

แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง
ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม สหสาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2563
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

AN APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF ROAD SAFETY CULTURE FOR ROAD SAFETY
USERS: A CASE STUDY OF RISK GROUP IN RISK AREA, PATHUMTHANI PROVINCE.



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts in Human and Social Development

Inter-Department of Human and Social Development

GRADUATE SCHOOL

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อ ผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี
โดย	น.ส.มิณฑกานต์ สร้อยแสง
สาขาวิชา	พัฒนามนุษย์และสังคม
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	อาจารย์ ดร.กิงกาญจน์ จงสุขไกล

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

.....	คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.ธรรมนุญ หนูจักร)	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ประธานกรรมการ
.....	
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาตานิติ)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(อาจารย์ ดร.กิงกาญจน์ จงสุขไกล)	
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(อาจารย์ ดร.เทียนแก้ว เลี่ยมสุวรรณ)	

มณฑลภาคใต้ สร้อยแสง : แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี. (AN APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF ROAD SAFETY CULTURE FOR ROAD SAFETY USERS: A CASE STUDY OF RISK GROUP IN RISK AREA, PATHUMTHANI PROVINCE.) อ.ที่ปรึกษาหลัก : อ. ดร.กิงกาญจน์ จงสุขไกล

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการดำเนินงาน ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี และเพื่อศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน กลุ่มเป้าหมายสำหรับการวิจัย คือผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุทางถนน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ใช้เกณฑ์ในการเลือกโดยประเมินจากผู้ที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็นประจำในช่วงอายุ 16-25 ปีในพื้นที่ที่ทำการศึกษา โดยกำหนดรูปแบบการวิจัยแบ่งเป็น การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลกับกลุ่มประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี ทั้งชายและหญิงจำนวน 150 คน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา และการวิจัยเชิงคุณภาพ คือการศึกษาภาคสนามโดยใช้การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ซึ่งกำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ 11 ท่าน และกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี และเคยประสบอุบัติเหตุทางถนน ทั้งชายและหญิง รวมทั้งสิ้นจำนวน 8 คน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง การตรวจสอบและวิเคราะห์ของการวิจัยเชิงคุณภาพในขั้นตอนนี้จะใช้วิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า ผลการวิจัย พบว่า 1) หน่วยงานที่รับผิดชอบอุบัติเหตุทางถนน ถูกกำหนดหน้าที่และภารกิจต่างกันภายใต้ 5 เสาหลัก ตามทศวรรษแห่งความปลอดภัย มีลักษณะการดำเนินงานที่มีความผสมผสานระหว่างตัวแบบที่ยืดหยุ่นเหตุผล (Rational Model) ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model) และตัวแบบทางการเมือง (Political Model) 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ส่วนการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนที่อยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ด้านความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน และด้านการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งการตอบสนองเหล่านี้ ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลมาจากครอบครัวและสังคม และการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ก็มาจากการไม่ปฏิบัติตามพฤติกรรมที่ปลอดภัย แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยควรกระทำในเด็กและเยาวชนเป็นอันดับแรก แต่ต้องสร้างบรรยากาศเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนกับคนทุกเพศทุกวัย มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และอาศัยความร่วมมือจากทางภาครัฐโดยการบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สาขาวิชา พัฒนามนุษย์และสังคม
ปีการศึกษา 2563

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

5987296020 : MAJOR HUMAN AND SOCIAL DEVELOPMENT

KEYWORD: Road safety culture, Road behavior, Road accident, Risk populace

Mintakarn Soisaeng : AN APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF ROAD SAFETY CULTURE FOR ROAD SAFETY USERS: A CASE STUDY OF RISK GROUP IN RISK AREA, PATHUMTHANI PROVINCE.. Advisor: Kingkan Jongsukklai, Ph.D.

This research aimed at studying the operations following the government policy in the field of road safety culture for solving the problematic road accidents in risk areas, Pathumthani Province. Additionally, to study the response of reckless road users in risk areas, Pathumthani Province following the government policy in the field of road safety culture. The targets of this research were the representatives from government departments related road accident, and the populace who was a road user. The criteria based on the assessment from people regularly being road users and steering in educational areas, having a length of age between 16-25 years old. This research defined its approach by quantitative research which employed a questionnaire in order to survey related information from populace, both male and female, who had a length of age between 16-25 years old for 150 persons under the convenience sampling and descriptive statistics methods. Also, by qualitative research, it applied a field study under the structured interview method which defined a group of key informants by 11 persons of government representatives, and a group of male and female road users with a length of age between 16-25 years old encountering road accidents for total 8 persons by purposive sampling method. The validation and analysis of qualitative research, this step adopted data triangulation technique. The finding revealed that 1) the departments in charge of road accident were defined the different functions and missions under the 5-pillars matrix for the decade of action for road safety which the performance characteristics had a mixing of Rational Model, Management Model and Political Model, and 2) the majority of road users had high response in road safety culture, and the minority of road users had low response in road safety culture including speed of road steering and wearing a helmet which these responses were primarily influenced by family and society. Moreover, most accidents came from non-compliance with safe behavior. Therefore, the principle of development in safety culture should have been implemented in children and youth at first place but it needs to build an atmosphere so as to create the development in road safety culture with people of all ages and gender. Also there was strict law enforcement and required cooperation from the government by integrating related sectors with road accident prevention and mitigation mission.

Field of Study: Human and Social Development

Student's Signature

Academic Year: 2020

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างสมบูรณ์ ด้วยความกรุณาและการช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ดร. กิ่งกาญจน์ จงสุขไกล ผู้ซึ่งเสียสละเวลาในการให้คำปรึกษา แนะนำ และชี้แนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์ ตลอดจนการแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่ตลอดมาทำให้ผู้วิจัยเกิดความมั่นใจ และมีความพยายามจนเกิดเป็นความสำเร็จในครั้งนี้ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณอาจารย์เป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร.เทียนแก้ว เสียมสุวรรณ กรรมการภายนอกสอบวิทยานิพนธ์ ที่ช่วยให้แนวทางที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาเป็นวิทยานิพนธ์ที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณ คุณจักรพันธ์ ยาคุ คุณสุพิพร โมรา และคุณภาชิต ชนะบุญ ที่กรุณาเสียสละเวลา ให้ความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัย ให้ข้อมูล คำแนะนำ ข้อเสนอแนะอันทรงคุณค่า และให้ความร่วมมือในการดำเนินการวิจัยเป็นอย่างดี

ขอกราบของพระคุณทีมงานที่ๆ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดปทุมธานี ที่ให้การช่วยเหลือ ประสานงาน คำแนะนำ ตลอดจนพาลงพื้นที่ จนทำให้ผู้วิจัยสามารถเก็บข้อมูลมาอย่างสมบูรณ์และครบถ้วนตามวัตถุประสงค์

ขอบคุณเพื่อนนิสิตและกัลยาณมิตรทุกท่าน เจ้าหน้าที่หลักสูตรฯ รวมถึงพี่ๆ น้องๆทุกท่านที่ให้คำแนะนำ และให้กำลังใจในการศึกษา และช่วยเหลือผู้วิจัยอย่างเต็มกำลัง คอยแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และส่งต่อข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผู้วิจัยโชคดีมากที่มีกัลยาณมิตรอยู่ข้างกายในช่วงที่ดีที่สุดและยากลำบากที่สุดของชีวิต

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ คุณตา คุณยาย น้องไอซ์ น้องไอเดีย นานูญ ข้าวตู ไข่ตุ๋น คีโตน ยงยีและสมาชิกในครอบครัวของข้าพเจ้าทุกคน ที่ช่วยปลอบประโลม และเป็นพลังอันมหาศาลผลักดันทั้งร่างกาย แรงใจของข้าพเจ้า คอยเป็นที่พึ่งพิงยามที่ข้าพเจ้าเหนื่อยล้า และโอบกอดข้าพเจ้าไว้เสมอ เป็นแรงสนับสนุนที่สำคัญที่สุดในชีวิตของข้าพเจ้า ให้ความช่วยเหลือ ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือในทุกด้านตลอดระยะเวลาการศึกษา จนทำให้ผู้วิจัยสามารถสำเร็จการศึกษาได้อย่างภาคภูมิใจ ขอขอบคุณ ลุง ป้าที่ให้การสนับสนุนที่อยู่อาศัยตลอดระยะเวลาการศึกษา

คุณค่าและประโยชน์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้วิจัยขอมอบแด่ผู้มีพระคุณ บุพการี คณาจารย์และกัลยาณมิตรทุกท่านที่มีส่วนร่วมสนับสนุนให้งานวิจัยนี้สำเร็จลงด้วยดี

มิณฑกานต์ สร้อยแสง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญรูปภาพ.....	ฌ
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2. คำถามวิจัย.....	7
3. วัตถุประสงค์.....	8
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
5. ขอบเขตการศึกษา.....	8
6. นิยามศัพท์เฉพาะ	9
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
1. แนวคิดและทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	10
2. แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุจราจร	21
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.....	28
4. ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน และ กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ 5E.....	35
5. แนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture).....	39
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	49
7. กรอบแนวคิดการวิจัย	57

บทที่ 3 วิธีการวิจัยและการดำเนินงาน	58
3.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	58
3.2 กระบวนการและขั้นตอนการวิจัย.....	60
บทที่ 4 ผลการวิจัย.....	68
ตอนที่ 1 การดำเนินงานตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี.....	68
ตอนที่ 2 การตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานีต่อ นโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน	86
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	115
สรุปผลการวิจัย.....	115
อภิปรายผลการวิจัย.....	122
ข้อเสนอแนะ	127
บรรณานุกรม.....	130
ภาคผนวก.....	136
ประวัติผู้เขียน.....	164

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 ข้อมูลการบาดเจ็บระดับอำเภอ ปี พ.ศ.2562	60
ตารางที่ 4.1 รายละเอียดของผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก	69
ตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ	86
ตารางที่ 4.3 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ	87
ตารางที่ 4.4 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา	87
ตารางที่ 4.5 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ	88
ตารางที่ 4.6 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้จากการทำงาน โดยเฉลี่ยต่อเดือน	89
ตารางที่ 4.7 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์	89
ตารางที่ 4.8 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ ..	90
ตารางที่ 4.9 จำนวน และร้อยละของผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่	90
ตารางที่ 4.10 จำนวน และร้อยละของความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุล่าสุด...	91
ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของผู้ที่ตอบถูก จำแนกตามรายด้านและรายข้อคำถาม ด้าน วัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน	91
ตารางที่ 4.12 ระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยจำแนกรายข้อคำถาม และรายด้าน	97
ตารางที่ 4.13 จำนวน และร้อยละของผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และรถจักรยานยนต์	104
ตารางที่ 4.14 จำนวนของผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับในประเภทต่างๆ	104
ตารางที่ 4.15 รายละเอียดของผู้แทนจากผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการเด่นในการสัมภาษณ์เชิงลึก	105
ตารางที่ 4.16 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการเด่นในระหว่างเกิดอุบัติเหตุ	108
ตารางที่ 4.17 การจำแนกพฤติกรรมตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB)	111

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูปที่ 1 อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2558 – 2562	2
รูปที่ 2 มูลเหตุสำนึกพื้นฐานหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2562	3
รูปที่ 3 รถยนต์ต้นเหตุพุ่งตกคูน้ำหลังเฉี่ยวชนรถขายลูกชิ้น	4
รูปที่ 4 วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในฐานะจิ๊กซอว์ตัวที่ 5 ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน.....	5
รูปที่ 5 จำนวนผู้เสียชีวิตเปรียบเทียบระหว่างจังหวัดปทุมธานี ภาคกลาง และระดับประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2559-2562.....	6
รูปที่ 6 สถิติการเสียชีวิต-ช่วงอายุ จากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดปทุมธานี.....	7
รูปที่ 7 ตัวแบบที่ยืดหลักเหตุผล (Rational Model).....	12
รูปที่ 8 ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model).....	13
รูปที่ 9 ตัวแบบด้านพัฒนาองค์การ (Organization Development Model)	13
รูปที่ 10 ตัวแบบกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model).....	14
รูปที่ 11 ตัวแบบทางด้านการเมือง (Political Model)	15
รูปที่ 12 ตัวโดมิโนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	29
รูปที่ 13 รูปแบบของความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางอันตรายที่มีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพและทางสังคม	47
รูปที่ 14 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนในฐานะที่เป็นแบบจำลองเพื่ออธิบายถึงที่มาของความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรม และพฤติกรรมที่แสดงออก	49
รูปที่ 15 ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ตั้งแต่ปี 2558 ถึง 2562	59
รูปที่ 16 สถิติการ บาดเจ็บเสียชีวิต-ช่วงอายุ เปรียบเทียบ 3 ปี.....	63

