox"/> รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> พนักงานบริษัท <input type="checkbox"/> รับจ้างทั่วไป <input type="checkbox"/> เกษตรกร <input type="checkbox"/> ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> นักเรียน,นักศึกษา <input type="checkbox"/> อื่น ๆ	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
6.	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน <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"/> 30,000 บาท ขึ้นไป	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนตามระเบียบ กรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2562)

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ			$\Sigma R$	ค่า IOC	ผล
	ท่านที่ 1	ท่านที่ 2	ท่านที่ 3			
<b>1. ด้านการตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม</b>						
1.1 การออกมาให้เบาะแสและรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
1.2 ถนนถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุกคนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
1.3 การสนับสนุน/ส่งเสริมหรือเข้าร่วมโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของประชาชนทุกคน	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
1.4 การศึกษาและทำความเข้าใจในด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
<b>2. ด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ.2522</b>						
2.1 เงินรางวัลเป็นปัจจัยสำคัญต่อการแจ้งเบาะแสและรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
2.2 ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ			$\Sigma R$	ค่า IOC	ผล
	ท่านที่ 1	ท่านที่ 2	ท่านที่ 3			
2.3 ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้เบาะแสและการรายงานพฤติกรรมของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน สามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นกระทำความผิดได้	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
<b>3. ด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>						
3.1 ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
3.2 การแจ้เบาะแสหรือรายงานพฤติกรรมการกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน เป็นสิ่งที่ถูกต้องและควรกระทำ	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
3.3 ประชาชนทุกคนควรมีจิตสำนึกและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคม	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้



ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ข้อความ	ความคิดเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ			$\Sigma R$	ค่า IOC	ผล
	ท่านที่ 1	ท่านที่ 2	ท่านที่ 3			
1. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดหรือไม่	1	1	1	2	1	นำไปใช้ได้
2. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นญาติหรือเพื่อนสนิทของท่าน เป็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดหรือไม่	1	1	1	2	1	นำไปใช้ได้
3. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัย การมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนนมากน้อยเพียงใด	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้
4. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มากน้อยเพียงใด	1	1	1	3	1	นำไปใช้ได้

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบค่าดัชนีความสอดคล้องของเครื่องมือการวิจัย  
(Item Objective Congruence: IOC)

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 1

ชื่อ-นามสกุล

ดร.ตฤวิศ สุวรรณวงศ์

ตำแหน่ง

อาจารย์

สถานที่ทำงาน

คณะวิทยาการจัดการ

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 2

ชื่อ-นามสกุล

ดร.ชายนิษฐ์ ช. บุญพันธ์

ตำแหน่ง

อาจารย์

สถานที่ทำงาน

คณะวิทยาการจัดการ

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 3

ชื่อ-นามสกุล

นางสาวมลลดา จันทร์หุณ

ตำแหน่ง

นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ

สถานที่ทำงาน

สำนักงานขนส่งจังหวัดพัทลุง

### ผลการประเมินความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ด้านการตระหนักรู้ในพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.836	4

Item-Total Statistics				
Item	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1.1 การออกมาให้เบาะแสและรายงานพฤติกรรมที่การทำความผิดของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน	13.23	2.737	0.741	0.814
1.2 ถนนถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประชาชนทุกคนต้องช่วยกันสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย	13.17	2.557	0.795	0.790
1.3 การสนับสนุน/ส่งเสริมหรือเข้าร่วมโครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบต่อประชาชนทุกคน	12.93	3.306	0.628	0.858
1.4 การศึกษาและทำความเข้าใจในด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน	12.87	3.016	0.699	0.831

ด้านแรงจูงใจในรูปแบบของเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์และการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.831	3

Item-Total Statistics				
Item	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
2.1 เงินรางวัลเป็นปัจจัยสำคัญต่อการแจ้งเบาะแสและรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน	8.37	1.275	0.677	0.779
2.2 ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์การกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น	8.30	1.252	0.715	0.742
2.3 ส่วนแบ่งเงินรางวัลจากการแจ้งเบาะแสและการรายงานพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนสามารถเป็นช่องทางในการสร้างรายได้เสริมสำหรับประชาชนผู้พบเห็นการกระทำความผิดได้	8.13	1.223	0.679	0.778

ด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
0.802	3

<b>Item-Total Statistics</b>				
<b>Item</b>	<b>Scale Mean if Item Deleted</b>	<b>Scale Variance if Item Deleted</b>	<b>Corrected Item-Total Correlation</b>	<b>Cronbach's Alpha if Item Deleted</b>
3.1 ประชาชนทุกคนควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	8.20	1.407	0.609	0.768
3.2 การแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติกรรมที่กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนเป็นสิ่งที่จะต้องและควรกระทำ	8.10	1.403	0.658	0.721
3.3 ประชาชนทุกคนควรมีจิตสำนึกและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคม	7.97	1.206	0.681	0.694

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.838	4

Item-Total Statistics				
Item	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำ ความผิดหรือไม่	12.33	3.678	0.624	0.814
2. ทุกครั้งที่ท่านพบเห็นญาติหรือเพื่อนสนิทของท่าน เป็นผู้กระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ท่านจะแจ้งเบาะแสหรือรายงานพฤติการณ์การกระทำ ความผิดหรือไม่	12.33	3.057	0.779	0.742
3. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้มีการปฏิบัติตามคำแนะนำ คำเตือน รวมถึงการรักษาวินัย การมีน้ำใจ การให้อภัย และมีมารยาทบนท้องถนน มากน้อยเพียงใด	12.33	3.747	0.593	0.826
4. ในการใช้รถใช้ถนนของท่านในปัจจุบัน ท่านได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มากน้อยเพียงใด	12.40	3.214	0.691	0.785

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล นางสาวทศวรรณ ธรรมเพชร

รหัสนักศึกษา 6410521514

วุฒิการศึกษา

วุฒิ

ชื่อสถาบัน

ปีที่สำเร็จการศึกษา

นิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยโขทัยธรรมมาธิราช

2560

ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน

เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน

สำนักงานขนส่งชำนาญงาน อำเภอเมืองพัทลุง จังหวัดพัทลุง