บทที่ 1

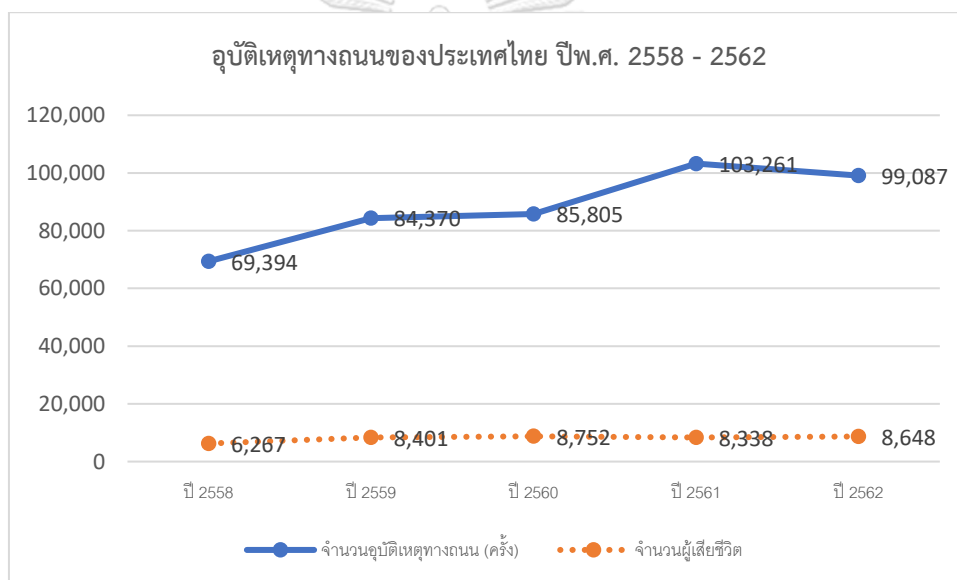
บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา มีผลกระทบทำให้ทรัพยากรธรรมชาติ และคุณภาพชีวิตของมนุษย์เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก แม้ว่าผลผลิตทางวิทยาศาสตร์จากภูมิปัญญาของมนุษย์จะทำให้การใช้ชีวิตสะดวกสบายขึ้นจากการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ที่หลายคนเชื่อว่าจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตได้ แต่กระนั้นก็ยังมีความท้าทายตามมามากมายที่ไม่ถึงในหลายๆ ด้าน หลายประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกต่างก็ตระหนักถึงอีกแง่มุมที่นอกเหนือจากความเป็น Modernization เหล่านี้ จึงได้มองหาทางออกร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งจากความพยายามของนานาประเทศทั่วโลกก็ทำให้เกิดเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals – MDGs) ขึ้น และได้รับความร่วมมือจากสมาชิกเป็นอย่างดี และจากเป้าหมายแห่งการเสริมสร้างมาตรฐานชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนนี้ได้ยกระดับสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 17 ข้อ (Sustainable Development Goals–SDGs) ซึ่งประเทศไทยก็ถือเป็นประเทศหนึ่งที่มีความตื่นตัวในการขับเคลื่อนประเทศไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนเช่นกัน (Thaipublica, 2560)

สำหรับประเทศไทยนั้น หนึ่งในประเด็นปัญหาสำคัญและมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องแก้ไข คือประเด็นเรื่องอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจากการจัดอันดับของ WorldAtlas ในหัวข้อ Countries With The Highest Road Traffic Death Rate พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจาก ลิเบีย และเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย (WorldAtlas, 2018) ทั้งนี้ประเด็นเรื่องอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นหนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) ในข้อ 3.6 คือ การลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 และข้อ 11.2 ที่ระบุว่าภายในปี พ.ศ.2573 ทุกคนจะต้องเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัย ราคาสมเหตุสมผลและยั่งยืน โดยเฉพาะในข้อ 3.6 นั้นนับว่าเป็น 1 ใน 6 เป้าหมาย และภารกิจหลักที่เร่งด่วนมากของไทย จากเป้าหมายดังกล่าวที่กำหนดเป็นภารกิจเร่งด่วนนั้นสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้นเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต ในปัจจุบันแม้ว่าประเทศไทยจะมีการดำเนินงานตาม ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 (Decade of Action for Road Safety) โดยกำหนดเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี 2563 แต่ถึงกระนั้นในรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน

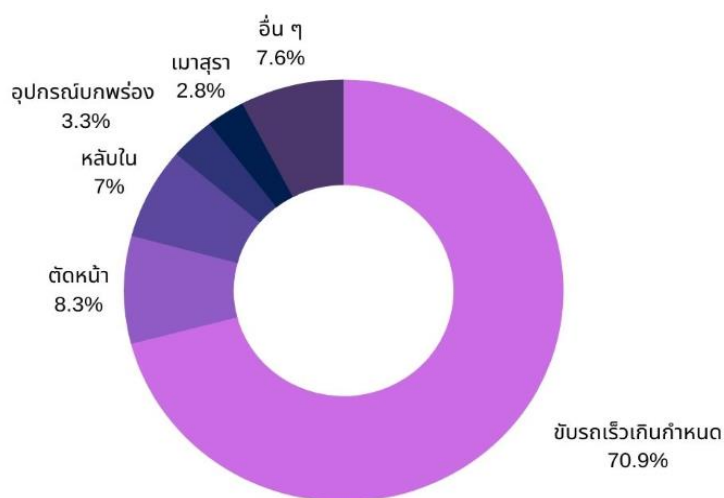
(GlobalStatus Report on Road Safety) ของปี พ.ศ. 2561 พบว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลกโดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (60 คนต่อวัน) สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อย แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและในภูมิภาคอาเซียน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2563) องค์การอนามัยโลก และ ธนาคารโลกยังได้ประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ.2559 เป็นร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) หรือคิดเป็นประมาณ 500,000 ล้านบาท (โครงการพัฒนาหลักสูตรการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกและการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัย, 2560)



รูปที่ 1 อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2558 – 2562

ที่มา : หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิไทยโรดส์ ปรับปรุงโดยผู้วิจัย

โดยพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ดังจะเห็นในรูปที่ 2 แสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมดังกล่าวคือ การขับรถเร็ว ซึ่งจากข้อมูลของกรมทางหลวง กรมหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในปี 2562 มีข้อมูลทางสถิติตรงกันคือ การขับรถเร็วเกินกำหนด เป็นมูลเหตุสັນนิษฐานหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับที่ 1 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2563)



รูปที่ 2 มูลเหตุสันนิษฐานหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2562

ที่มา : สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย
กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย

ตัวอย่างเหตุการณ์ที่แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัยจนเป็นสาเหตุให้เกิดความสูญเสีย ดังเช่น 1) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่เสี่ยง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี กรณีนักศึกษาวิทยาลัยเทคโนโลยีนครกบินทร์ นอนบาดเจ็บไม่ได้สติอยู่กลางถนน จากการประสบอุบัติเหตุรถยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ บริเวณถนนบางขันธ-หนองเสือ ขาออก ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี สาเหตุจาก นักศึกษาขับแซงในเลนซ้าย เป็นเหตุให้รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถยนต์กะทันหัน 2) อีกกรณีหนึ่งเป็นกรณีขับรถด้วยความเร็วสูงจนเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเสียชีวิต เหตุเกิดขึ้นที่ เส้นทางคลองหลวงเมืองใหม่ใกล้เคียงอาคารพาณิชย์ของตลาดไอยรา อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี มีรถยนต์ขับมาด้วยความเร็วสูงก่อนที่ผู้ขับจะเบี่ยงข้ามฝั่งไปอีกเลนหนึ่งซึ่งเป็นเลนย้อนศร และชนเข้ากับรถจักรยานยนต์ชายลูกชิ้นที่วิ่งมาในเส้นทางจนรถยนต์ต้นเหตุพุ่งตกคูน้ำไปต่อไม่ได้ผู้ขับจึงวิ่งหนีไป และมาทราบภายหลังว่ารถคันดังกล่าวได้หลบหนีมาหลังชนคนเสียชีวิต ซึ่งที่เกิดเหตุจุดแรกอยู่ห่างกันประมาณ 500 เมตร จากการขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยนี้ทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 2 ราย (รูปที่ 3) 3) ส่วนกรณีเมาแล้วขับก็เป็นอีกพฤติกรรมหนึ่งที่พบบ่อย ดังเช่นบริเวณสี่แยกปากซอยเอราวัณ 2 ถนนเลียบบคลองสอง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี เกิดเหตุอุบัติเหตุรถกระบะชนรถจักรยานยนต์และมีผู้เสียชีวิต 2 ราย หลังจากที่คนขับรถกระบะได้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แล้ว พบว่ามีค่าแอลกอฮอล์ 238 มิลลิกรัม เกินที่กฎหมายกำหนดเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงแจ้งข้อกล่าวหาขับรถในขณะมีเมามา และขับรถโดยประมาททำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จากทั้งสามกรณีตัวอย่างข้างต้นนั้นทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต สภาพจิตใจของผู้บาดเจ็บ และ

ทรัพย์สิน ที่ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบแต่เพียงผู้ประสบเหตุและครอบครัวเท่านั้น แต่รัฐยังต้องสูญเสียงบประมาณในการเยียวยารักษาผู้ประสบเหตุ รวมไปถึงค่าซ่อมแซมทรัพย์สินสาธารณะที่เกิดความเสียหายภายหลังจากเกิดเหตุอีกด้วย

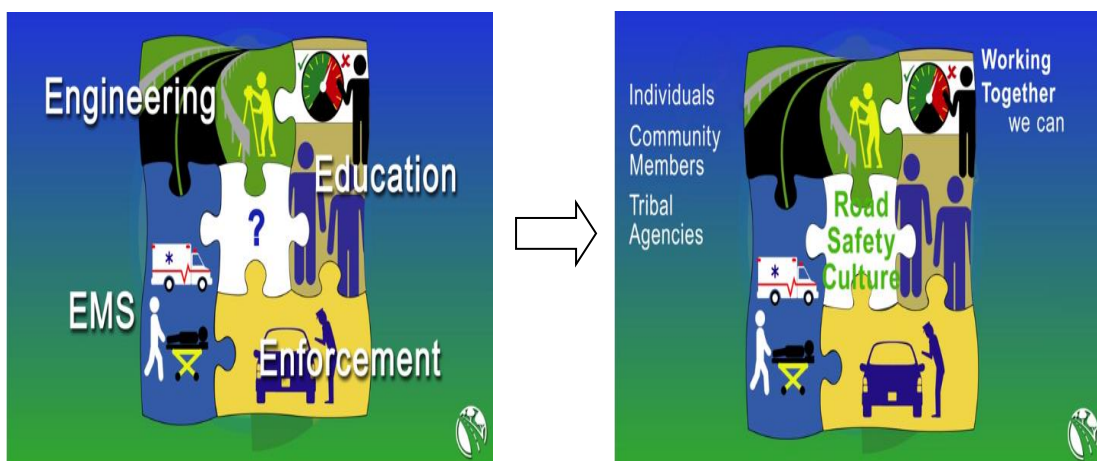
ดังนั้น เพื่อที่จะลดความสูญเสียดังกล่าวที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยมาโดยตลอด จึงจำเป็นที่จะต้องแก้ไขในด้านพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในฐานะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน โดยใช้หลัก “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” หรือ Road Safety Culture มาเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น



รูปที่ 3 รถยนต์ต้นเหตุพุ่งตกคูน้ำหลังเฉี่ยวชนรถขายลูกชิ้น

ที่มา : Talknews online (10 ม.ค. 2562) <https://www.talknews online.com/92108/>

“วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” หมายถึง ค่านิยม และความเชื่อที่มีอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนน และผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในพฤติกรรม และการแสดงออกในทางที่จะส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน หรือ Road Safety Culture เป็นจิ๊กซอว์ตัวที่ 5 ที่ช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ (National Center for Rural Road Safety, 2016) ซึ่งแต่เดิมการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนให้ความสำคัญกับมาตรการ 4E คือ E1 Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) E2 Education (การศึกษา) E3 Enforcement (การออกกฎข้อบังคับ) E4 EMS (Emergency Medical Service System) (การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน) ที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย



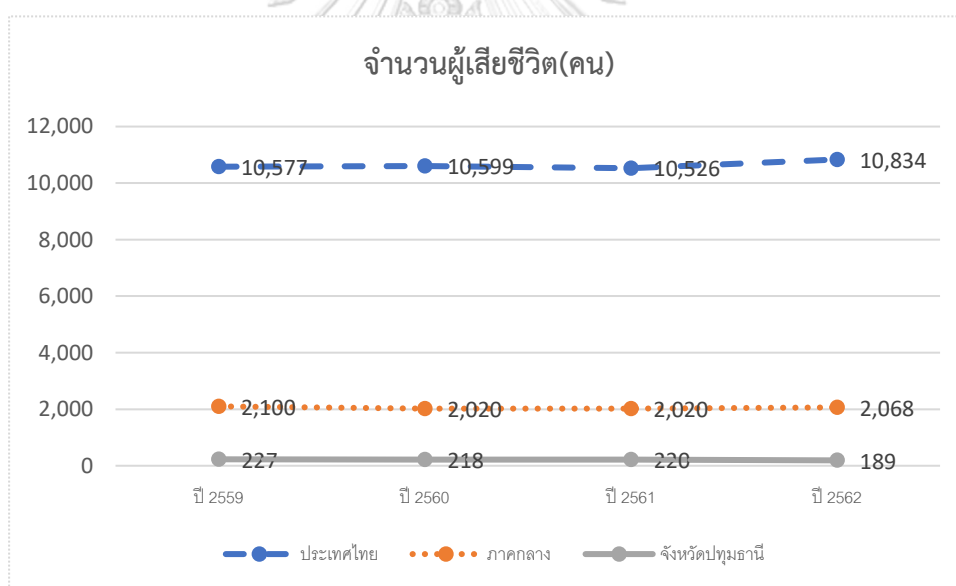
รูปที่ 4 วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในฐานะจิ๊กซอว์ตัวที่ 5 ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน

ที่มา : <https://www.youtube.com/watch?v=KCMxAktDsE0>

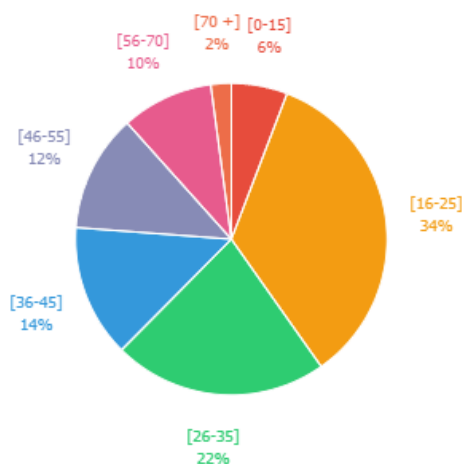
ลักษณะของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ถือปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยของกระทรวงคมนาคม (กระทรวงคมนาคม, 2559) เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัย ไม่ขับสี่ล้อไม่มีเมา ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเหล่านี้มีความสำคัญยิ่ง ดังชุดข้อมูลสรุปเรื่องความปลอดภัยทางถนน: ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ ที่ได้กล่าวถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงทางท้องถนนว่า เมื่อมีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.05 กรัม/เดซิลิตร จะเพิ่มความเสี่ยงต่อการชนและความน่าจะเป็นที่จะส่งผลให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บขึ้นมาก นอกจากนี้ความเร็วยังส่งผลต่อ 30% ของการเสียชีวิตจากท้องถนน ในประเทศที่มีรายได้สูง ในขณะที่ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ความเร็วเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อประมาณครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตบนท้องถนน ทั้งนี้ยังพบว่า การสวมหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องสามารถลดความเสี่ยงจากการเสียชีวิตได้ประมาณร้อยละ 40 และความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงมากกว่าร้อยละ 70 ส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดการเสียชีวิตในผู้โดยสารแถวหน้าได้ถึงร้อยละ 50 และผู้โดยสารแถวหลังได้ถึงร้อยละ 75 (World Health Organization, ม.ป.ป.) แนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างตรงเป้าหมาย คือ การวางกรอบนโยบายการจัดการความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล โดยมุ่งคนเป็นสำคัญ การสร้างการเรียนรู้และสร้างความตระหนักในประเด็นดังกล่าวให้เกิดขึ้นไปพร้อมกับกระบวนการในการทำงานของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การสร้างคุณค่าแก่ความเชื่อ และค่านิยมตามแนวความคิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ การใช้วัฒนธรรมความปลอดภัย

เหล่านี้มีความสำคัญยิ่งในประเทศไทย โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น และมีปริมาณของยานพาหนะมาก

จังหวัดปทุมธานี เป็นพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ โดยข้อมูลจาก ThaiRSC (2562) เปิดเผยว่าจังหวัดปทุมธานี มีข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จากอันดับที่ 31 ในปี พ.ศ. 2558 เป็นอันดับที่ 19 ในปี พ.ศ. 2559 เป็นอันดับที่ 11 ในปี พ.ศ. 2560 เป็นอันดับที่ 9 ในปี พ.ศ. 2561 และเป็นอันดับที่ 8 ในปี พ.ศ. 2562 โดยสถิติในปี พ.ศ.2559-2562 นั้น จังหวัดปทุมธานีมีจำนวนผู้เสียชีวิตที่ปรากฏในสถิติคดีอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมลดลงแต่ไม่มากนัก (รูปที่ 5) นอกจากนี้ยังพบว่า รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และ ประชาชนในช่วงอายุ 16-25 ปี เป็นช่วงอายุที่มีสถิติเกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงอายุอื่น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34 (รูปที่ 6) และอำเภอที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดมีผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตมากที่สุดในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ อำเภอคลองหลวง จึงนับได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



รูปที่ 5 จำนวนผู้เสียชีวิตเปรียบเทียบระหว่างจังหวัดปทุมธานี ภาคกลาง และระดับประเทศ
ตั้งแต่ปี พ.ศ.2559-2562
ที่มา : มูลนิธิไทยโรดส์



รูปที่ 6 สถิติการเสียชีวิต-ช่วงอายุ จากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดปทุมธานี

ที่มา : thairsc <http://www.thairsc.com/p77/index/13>

จากปรากฏการณ์ และผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการดำเนินงานตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่รัฐบาลให้ความสำคัญ และศึกษาการตอบสนองด้านการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัด ปทุมธานี รวมไปถึงเพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในพื้นที่ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และนำข้อค้นพบที่ได้เกี่ยวกับศึกษาแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย มาใช้เป็นแนวทางในการให้ข้อเสนอแนะแก่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อลดอัตราการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน ตลอดจนงบประมาณของภาครัฐจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดน้อยลง และเพื่อให้เกิดคุณภาพแห่งการพัฒนาที่สอดรับและนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals–SDGs)

2. คำถามวิจัย

- 1) การดำเนินงานในระดับจังหวัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ทั้ง 5 เสาหลักเป็นอย่างไร
- 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ตามนโยบายของรัฐบาลหรือไม่ อย่างไร

3. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาการดำเนินงาน ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี
- 2) เพื่อศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
- 3) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อให้ทราบถึงการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค แนวคิด และข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินการตามนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละหน่วยงาน ทั้งในระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น
- 2) เพื่อให้ทราบถึงการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
- 3) ผลการวิจัยที่ได้สามารถนำมาเป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดนโยบาย และแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่เสี่ยงของจังหวัดปทุมธานีได้

5. ขอบเขตการศึกษา

1) ขอบเขตด้านเนื้อหา: การศึกษาเรื่อง การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานี จำแนกเนื้อหาที่ต้องการศึกษาเป็น 2 ประเด็น คือ การศึกษาการดำเนินของภาครัฐตามนโยบายของรัฐบาล และ ศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเป็นแนวทางในการจัดทำนโยบายเพื่อถือปฏิบัติในการลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals=SDGs)

2) ขอบเขตด้านพื้นที่ และประชากรที่ทำการศึกษาวิจัย : ได้แก่ อำเภอลองหลวง จังหวัดปทุมธานี เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในปี พ.ศ.2559 - 2562 ส่วนประชากรที่ใช้ในการศึกษาแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ใช้การเลือกแบบเจาะจงจากผู้ที่มีความเกี่ยวข้องและสามารถอธิบายในสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาได้อย่างชัดเจน และลึกซึ้งที่สุด ได้แก่ ผู้แทนของหน่วยงานระดับจังหวัด จากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี หน่วยงานละ 2 คน และเลือกผู้แทนระดับท้องถิ่นจาก เทศบาลเมืองคลองหลวงจังหวัดปทุมธานีจำนวน 1 คน กลุ่มที่ 2 ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนใช้เกณฑ์ในการเลือกโดยประเมินจากผู้ที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็นประจำในช่วงอายุ 16-25 ปี ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา

3) ขอบเขตด้านระยะเวลา: การดำเนินการในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาในครั้งนี้เริ่มตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2561 – 30 พฤศจิกายน 2562 ระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา 1 ปี 7 เดือน

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

1) อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนท้องถนนโดยไม่ได้ตั้งใจ และเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้คนอื่น หรือตนเอง ถึงแก่ความตาย บาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย

2) ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง หมายถึง บุคคลที่ขับขี่ โดยสาร หรือ ใช้ถนนเพื่อเป็นประโยชน์แก่ตนเองในการเดินทางไปยังจุดหมาย ในที่นี้กำหนดให้ผู้ใช้รถใช้ถนน มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี

3) พื้นที่เสี่ยง หมายถึง เขตพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง ในเขตจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ อำเภอคลองหลวง

4) วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน หรือพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน หมายถึง พฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนตามเสาหลัก 5 ด้าน ของยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยของสหประชาชาติ ในหัวข้อ ความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน เมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การขับขี่ย้อนศร การคาดเข็มขัดนิรภัย การฝ่าสัญญาณไฟจราจร การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ การใช้ถนนของผู้เดินเท้า การติดตั้ง car seat สำหรับเด็ก การตัดหน้ากระชั้นชิด และขับรถตามกระชั้นชิด

5) การดำเนินงาน หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน และความร่วมมือของแต่ละหน่วยงานทั้งในระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

6) ความร่วมมือ หมายถึง บุคคลในหน่วยงาน และ ระหว่างหน่วยงานในจังหวัด ทำงานช่วยเหลือซึ่งกัน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์อย่างเดียวกัน คือการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

7) การปฏิบัติหน้าที่ หมายถึง บทบาทและหน้าที่ของหน่วยงาน ประกอบไปด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี ตามเสาหลัก 5 ด้าน ของยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยของสหประชาชาติ รวมไปถึงหน่วยงานท้องถิ่นจาก เทศบาลเมืองคลองหลวงจังหวัดปทุมธานี

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทบทวนแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. แนวคิด และทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ
2. แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุจราจร
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
4. ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน และ กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ 5E
5. แนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัย
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
7. กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

1. แนวคิดและทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ

วรเดช จันทรศร (2552) กล่าวว่า ในการศึกษาวิชาการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ (Public Policy Analysis) ในอดีตนั้นมุ่งเน้นไปที่การศึกษากระบวนการของการกำหนดนโยบาย (policy formulation process) และการประเมินผลของนโยบาย (policy evaluation) ส่วนการศึกษาถึงปรากฏการณ์หรือสภาพความเป็นจริงในกระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติ (implementation process) นั้นกลับเป็นช่องว่างที่ไม่ได้รับความสนใจ ซึ่งเป็นสาเหตุบ่อยครั้งที่โครงการที่ถูกยอมรับในเบื้องต้นดีกว่าดี กลับล้มเหลวเมื่อนำไปปฏิบัติจริง โดยที่ไม่สามารถหาสาเหตุของความล้มเหลวนั้นได้ด้วยเหตุนี้ นักวิชาการหลายท่านจึงเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติ อันจะพัฒนาการวิเคราะห์นโยบายตลอดจนปรับปรุงการปฏิบัติงานให้ดีขึ้นได้

1.1 ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Public Policy Implementation)

นักวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึงความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติที่คล้ายคลึง และแตกต่างกันออกไป ดังต่อไปนี้

Pressman and Wildavsky (1973 อ้างถึงใน รัตนารักษ์ แวกระโทก, 2553) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือการดำเนินงานให้ลุล่วงให้ประสบความสำเร็จให้ครบถ้วนให้เกิดผลผลิตและให้สมบูรณ์ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่รัฐบาลกำลังปฏิบัติอยู่และเป็นธรรมชาติของนโยบาย จะเห็นได้ว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการกระทำขององค์การราชการที่จะต้องรับผิดชอบในการนำนโยบายของรัฐบาลไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จในทุกด้าน และให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อยครบถ้วนสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และก่อให้เกิดผลผลิตที่พึงปรารถนา

Donald S. Van Meter & Carl E. Van Horn (1975) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้นกระทำโดยกลุ่มบุคคลที่อยู่ในระบบราชการและเอกชน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในการตัดสินใจเชิงนโยบายก่อนหน้านั้นแล้ว

Mazmanian, Daniel A. & Sabatier, Paul A. (1989 อ้างถึงใน อลงกต แผนสนิท, 2557) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การนำการตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ได้กระทำไว้ซึ่งอาจอยู่ในรูปของกฎหมาย คำพิพากษาของศาล คำสั่งของรัฐบาลหรือคณะรัฐมนตรี ไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ โดยมีการบวนการซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังนี้ คือ การพิจารณาผลลัพธ์ที่พึงปรารถนาตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย การยินยอมปฏิบัติตามของผู้ที่เกี่ยวข้อง การพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรับรู้ของผู้ตัดสินใจกำหนดนโยบาย และหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

สมพร เฟื่องจันทร์ (2539:157 อ้างถึงใน อลงกต แผนสนิท, 2557) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ กระบวนการเป็นผลต่อเนื่องมาจากขั้นตอนการกำหนดนโยบาย มีความต่อเนื่องนอกจากนั้นยังเป็นกิจกรรมที่มีการกำหนดเป้าหมายไว้ล่วงหน้าว่าต้องการผลสุดท้ายเป็นเช่นไร

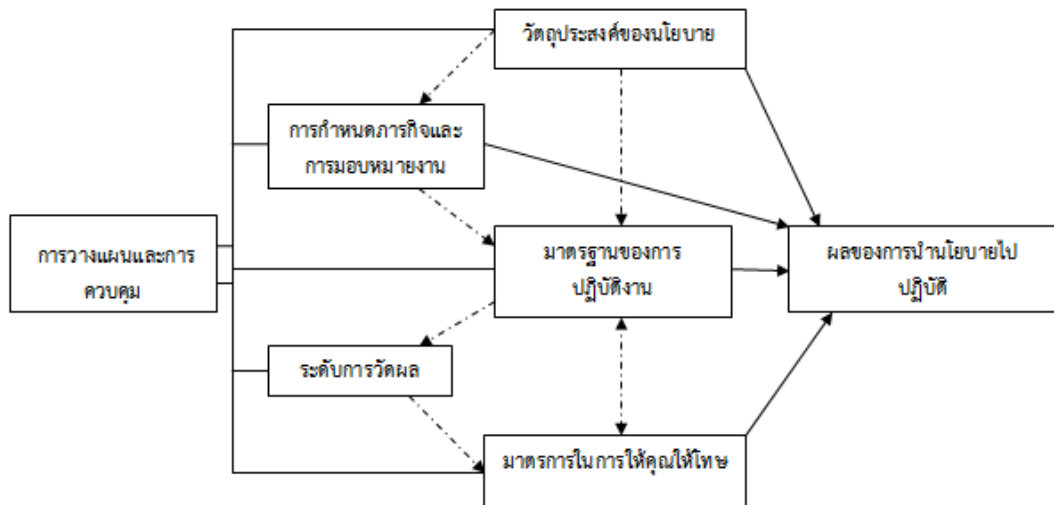
วรเดช จันทรศร (2554:16 อ้างถึงใน อลงกต แผนสนิท, 2557) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การศึกษาว่าองค์การที่รับผิดชอบ สามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนกลไกที่สำคัญทั้งมวลปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่ แค่นั้น เพียงใด หรือนัยหนึ่ง การนำนโยบายไปปฏิบัติ จะให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องความสามารถที่จะผลักดันให้การทำงานของกลไกทั้งหมดสามารถบรรลุผลลัพธ์ที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้

ผู้วิจัยจึงสรุปความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า เป็นกระบวนการที่ถูกกระตุ้นโดยการตัดสินใจกำหนดนโยบายก่อนหน้า โดยใช้ทรัพยากรในองค์กรเพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้ไปสู่ผลสำเร็จ

1.2 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation Models)

วรเดช จันทรศร (2552) สรุปงานของนักวิชาการหลายท่านเกี่ยวกับปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติ และสร้างตัวแบบขึ้นมา 5 ตัวแบบ ซึ่งแต่ละตัวแบบก็ได้เสนอแนวทางในการสร้างความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่แตกต่างกันออกไปภายใต้การมองปัญหาที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

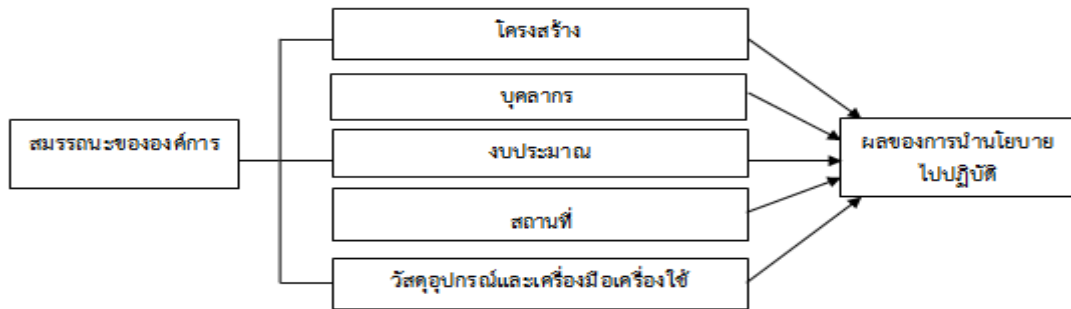
1) ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) มีฐานคติที่ว่านโยบายที่ประสบความสำเร็จนั้นมาจากการกำหนดวัตถุประสงค์ และภารกิจที่ชัดเจน มีการมอบหมาย และกำหนดมาตรฐานให้แก่หน่วยงานย่อย มีระบบประเมินผล ซึ่งจะช่วยให้กำหนดความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของนโยบายซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่นยิ่งขึ้น



รูปที่ 7 ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model)

ที่มา : วรเดช จันทรร (2554)

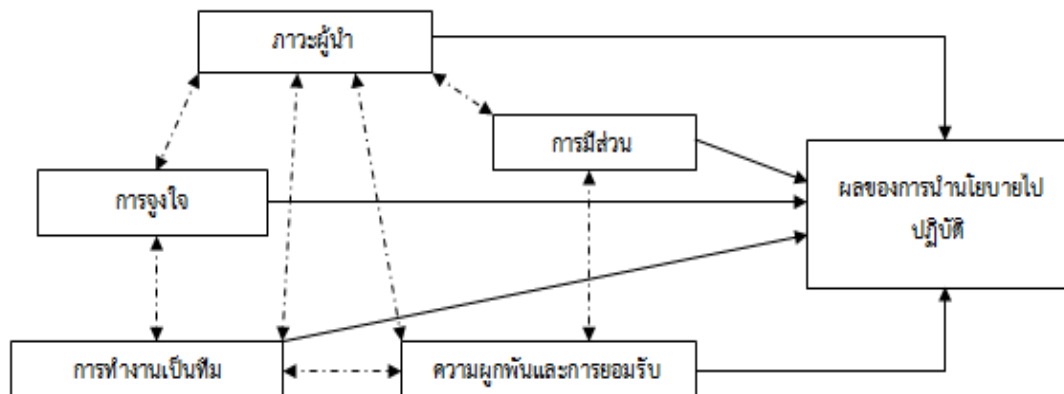
2) ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model) เน้นการมีสมรรถนะขององค์กร เพราะเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับองค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ว่ามีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานมากน้อยเพียงใด โดยโครงสร้างองค์กรที่ดีนั้น จำเป็นจะต้องมีโครงสร้างขององค์กรที่เหมาะสม บุคลากร งบประมาณ สถานที่ และวัสดุอุปกรณ์ต้องมีความพร้อมอย่างดี



รูปที่ 8 ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model)

ที่มา : วรเดช จันทรร (2554)

3) ตัวแบบด้านพัฒนาองค์กร (Organization Development Model) เน้นการสร้าง ความผูกพันและยอมรับเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการทางจิตวิทยาและสังคมของมนุษย์ กล่าวคือ ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น เกิดจากการใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสม มีแรงจูงใจ สร้างความผูกพันของสมาชิกในองค์กร สร้างทีมงานมากกว่าการมุ่งควบคุม และการมีส่วนร่วมเพื่อให้เกิดการยอมรับ

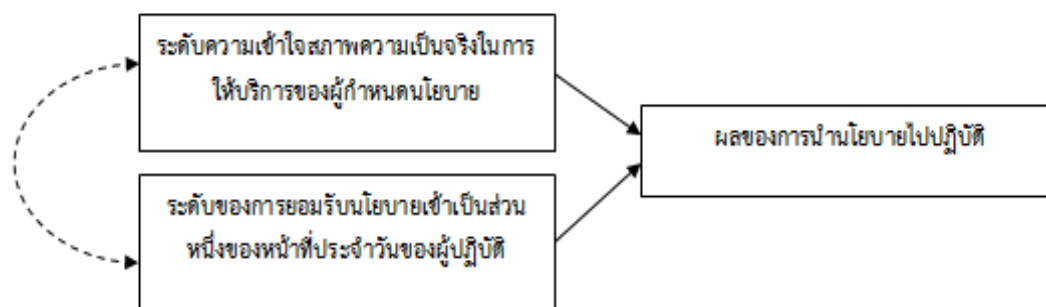


รูปที่ 9 ตัวแบบด้านพัฒนาองค์กร (Organization Development Model)

ที่มา : วรเดช จันทรร (2554)

4) ตัวแบบกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model) ตัวแบบมีฐานคติที่ว่าอำนาจขององค์กรมีการกระจายไปทั่วองค์กร ซึ่งความสำเร็จหรือความล้มเหลว

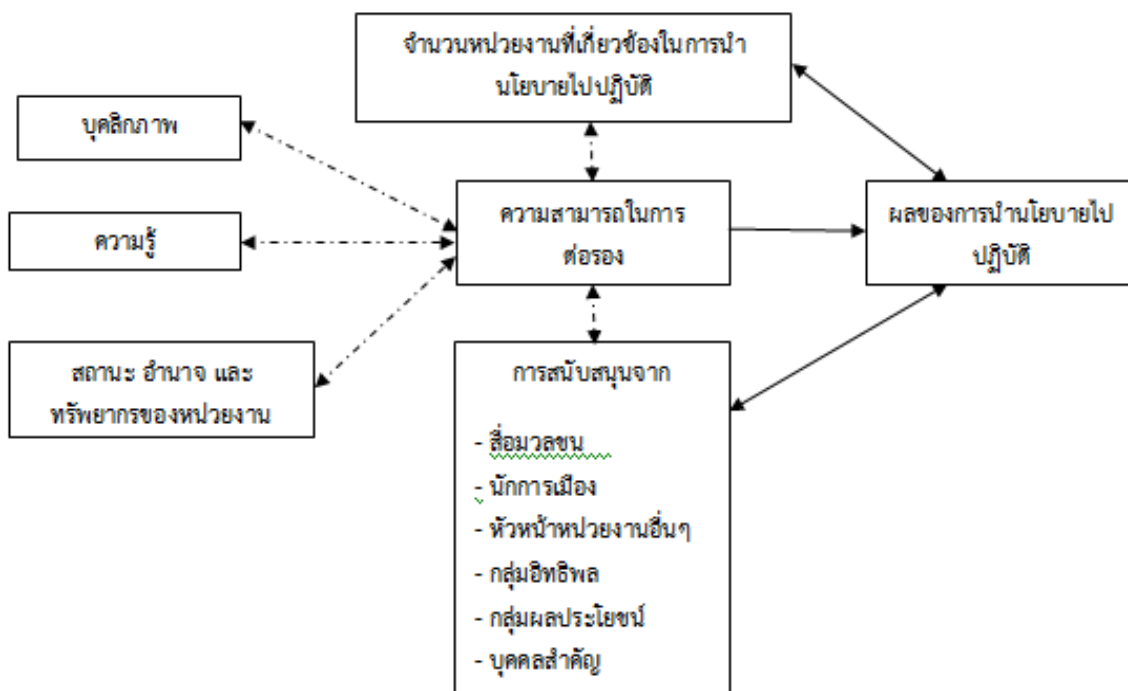
ของการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นขึ้นอยู่กับระดับความเข้าใจสภาพเป็นจริงในการบริหารของผู้กำหนดนโยบาย และระดับการยอมรับ และการปรับนโยบายให้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่ประจำวันของผู้ปฏิบัติงาน



รูปที่ 10 ตัวแบบกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model)

ที่มา : วรเดช จันทรร (2554)

5) ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นเกิดจากความสามารถของบุคคลที่เป็นผู้แทนขององค์กร ในการต่อรองการแสวงหาความร่วมมือ และแรงสนับสนุนจากภายนอกซึ่งมีหน้าที่ในการนำนโยบายไปปฏิบัติเช่นเดียวกัน



รูปที่ 11 ตัวแบบทางการเมือง (Political Model)

ที่มา : วรเดช จันทรร (2554)

1.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

1) ลักษณะของนโยบาย

ความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบายนั้น นโยบายที่เรียกร้องให้มีการเปลี่ยนแปลงสิ่งต่างๆ น้อยที่สุด และมีความเห็นพ้องต้องกันในวัตถุประสงค์ระดับสูง จะประสบความสำเร็จสูง ถ้านโยบายเรียกร้องให้มีการเปลี่ยนแปลงมาก และมีความเห็นพ้องต้องการในวัตถุประสงค์น้อย โอกาสที่จะประสบความสำเร็จในทางปฏิบัติจะมีน้อย กล่าวสรุปได้ว่าลักษณะนโยบายจะประสบความสำเร็จได้จะต้องมีลักษณะ คือ

- มีวัตถุประสงค์ชัดเจนและแน่นอน และจัดลำดับความสำคัญของวัตถุประสงค์นโยบายไว้อย่างดี ซึ่งจะช่วยเป็นแนวให้เจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการได้ยึดถือปฏิบัติตรงกัน
- ความถูกต้องเหมาะสมของทฤษฎีที่เป็นพื้นฐานของนโยบาย
- การจัดสรรเงินอย่างเพียงพอสำหรับหน่วยงานที่จะรับไปปฏิบัติ
- การจัดสายงานการบังคับบัญชาและประสานงานภายในและระหว่างหน่วยงานปฏิบัติ
- การกำหนดระเบียบปฏิบัติของหน่วยงาน เป็นต้น (Meter and Horn,1975)

2) วัตถุประสงค์ของนโยบาย

วัตถุประสงค์ของนโยบาย คือ การแยกแยะให้ชัดเจนว่า วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายมีอะไรบ้าง เนื่องจากวัตถุประสงค์เป็นเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Meter and Horn, 1975)

3) การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

วรเดช จันทรศร (2552) กล่าวว่าความสำเร็จของนโยบายใดๆนั้น ต้องผ่านการกำหนดนโยบายจากฝ่ายการเมือง รัฐสภาและคณะรัฐมนตรี หน่วยงานต่างๆของรัฐในระบบราชการ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และได้รับการสนับสนุนจากสื่อมวลชน ประชาชนทั่วไป องค์กรเอกชน และองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการผลักดันให้นโยบายนั้นประสบความสำเร็จ นโยบายที่ขาดการสนับสนุนจากสื่อมวลชนหรือประชาชนโดยทั่วไปมักประสบปัญหาในทางปฏิบัติอย่างมาก

การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติจำเป็นต้องอาศัย

- หน่วยงานระดับสูง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย และต้องทำให้หน่วยงานระดับล่างนั้นนำนโยบายไปปฏิบัติด้วยวิธีที่เหมาะสม เรียกว่า “การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับมหภาค” สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ขั้นตอนหลัก คือ ขั้นตอนแรก ขั้นตอนของการแปลงนโยบายออกเป็นแนวทางปฏิบัติ หรือออกมาในรูปของแผนงานหรือโครงการ และขั้นตอนที่ 2 เป็นขั้นตอนในการทำให้หน่วยงานในระดับล่างยอมรับแนวทางของแผนงานหรือโครงการนั้นไปปฏิบัติต่อ
- หน่วยงานระดับล่าง ทำหน้าที่รับนโยบายที่ถ่ายทอดจากหน่วยงานระดับสูง และทำหน้าที่กำหนดนโยบายภายในให้สอดคล้องกับนโยบายของชาติ เรียกว่า “การนำนโยบายมาปฏิบัติในระดับจุลภาค” ประกอบไปด้วย 3 ขั้นตอนหลัก คือ ขั้นตอนการระดมพลัง (mobilization) ขั้นตอนการปฏิบัติ (deliverer implementation) และขั้นตอนในการสร้างความเป็นปึกแผ่น (institutionalization) หรือความต่อเนื่อง (continuation) ในองค์กร

หน่วยงาน องค์กร และผู้เกี่ยวข้องต่างๆเป็นผู้มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ และมีส่วนผลักดันให้นโยบายนั้นประสบผลสำเร็จ สามารถแบ่งออกเป็นหลายฝ่าย ดังต่อไปนี้

- ฝ่ายการเมือง ครอบคลุมไปถึงรัฐสภา และคณะรัฐมนตรี เป็นผู้มีความสำคัญในการกำหนดขอบเขตในการนำนโยบายไปปฏิบัติของระบบราชการ พิจารณาเลือกหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำ

นโยบายไปปฏิบัติ นอกจากนี้ยังพบว่าฝ่ายการเมือง อาจเข้ามาเกี่ยวข้องในฐานะที่มีบทบาทในการปรับปรุงพิจารณานโยบายด้วย อาจกล่าวโดยสรุปว่า ฝ่ายการเมืองนั้นมีความสำคัญในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดความสำเร็จ ซึ่งถ้าหากมีนโยบายใดที่ฝ่ายการเมืองให้การสนับสนุนก็มักจะมีแนวโน้มที่นโยบายนั้นจะประสบผลสำเร็จมากกว่านโยบายที่ไม่ได้รับการสนับสนุน ทั้งนี้ยังต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่นๆที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติด้วย

- หน่วยงานต่างๆในระบบราชการ เป็นองค์การที่สำคัญที่สุดในกระบวนการ ทั้งขั้นตอนการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ การเป็นผู้รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ นอกเหนือจากอำนาจของหน่วยงานรัฐที่ยากจะควบคุมได้ และแนวโน้มของหน่วยงานรัฐที่จะเลือกนำนโยบายของรัฐไปปฏิบัติเฉพาะนโยบายที่เอื้อประโยชน์แก่องค์การของตนเองแล้ว ความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องของหน่วยราชการด้วยกันเองก็เป็นปัญหาอย่างมากในการนำนโยบายมาปฏิบัติ นโยบายใดที่ต้องอาศัยความร่วมมือหรือการประสานงานระหว่างหน่วยงานหลายหน่วย นโยบายนั้นมักมีแนวโน้มที่จะล้มเหลวในการนำไปปฏิบัติ เพราะถึงแม้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะมีความเห็นพ้องต้องกันนโยบาย แต่แนวโน้มที่จะขัดแย้งกันในวิธีบรรลุเป้าหมายก็มีมาก เนื่องจากทัศนภาพผลประโยชน์ และวัตถุประสงค์หลักของแต่ละหน่วยงานแตกต่างกัน

- ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในฐานะผู้ปฏิบัติงานมีส่วนเกี่ยวข้องหรือส่งผลอย่างมากต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เนื่องจากข้าราชการนั้นเป็นผู้ปฏิบัติซึ่งจะต้องมีปฏิสัมพันธ์กับประชาชนผู้รับบริการ ข้าราชการมีอิสระในการใช้วิจารณญาณในการตัดสินใจ โดยที่ผู้บังคับบัญชาไม่อาจควบคุมได้ บางครั้งการตีความนโยบายออกมาเป็นแนวทางปฏิบัติอาจเกิดปัญหาขึ้น จากความไม่ชัดเจนของนโยบาย

- ผู้ได้รับผลของนโยบาย ได้แก่ ผู้รับบริการ ผู้ได้รับ ประโยชน์ หรือผู้เสียประโยชน์ หมายรวมถึง แง่ของบุคคล กลุ่ม หน่วยงานภาคเอกชน และภาคหน่วยงานที่มีได้มุ่งหากำไร บุคคลเหล่านี้จะเป็นผู้ติดต่อกับข้าราชการในระดับล่างโดยตรง หากบุคคลดังกล่าวรวมตัวกันเป็นกลุ่มจะส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติมากขึ้น เนื่องจากหากไม่มีการรวมตัวลักษณะของกลุ่มผลประโยชน์ก็ยากที่จะได้รับความสนใจจากฝ่ายการเมืองหรือข้าราชการ

4) ทัศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายที่จะต้องปฏิบัติ มีทัศนคติที่จะนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติให้บรรลุผลด้วย นโยบายที่ผู้ปฏิบัติจะนำไปปฏิบัติได้ดีต้องเป็นนโยบายที่ผู้ปฏิบัติเข้าใจ เห็นด้วย และมีความรู้สึกผูกพัน การกำหนดกลยุทธ์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติควรจะต้องอยู่บนรากฐานของการปฏิบัติซึ่งง่าย ไม่ซับซ้อน ซึ่งหากให้กลยุทธ์ที่ยุ้งยากซับซ้อนมากเท่าใด โอกาสที่จะประสบความล้มเหลวยิ่งมีมาก (วรเดช จันทรศร, 2552)

1.4 ปัญหาและอุปสรรคการนำนโยบายไปปฏิบัติ

Meter and Horn (n.d.) กล่าวถึง ความสำเร็จหรือความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เกิดจากปัจจัยสำคัญดังต่อไปนี้

1) ตัวนโยบาย พิจารณาจากประโยชน์สัมพัทธ์ของนโยบาย เมื่อนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องมีคนที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ ถ้าคนได้ประโยชน์มากกว่าก็ทำงานง่าย แต่ถ้าคนที่เสียประโยชน์มากกว่าก็จะทำงานยากขึ้น หลักการคือ นโยบายที่ดีต้องจัดสรรผลประโยชน์ และมีการจัดการที่ดี

2) วัตถุประสงค์ของนโยบาย พิจารณาจากความชัดเจนและเข้าใจตรงกัน สอดคล้อง วัตถุประสงค์มีหลายข้อแต่ละข้อไปในทิศทางเดียวกัน ไม่ขัดแย้งกัน ความยาก หรือง่ายในการรับรู้ วัตถุประสงค์ ถ้ารับรู้ยาก โอกาสที่นโยบายจะปฏิบัติได้สำเร็จย่อมมีน้อย ถ้ารับรู้ง่ายโอกาสที่นโยบายจะปฏิบัติได้สำเร็จย่อมมีสูง

3) ความเป็นไปได้ทางการเมือง พิจารณาจากกลุ่มที่มีอิทธิพลหรือกลุ่มที่เป็นผู้นำในสังคม นโยบายใดที่สื่อสนับสนุนย่อมมีโอกาสประสบความสำเร็จสูง

4) ความเป็นไปได้ทางเทคนิค/ทฤษฎี พิจารณาจากการร่างนโยบายผ่านกระบวนการที่ต้องทำตามที่สังคมวางระเบียบไว้หรือไม่ เช่น นโยบายที่จำเป็นต้องทำประชาพิจารณ์ ก็ต้องทำตามขั้นตอนประชาพิจารณ์ ไม่ข้ามขั้นตอน ซึ่งหากละเลยก็มีโอกาสที่นโยบายจะไม่ประสบผลสำเร็จสูง

5) ความพอเพียงของทรัพยากร ทั้งการสนับสนุนทางการเงิน คุณภาพของกำลังคน และ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆให้สามารถทำงานได้

6) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ พิจารณาจากประเภทของหน่วยงาน โครงสร้างของหน่วยงาน ให้มีความเหมาะสมกับนโยบายที่จะนำไปปฏิบัติ

นอกจากนี้ วรรณคดี จันทรศร (2552) ยังได้ศึกษาว่า ในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้น พบปัญหาที่สามารถเกิดขึ้นได้หลากหลายลักษณะ แต่จากการสำรวจปัญหาของการนำนโยบายมา ปฏิบัติของนักวิชาการหลายท่าน อาจแบ่งปัญหาออกเป็น 5 ด้านด้วยกัน คือ

1) ปัญหาด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติส่วนหนึ่งนั้นเกิดจากสมรรถนะของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีความสามารถในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ มากน้อยเพียงใด ปัญหาด้านสมรรถนะนั้นจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปัจจัยย่อยอีกหลายประการ ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคลากร ปัจจัยด้านเงินทุน ปัจจัยด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และปัจจัยด้านวิชาการหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนั้น

2) ปัญหาด้านการควบคุม

ผลงานของนักวิชาการหลายท่านแสดงให้เห็นว่า ปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะเพิ่มมากขึ้น ถ้าหากผู้รับผิดชอบในนโยบายขาดความสามารถที่จะทำการวัดผลหรือควบคุมผลงานของ

หน่วยปฏิบัติ ปัญหาด้านการควบคุมจะมีมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหลายประการ เช่น ความสามารถของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแปลงนโยบายว่าสามารถแปลงนโยบายออกมาเป็นแนวทางปฏิบัติที่สอดคล้องกับความต้องการของนโยบายเพียงใด กิจกรรมของนโยบายมีวัตถุประสงค์ชัดเจนเพียงใด การกำหนดภารกิจหรือมาตรฐานในการปฏิบัติงานสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติงานโดยรวมเพียงใด เป็นต้น

3) ปัญหาด้านความร่วมมือและการต่อต้านการเปลี่ยนแปลง

แม้ว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีสมรรถนะสูง หรือผู้รับผิดชอบมีความสามารถในการควบคุมเพียงใด ถ้าหากสมาชิกในองค์การไม่ร่วมมือกันในการปฏิบัติตามแนวทางของนโยบายแล้ว การนำนโยบายไปปฏิบัติก็คงจะไม่สำเร็จตามเป้าประสงค์ กล่าวคือ ปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีมากขึ้นหากสมาชิกในองค์การหรือหน่วยปฏิบัติไม่ให้ความร่วมมือ หรือต่อต้านการเปลี่ยนแปลงที่เป็นผลมาจากนโยบาย ปัญหาที่เกิดจากการต่อต้านของผู้ปฏิบัตินั้นมักมาจากสาเหตุสำคัญ 7 ประการได้แก่

- การที่นโยบายไม่ได้มาจากรากฐานความต้องการที่แท้จริง
- นโยบายส่งผลให้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานตลอดจนพฤติกรรมในการปฏิบัติงานของสมาชิกในองค์การต้องเปลี่ยนแปลงไป
- หัวหน้าหน่วยปฏิบัติไม่ได้ให้การสนับสนุนนโยบายเท่าที่ควร
- สมาชิกในองค์การหรือหน่วยปฏิบัติทำการต่อต้านเพราะเห็นว่าการปฏิบัติตามนโยบายจะส่งผลทำให้งบประมาณและอัตรากำลังของหน่วยต้องลดลงในระยะยาว อีกทั้งอาจก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนภารกิจและหน้าที่ของบุคลากรอย่างมาก
- สมาชิกในองค์การหรือหน่วยปฏิบัติเห็นว่านโยบายถูกกำหนดขึ้นโดยฝ่ายบริหาร ที่ไม่เข้าใจสภาพความเป็นจริงในการปฏิบัติงาน
- สมาชิกในองค์การหรือหน่วยปฏิบัติไม่เห็นด้วยกับสาระหรือวิธีปฏิบัติในนโยบาย เพราะไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ
- สมาชิกในองค์การหรือหน่วยปฏิบัติไม่ให้ความร่วมมือและต่อต้าน เนื่องจากขาดความรู้ความเข้าใจว่าจะปฏิบัติตามนโยบายเหล่านั้นอย่างไร

4) ปัญหาด้านอำนาจและความสัมพันธ์กับองค์การอื่นที่เกี่ยวข้อง

การปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นถือเป็นปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นภายใต้สภาพแวดล้อมทางการเมือง เน้นการเผชิญหน้า การแสวงหาการสนับสนุน การเจรจาต่อรองในการจัดสรรทรัพยากรหรือผลประโยชน์ระหว่างหน่วยงานหรือองค์การต่างๆ ในการระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

5) ปัญหาด้านความสนับสนุนและความผูกพันขององค์การหรือบุคคลสำคัญ

หากขาดความสนับสนุนและความผูกพันขององค์กรหรือบุคคลสำคัญแล้ว ปัญหาของการนํานโยบายไปปฏิบัติอาจเกิดขึ้นได้ องค์กรที่กล่าวถึงนี้คือ กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ นักการเมือง ข้าราชการระดับสูง ตลอดจนสื่อมวลชน เป็นต้น องค์กรดังกล่าวอาจให้การสนับสนุนทางการเงิน งบประมาณ ตลอดจนสร้างอุปสรรคหรือต่อต้านได้ตามสภาวะอำนาจและสถานการณ์

1.5 การวัดความสำเร็จ และความล้มเหลวของการนํานโยบายไปปฏิบัติ

วรเดช จันทรศร (2552) ศึกษาการวัดความสำเร็จ และความล้มเหลวของการนํานโยบายไปปฏิบัติ โดยสรุปได้ว่า ความสำเร็จ และความล้มเหลวของการนํานโยบายไปปฏิบัตินั้นสามารถแบ่งได้เป็น 3 มิติ ได้แก่

มิติที่ 1 คือการมองผลของการนํานโยบายไปปฏิบัติออกเป็น 3 ระดับ คือ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลสุดยอดหรือผลลัพธ์สุดท้าย

การวัดผลของการนํานโยบายไปปฏิบัตินั้นจะต้องวัดจากจุดเริ่มต้นของการนํานโยบายไปปฏิบัติจนถึงจุดสิ้นสุดของนโยบาย การวัดผลตั้งแต่ต้นจนจบทำให้รู้ได้ว่าวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของนโยบายจะสามารถบรรลุความสำเร็จได้หรือไม่ พิจารณาจากผลที่ได้จากนโยบาย 3 ประการ

- 1) ผลผลิต สามารถวัดได้โดยใช้เกณฑ์ด้านปริมาณ เวลา ค่าใช้จ่าย คุณภาพ และความพึงพอใจ
- 2) ผลลัพธ์ คือผลที่เกิดต่อจากผลผลิต สามารถวัดได้โดยพิจารณาถึงประโยชน์ที่กลุ่มเป้าหมายได้รับจากนโยบาย
- 3) ผลลัพธ์บั้นปลาย กล่าวคือ ผลผลิตและผลลัพธ์โดยรวมส่งผลต่อการพัฒนาประเทศ

มิติที่ 2 ผลของความสำเร็จในการนํานโยบายไปปฏิบัติจะต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาต่อนโยบายหรือโครงการอื่นๆ

ความสำเร็จของนโยบายจะต้องเป็นความสำเร็จที่แท้จริงซึ่งสามารถพิจารณาจากเงื่อนไข 4 ประการคือ 1) นโยบายต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาต่อนโยบายอื่นๆ 2) นโยบายต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาความเชื่อถือของผลนโยบาย 3) นโยบายที่สำเร็จจะต้องไม่มีปัญหาทางด้านมาตรการ 4) การนํานโยบายไปปฏิบัติสำเร็จจะต้องไม่มีปัญหาทางด้านมนุษยธรรม หรือศีลธรรม

มิติที่ 3 ผลรวมของการนํานโยบายไปปฏิบัติทั้งหมดต้องก่อให้เกิดผลของการพัฒนาประเทศที่พึงปรารถนา

การวัดผลความสำเร็จของนโยบายในมิตินี้ นั้น ไม่อาจทำได้โดยตรง แต่สามารถพิจารณาได้จากความสมบูรณ์ของปัจจัยทางการบริหารต่างๆ ว่าเอื้อต่อการทำให้ผลรวมของนโยบายแต่ละนโยบายนำไปสู่ความสำเร็จของประเทศได้แค่ไหน เพียงใด

2. แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุจราจร

2.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

คำว่าอุบัติเหตุ ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ให้ความหมายไว้ว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นความบังเอิญ

พัชรา กาญจนารัตน์ (2522: 6) กล่าวว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ และเหตุการณ์นั้นต้องทำให้บุคคลถึงแก่ความตาย บาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย

วิจิตร บุญยะโทตระ (2531) กล่าวว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่อุบัติภัยขึ้น ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งเหตุดี และเหตุร้าย

ณรงค์ ฌ เชียงใหม่ (2532: 1) กล่าวว่า อุบัติเหตุ หมายถึง อันตรายที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจมาก่อน

เอมอัชมา วัฒนบุรานนท์ (2548: 3) ได้สรุปว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์หรืออันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือตั้งใจมาก่อน ซึ่งมีผลให้บุคคลได้รับบาดเจ็บ อันตราย ตาย หรือสูญเสียทรัพย์สิน

ดรุณี ศรีมณีรัตน์ (2558: 31) กล่าวว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิดมาก่อน และไม่ต้องการที่จะทำให้เกิดขึ้น การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถที่จะป้องกันได้ถ้าหากบุคคลมีความระมัดระวัง และรู้จักการป้องกันอย่างถูกวิธี

จากความหมายของอุบัติเหตุข้างต้น แม้จะเป็นการให้นิยามความหมายในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน แต่มีการนิยามที่สอดคล้องกันคือ อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือไม่ได้ตั้งใจ ซึ่งส่งผลให้เกิดอันตรายต่อทั้งชีวิต และทรัพย์สิน

2.2 สาเหตุของอุบัติเหตุ

พรสุข หุ่นรินทร์ (อ้างถึงใน ดรุณี ศรีมณีรัตน์, 2558: 31-32) กล่าวว่า สาเหตุของอุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 2 ประการคือ

1. พฤติกรรมของคน เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85-90 ซึ่งสามารถแบ่งเป็นองค์ประกอบย่อยได้ดังนี้ ความบกพร่องทางร่างกาย เช่น เป็นโรคหัวใจ ความบกพร่องทางจิตใจ บุคคลประเภทนี้มีการเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบุคคลที่มีความบกพร่องทางร่างกาย เพราะผู้ที่เป็นโรคจิต โรคประสาท อารมณ์เครียดมาก ความตื่นเต้น วิดกกังวลใจสูง ขาดความรู้ความเข้าใจ มีความรู้ไม่ทันต่อเหตุการณ์ในปัจจุบันและความก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทำให้บุคคลเหล่านี้ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีใหม่ๆ โดยเฉพาะการทำงานบางชนิดต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางที่มีความรู้ความสามารถเป็นอย่างดี และ ขาดความรู้

ความเข้าใจในการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือที่ทันสมัย เช่น ชาวชนบทไม่มีความรู้ในการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าต่างๆ อย่างถูกวิธี ขาดทักษะ ไม่มีความชำนาญในการใช้เครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรม และการทำงานก่อสร้าง เช่น คนงานที่เพิ่งเข้าทำงานใหม่ขาดทักษะในการใช้เครื่องจักร มีเจตคติที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น ไม่กล้าทำอะไรหรือเดินทางไปไหนเพราะกลัวอุบัติเหตุ เชื่อว่าอุบัติเหตุป้องกันไม่ได้ มีการใช้สิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด พวกแอมเฟตตามีน ยาม้า ในขณะที่ปฏิบัติงานในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีผลกระทบทำให้บุคคลที่ใช้สิ่งเสพติดเหล่านี้มีบุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย และมีความบกพร่องทางร่างกาย และทางจิตใจเป็นผลตามมา เป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องจักรในการทำงานโรงงานอุตสาหกรรมได้ง่าย มีการดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุเครื่องจักรกล ตัดแขน ตัดนิ้วมือ ฯลฯ เป็นต้น

2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

- สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ความบกพร่องชำรุด หรือเสื่อมสภาพของวัสดุอุปกรณ์ เนื่องจากไม่ได้รับการบำรุงรักษาเช่น เครื่องจักรกลชำรุด เครื่องจักรกลเสื่อมสภาพการใช้งานหรืออุปกรณ์ที่ใช้งานในโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ บกพร่อง เป็นต้น การก่อสร้างไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ไม่มีความปลอดภัย เช่น สร้างอาคารที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ การสร้างถนนคดเคี้ยวเป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้และการก่อสร้างอาคารตึกสูงหลายสิบชั้นโดยไม่มีทางหนีไฟสภาพดินฟ้าอากาศมีทัศนวิสัยไม่ดี เช่น ฝนตกหนัก พื้นถนนในโรงงานอุตสาหกรรมลื่น มีหมอกควัน

- สิ่งแวดล้อมทางสังคม

ความบกพร่องของกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น มีกฎหมายที่ล้าสมัย หรือมีกฎหมายแต่ไม่สามารถบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายได้ ขนบธรรมเนียมประเพณีวัฒนธรรม ความเชื่อและค่านิยมทางสังคมที่สนับสนุนให้บุคคลมีความประมาทหรือชอบโอ้อวด อยากรอง และชอบการเสี่ยงภัยด้วยความตื่นเต้น เพราะสังคมให้ความชื่นชมและนิยม นับถือว่าเป็นความกล้าหาญ นำยกย่องนับถือในการกระทำนั้นๆ สาเหตุของอุบัติเหตุจากการทำงาน (Accident causes) อุบัติเหตุจากการทำงานที่เกิดขึ้นทุกครั้ง จะต้องมีส่วนผสมไม่ได้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเอง

2.3 การเกิดอุบัติเหตุ และการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ดร.ณี ศรีมณีรัตน์ (2558: 29-31) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และการเกิดอุบัติเหตุจราจรว่า คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ คือ ภัยที่เกิดจากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำโดยประมาทเลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อยและง่วงนอน

1) ประเภทของอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 4 ประเภท คือ

- อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ
 - อุบัติเหตุจากการทำงาน (Occupational Accidents) ทั้งในโรงงานและนอกโรงงาน เช่น การก่อสร้าง การประกอบอาชีพเกษตรกรรม และการประกอบอาชีพอื่นๆ
 - อุบัติเหตุในบ้าน (Home Accidents) เช่น พลัดตกหกล้ม ถูกรถยนต์ บังคับ ไฟฟ้าดูด ก๊าซหุงต้มระเบิด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น
 - อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียนจากการเล่นกีฬาและนันทนาการ โรงมหรสพ สถานเริงรมย์ สวนสาธารณะ รวมทั้งอัคคีภัย
- อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะทุกชนิดในท้องถนน ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้งานพาหนะ ผู้เดินเท้าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเกิดจากสาเหตุ 2 ประการ คือ

1) ความบกพร่องของคน หรือผู้ใช้ทาง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 85 โดยพบว่า

- ผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด และมีปัญหาในการแก้ไขพฤติกรรมให้ปลอดภัยได้ยากมาก สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความผิดปกติทางด้านร่างกายและจิตใจ ขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัย เมาสุรา และเสพยาบ้า เป็นต้น
- คนโดยสารและคนเดินเท้า ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดความระมัดระวังไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม หรือสะพานลอย ไม่ข้ามถนนเมื่อรถติดไฟแดง ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ

2) สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 15 สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ สภาพของถนนชำรุดบกพร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐานสภาพดินฟ้าอากาศมีทัศนวิสัยไม่ดี กฎระเบียบของการจราจรที่ใช้อยู่ไม่ชัดเจน และไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน

2.4 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน

วิจิตร บุญยะโทตระ (2531) ระบุว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนประกอบไปด้วยคน ยานพาหนะ และถนนกับสภาพแวดล้อม และจากสถิติของกรมตำรวจนั้นระบุว่าว่ามีสาเหตุจากคนมากกว่าปัจจัยอื่น ทั้งนี้เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจจะพิจารณาสอบสวนหาคนที่เป็นผู้กระทำผิดเป็นหลัก จึงทำให้การระบุสาเหตุจากคนค่อนข้างสูง ในขณะที่ไม่ได้มีการรายงานถึงปัจจัย

อื่นๆมากนัก ถ้าพิจารณาตามหลักการวิเคราะห์ สาเหตุจากคนจะเกิดได้ต่อเมื่อปฏิกิริยาของคนต่อเหตุการณ์เฉพาะหน้า (reaction time) มากกว่า 5 วินาที เช่น ถ้าขับรถอยู่แล้วเห็นภัยที่จะเกิดขึ้น เบื้องหน้า เช่น สุนัขตัดหน้ารถ ถ้าผู้ขับขี่พยายามหยุดรถภายใน 5 นาที จะพิจารณาว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะปัจจัยอื่น แต่ถ้าอุบัติเหตุเกิดก่อน 5 วินาที จึงจะนับว่าเป็นความบกพร่องจากคน

1) ปัจจัยเกี่ยวกับคน

เกี่ยวกับคนขับรถนั้น องค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประสบการณ์ สภาพร่างกาย สภาวะเศรษฐกิจและสังคม

- กล่าวได้ว่า คนหนุ่มเป็นผู้ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่าคนกลุ่มอายุอื่น เพราะมีลักษณะชอบแสดงออก ระวังตัวน้อย ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร และขาดประสบการณ์ ในบางประเทศได้กำหนดให้คนอายุ 21 ปีขึ้นไปจึงจะสอบใบขับขี่ได้ และทำให้อุบัติภัยน้อยลงกว่าประเทศที่กำหนดอายุต่ำกว่าและควรเลิกใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ เพื่อที่จะป้องกันคนสูงอายุที่มีสภาพร่างกายไม่เหมาะสมจะขับรถแต่ยังถือใบขับขี่ตลอดชีพอยู่
- การขาดประสบการณ์ แบ่งเป็นการขาดประสบการณ์ในเครื่องมือ ได้แก่ การได้รับการฝึกฝนไม่เพียงพอ (Inadequate Training) การไม่คุ้นเคยกับพาหนะนั้น เช่น การยืมรถผู้อื่นมาขับ คนขับประจำป่วย ใช้คนอื่นมาขับแทน อีกประการหนึ่งคือ การขาดประสบการณ์ในสภาวะ ได้แก่ สภาพดินฟ้าอากาศ เช่น ผู้ที่เคยขับรถทางเหนือได้รับการย้ายไปขับรถทางภาคใต้จะมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ จากการศึกษาพบว่าเพียงร้อยละ 12 ของผู้มีใบขับขี่ในประเทศไทยได้รับการฝึกหัดจากโรงเรียนสอนขับรถ ดังนั้น การให้ความรู้เรื่องการขับรถอย่างปลอดภัยทั้งในโรงเรียนมัธยม โรงเรียนขับรถ และทางโทรทัศน์ จะช่วยลดอุบัติภัยลงได้
- สภาพร่างกาย ได้แก่ การที่ป่วยอยู่แต่ต้องขับรถ หรือไม่ป่วยแต่ต้องขับติดต่อกันนานเกินไป เช่น การขับรถทางไกลโดยไม่เปลี่ยนคนขับ ทำให้ร่างกายอ่อนล้า คนขับรถบรรทุกและคนขับรถโดยสารทางไกลในประเทศไทยขับรถวันละมากกว่า 10 ชั่วโมง จึงเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงจากรถทั้งสองประเภทนี้สูง มาตรการป้องกันจึงต้องลดเวลาขับรถ ของคนขับรถบรรทุกทางไกล (รถสิบล้อ) และรถโดยสารทางไกลให้น้อยลง
- สภาพจิตใจและอารมณ์ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ รายงานจากการศึกษาในประเทศอังกฤษพบว่า คนขับรถโดยสารในลอนดอนเมื่อเข้ามาทำงานใหม่ๆ มีอุบัติเหตุุน้อยมาก เนื่องจากอารมณ์ยังแจ่มใส เมื่อเวลา 6 เดือนผ่านไป เริ่มมีอุบัติเหตุ มีการบันทึกภาพคนขับโดยไม่ให้รู้ตัวล่วงหน้า พบว่า คนขับหน้าตาบูดบึ้ง มีอารมณ์เครียด เมื่อนำมาตรวจร่างกายพบว่า มีความดันโลหิตสูงขึ้น มีคลอเรสเตอรอลสูงขึ้น ติดตามด้วยโรคไตและโรคหัวใจ กลุ่มอาการเหล่านี้เรียกรวมกันว่า Autosclerosis (เป็นความแข็งของเส้นเลือดซึ่งเกิดจากรถยนต์) ต่อมาได้ทดลองนำผู้หญิงมาขับรถโดยสารแทน พบว่าหลัง 6 เดือนยังมีอารมณ์ยิ้มแย้มอยู่ ทำให้แนวโน้มในอนาคต

ผู้หญิงจะขับรถโดยสารมากขึ้น ซึ่งน่าจะได้นำมาทดลองใช้ในประเทศไทย รวมทั้งจัดให้มีการหมั่นเวียนคนขับรถของขนส่งมวลชนกรุงเทพให้ได้เปลี่ยนไปขับในเส้นทางอื่นๆบ้าง เพื่อป้องกันความจำเจ และควรทำห้องปรับอากาศให้กับคนขับเพื่อป้องกันความเครียดเนื่องจากประเทศไทยเป็นเมืองร้อน

■ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ซึ่งแบ่งได้ 3 ระดับ

- การดื่มเพื่อสังคม (Responsible drinking, Social drinking) เป็นการดื่มอย่างมีความรับผิดชอบ ประมาณเบียร์ 2 แก้ว มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 49 มก.%
- การดื่มโดยมีความเสี่ยง (Risk drinking) มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 50-99 มก.%
- การดื่มจนเมา (Intoxicated drinking) ประมาณดื่มเบียร์มากกว่า 5 แก้ว มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มก.%

จากการศึกษาผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน (Fatal accident) ในยุโรปและอเมริกาพบว่าประมาณร้อยละของอุบัติเหตุถึงเสียชีวิตนั้น มีสาเหตุมาจากแอลกอฮอล์

- เมื่อประสบอุบัติเหตุรถยนต์ในขณะที่รถวิ่งด้วยอัตราความเร็ว 40 กม./ชม. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจะถูกแรงกระแทกด้วยความแรงเท่ากับตกจากที่สูง 10 เมตร ทำให้เกิดการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ และใบหน้า ทรวงอก และขา ดังนั้นการรณรงค์ให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ติดตามด้วยการบังคับตามกฎหมายจะสามารถลดอัตราการบาดเจ็บและตายของผู้ขับรถและผู้โดยสารได้เป็นอย่างมาก

- เนื่องจากขาดแคลนขนส่งมวลชน ทำให้ประชาชนชนขายอาหารส่วนตัวมาใช้ ทำให้จำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นทุกปี จนกระทั่งมีปริมาณมากกว่ารถประเภทอื่นๆ ทำให้สถิติของบาดเจ็บทางสมองเนื่องจากอุบัติเหตุมีอัตราสูง และมีอันตรายสูงตาม ดังนั้น การรณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร) สวมหมวกนิรภัย ติดตามด้วยการบังคับกฎหมายให้ใช้หมวกนิรภัยจะสามารถลดอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างได้มาก และมีความจำเป็นอย่างสูงคนเดินเท้า

คนเดินเท้าประสบอุบัติเหตุสูงมาก ทั้งนี้เพราะขาดความรู้เรื่องการเดินทางอย่างปลอดภัย การสวมเสื้อผ้าสีเข้มเดินในเวลากลางคืน การไม่เดินข้ามสะพานข้ามและทางม้าลาย รวมทั้งการวางเท้าแรมแผลงลอยบนทางเท้า ทำให้คนเดินเท้าต้องลงมาเดินหรือคอยรถประจำทางบนผิวจราจร และไม่สามารถใช้สะพานลอยได้โดยสะดวก เพราะมีเท้าแรมแผลงลอยมากีดขวาง

มาตรการการแก้ไขจึงต้องให้ความรู้แก่คนเดินเท้าให้รู้จักเดินอย่างปลอดภัย การจัดระบบเท้าแรมแผลงลอยไม่ให้กีดขวางการจราจร การรณรงค์และบังคับการตามกฎหมายให้คนเดินเท้าเดินข้ามสะพานลอยและทางม้าลาย การทาสีทางม้าลายให้ชัดเจน รวมทั้งเพิ่มแสงสว่างเวลากลางคืนให้เพียงพอ การรณรงค์ให้ใช้วัสดุสะท้อนแสงติดตัวเวลาเดินทางกลางคืน เพื่อให้รถได้มองเห็นแต่ไกล

2) ปัจจัยเรื่องรถ และยานพาหนะ

ปัจจัยด้านยานพาหนะ (กรมการขนส่งทางบก, 2559) ผลของการออกสืบสวนในหลายกรณี พบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของยวดยานโดย สามารถสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะ ที่ประกอบขึ้นในประเทศส่วนหนึ่งไม่มีการรับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ที่นั่งผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรง
- อุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยาง และเสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้ยางหล่อดอก สลัก ยึดลูกพวงขำรูด ประตุขำรูด
- การดัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด
- ความแตกต่างระหว่างความสูงรถบรรทุกกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดการชนหรือเฉี่ยวชน ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร หลุดเข้าไปใต้ท้องรถบรรทุกได้
- รถที่มีการติดตั้งแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ไม่มีระบบการหยุดจ่ายแก๊สทันที เมื่อมีแรงดันผิดปกติเกิดขึ้นในระบบ
- การนำรถกระบะมาดัดแปลงเป็นรถสองแถวเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือรับส่ง ซึ่งเป็นรถที่ขาดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เนื่องจาก ที่นั่งไม่ได้มาตรฐานและไม่มีเข็มขัดรัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารจะหลุดออกจากตัวรถ รถกระบะไม่ได้ออกแบบไว้เพื่อโดยสารที่ท้ายกระบะอย่างปลอดภัย เนื่องจากไม่มีเบาะนั่งและการยึดรั้งผู้โดยสาร และเป็นการผิด พรบ. จราจร 2522 มาตรา 4 ยกเว้นจะมีการทำให้ รถกระบะมีความปลอดภัยในกรณีที่มีการชนเกิดขึ้น
- เกิดเงื่อนไขของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot) กับผู้ขับขี่รถกระบะ

3) ปัจจัยด้านถนนและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุของ กรมการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2559 ในกรณีศึกษา พบว่าความบกพร่องของถนนเป็นปัจจัยต่อความ รุนแรงของอุบัติเหตุโดยสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ทางลาดชันที่มีค่าสูงเกินกว่าความสามารถในการขับขี่แบบปกติ
- ทางฉุกเฉินสำหรับจอดรถ ของถนนที่ลาดชันหรือทางที่ตัดผ่านหุบเขา ไม่ได้มาตรฐาน
- ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยถูกบดบัง เช่น ต้นไม้ สิ่งปลูกสร้าง
- การเปิดกลับรถบริเวณที่มีการจราจรคับคั่งหรือตรงกับทางเข้าออกหมู่บ้าน ทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกหรือบริเวณทางโค้งบนถนนที่มีความเร็วสูง
- การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เช่น ป้ายบอกที่กลับรถ

- ถนนลื่น เนื่องจาก Skid Resistance ต่ำและถนนที่เป็นหลุมบ่อเมื่อฝนตกเป็นอันตรายมาก
- ถนน 2 ช่องจราจรที่มีไหล่ทางแคบ และลาดชัน ไม่มีการปรับกายภาพของถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นแบบให้อภัย (Forgiving Highway) แก่ผู้ใช้ถนนที่ผิดพลาด
- การออกแบบและการก่อสร้างไม่เหมาะสม เช่น การยกโค้งบริเวณทางโค้งไม่เหมาะสมทั้งขนาดการยก และอุปกรณ์ประกอบทางโค้งไม่เพียงพอ
- สภาพข้างทางที่อันตราย เนื่องจากสภาพในเขตปลอดภัย (Clear Zone) มีสิ่งกีดขวางซึ่งเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ วัสดุที่ใช้เป็นวัตถุแข็ง เช่น หลักนำทางคอนกรีต (Guide Post) ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่เส้นผ่านศูนย์กลางเกินกว่า 10 ซม. และเสาสาธารณูปโภคต่างๆ
- ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนก่อนจะถึงรางรถไฟจะเป็นเนินสูง บริเวณระหว่างรางไม่ราบเรียบ ระยะมองเห็นปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น

2.5 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ

กรมการขนส่งทางบก (2559) สรุปข้อมูลด้านอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ สำหรับรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถตู้โดยสาร สามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักได้ดังต่อไปนี้

- รถจักรยานยนต์รถจัดเป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุดจากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น พบว่า วัยรุ่นจนถึงวัยทำงานตอนต้นจัดเป็นกลุ่มเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุโดยอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งมักเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนโดยพฤติกรรมในการขับขี่การใช้ความเร็วและการดื่มสุรา
- รถโดยสารขนาดใหญ่ถึงแม้ว่าจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุจะไม่มากนักแต่เกิดความสูญเสียมากในแต่ละครั้ง

ปัจจัยทั้งด้านคน พฤติกรรมขับขี่ ที่เป็นองค์ประกอบที่นำไปสู่การเกิดเหตุ 1) การเร่งและอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ 2) การขับรถติดต่อกันเป็นเวลานาน 3) ไม่ปฏิบัติตามป้ายเตือน 4) การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติด 5) การไม่มีประสบการณ์ในเส้นทางหรือความชำนาญเส้นทางของผู้ขับขี่ รวมทั้งสภาพ อารมณ์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ฉุนเฉียว โกรธ ทะเลาะกับผู้โดยสาร ถูกยั่วยุจาก ผู้ใช้ทางอื่น เป็นต้น

ปัจจัยด้านรถ รถสองชั้นที่วิ่งในเส้นทางเสี่ยงถนนโค้งลงเขาต่อเนื่อง 1) ปัญหาจากความสูงของตัวรถและเกิดแรงหนีศูนย์กลาง 2) ปัญหาเรื่องระบบพื้นฐานของตัวรถ เช่น ระบบเบรก และระบบช่วงล่าง 3) การดัดแปลงสภาพรถเมื่อถูกดัดแปลงและขอจดทะเบียนใหม่เพื่อเป็นรถ สองชั้น ยังคง ใช้ระบบเบรกเดิม

ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารมักพบว่าถึงแม้ถนนจะไม่ได้เป็นสาเหตุโดยตรงแต่ก็มักจะเป็นองค์ประกอบหลักร่วมกับข้อผิดพลาดของผู้ขับขี่ เช่น ถูก

สร้างมาเป็นเวลานานมีการออกแบบ เพื่อรองรับการจราจรในอดีต ปัจจุบัน มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น

- รถตู้ พฤติกรรมการโดยสารและลักษณะยานพาหนะที่บกพร่องเป็นสาเหตุที่สำคัญในการเพิ่มจำนวนและความรุนแรง ดังนี้ 1) การโดยสารเกินจำนวนบนรถตู้โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนหรือรถตู้ที่แปลงสภาพเป็นรถ รับส่งนักเรียนมักให้นั่งเบียดกันเกินจำนวน 2) การโดยสารรถนักเรียนที่มาจากรถกระบะดัดแปลงทั้งจำนวนที่มากเกินไปและการห้อยโหน นอกตัวรถ 3) การโดยสารรถตู้ โดยไม่มีการรัดเข็มขัดนิรภัยหรือโดยสารเกินจำนวนเบาะที่กำหนด เข็มขัดนิรภัยจึงมีไม่ครบ ยานพาหนะ เป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในขณะเกิดเหตุดังนี้ 4) การใช้รถตู้ที่เก่า มีโครงสร้างห้องโดยสารไม่แข็งแรง มาดัดแปลงเพื่อเป็นรถรับส่งนักเรียน 5) โครงสร้างของห้องโดยสารรถตู้ไม่มีความแข็งแรง เมื่อเกิดการพลิกคว่ำมักพบว่าผู้โดยสารถูกโครงสร้างของรถทับ 6) รถตู้หลายคันใช้เชื้อเพลิงหลายระบบในคันเดียวกันเช่น มีทั้งถังแก๊ส LPG, CNG และระบบน้ำมัน 7) การยึดรั้งเหนี่ยวรั้งของรถตู้ไม่มีความมั่นคงแข็งแรง พอเก้าอี้โดยสารมักหลุดจากพื้น
- ถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยส่งเสริมและบางกรณีเป็นปัจจัยหลัก ดังนี้ มีการเปิดช่องกลับรถกลางถนนโดยไม่มีทางเบี่ยง , ไฟสัญญาณจราจรในทางแยกขนาดใหญ่ปิด ในขณะที่ปริมาณการจราจรคับคั่ง , มีร่องระบายน้ำกลางถนนที่ลึกโดยไม่มีราวกันหรือรั้วกัน , ป้ายเตือนการซ่อมบำรุงอยู่ในระยะกระชั้นชิด และไม่มีไฟเตือน

3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

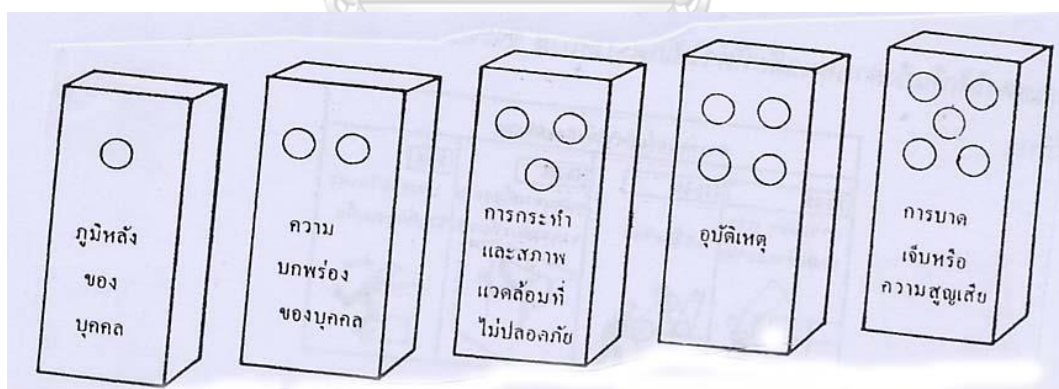
จากการทบทวนแนวคิดที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบแนวคิดที่มีความน่าสนใจ ได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีโดมิโน แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุสวิสชีส โมเดล ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ ทฤษฎีพลังงาน มาตรการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

ทฤษฎีโดมิโน (อ้างถึงใน ดร. ตรี ศรียะรัตน์, 2558: 33) เป็นทฤษฎีที่กล่าวเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุที่สามารถป้องกันได้ เฮนริก เป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน ได้มีแนวความคิดปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น สิ่งหนึ่งจะเกิดขึ้นเมื่อมีสิ่งหนึ่งได้เกิดขึ้นแล้ว การเกิดจะเป็นไปในลักษณะต่อเนื่องเป็นลูกโซ่เหมือนกับการตั้งตัวโดมิโนไว้ในแถวเรียงกัน 5 ตัว เมื่อตัวแรกล้มลง จะทำให้ตัวถัดมาล้มลงต่อกันไปเรื่อยๆ จนหมดแถว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นโดมิโนตัวหนึ่งในระบบลูกโซ่ ถ้าขบวนการเหล่านี้ถูกขัดขวาง โดยวิธีการใดวิธีการหนึ่ง ตัวโดมิโนอาจไม่ล้มเหลวทั้งแถว อุบัติเหตุและการบาดเจ็บหรือเสียหายอาจไม่เกิดขึ้น ดังนั้น เฮนริก จึงได้กล่าวว่าการบาดเจ็บและ

ความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ (เหตุการณ์ที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัว โดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามไปด้วย ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background) ได้แก่ สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่การศึกษา
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล ได้แก่ การปฏิบัติงานโดยขาดความยั้งคิด อารมณ์รุนแรง ประสาทอ่อนไหวง่าย ความตื่นเต้นขาดความรอบคอบ เพิกเฉยละเลยต่อการกระทำที่ปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งความผิดปกติ ดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย
3. การกระทำ หรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/unsafe conditions) ได้แก่ ยืนทำงานภายใต้น้ำหนักที่แขนอยู่ การติดเครื่องยนต์โดยไม่แจ้งหรือเตือน ชอบเล่นหยอกล้อถอดเซฟการ์ดของเครื่องจักรออก ขาดเครื่องป้องกันจุดอันตรายหรือจุดที่มีการเคลื่อนที่ไม่มีรั้วกัน เสียงดังเกินไป แสงสว่างไม่เพียงพอ การระบายอากาศไม่ดี เป็นต้น
4. อุบัติเหตุ (Accident) ได้แก่ การตกจากที่สูง สิ้นหกล้ม เดินสะดุด สิ่งของหล่นจากที่สูง วัตถุกระเด็นใส่ถูกวัตถุ
5. การบาดเจ็บหรือความสูญเสีย (Injuries of Damage) ได้แก่ นิ้วขาด เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เป็นต้น



รูปที่ 12 ตัวโดมิโนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ที่มา: <http://eu.lib.kmutt.ac.th/elearning/Courseware/TEN121/chapter1/chapter1.htm>

3.2 แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Proneness Theory)

แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (อ้างถึงใน pao, 2559) เกิดขึ้นโดยนักวิจัยอังกฤษ 2 คนคือ Major Greenwood และ Hilda M. woods ที่ได้ทำการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานในประเทศอังกฤษ โดยอธิบายถึงการเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ คือ การที่บางบุคคลเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าคนอื่นๆ แต่ความเอนเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุอธิบายถึงว่า “ทำไมบุคคลนั้นจึงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนอื่นๆ” ความเอนเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าซึ่งแต่ละคนย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้เท่าๆ กัน

ความเอนเอียงที่จะทำให้บุคคลเกิดอุบัติเหตุ

1. ความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีกำหนดเวลาในช่วงสั้นๆ โดย เกิดผลในระยะวิกฤต คือ ในสภาพบุคคลที่เครียด แต่เมื่อระยะวิกฤตเหล่านั้นหมดไป บุคคลก็จะปรับตัวในสภาพเดิมได้ แต่อยู่ภายใต้ความรู้สึกกดดันที่มี ความเอนเอียงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น บุคคลที่อยู่ระยะพักฟื้นจะมีความอ่อนเพลียซึ่งความอ่อนเพลียนี้จะเป็นเหตุสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. ความเอนเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคล มีสาเหตุใหญ่มาจากแหล่งภายในที่ประกอบด้วย บุคลิก สภาพจิตใจและสภาพ ร่างกาย

- บุคลิกลักษณะ พวกนี้จะมีบุคลิกลักษณะที่ต่อต้านสังคม มีพฤติกรรมที่ เปิดเผยชอบแหวกกฎ (ทำลายกฎเกณฑ์)
- สภาพจิตใจ คือ พวกอารมณ์รุนแรงต่างๆเช่น อากาารซึมเศร้า ฉุนเฉียวง่าย มีความเครียดสูง และพวกที่มีกฎเกณฑ์จะมีแนวเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุสภาพร่างกาย เช่น สายตาผิดปกติ ความชรา เป็นต้น เหล่านี้ จะทำให้บุคคลเสียความสามารถในอันจะทำให้เกิดความปลอดภัย

Karl Marbe (1926) นักจิตวิทยาชาวเยอรมันได้เสนอความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ อันเป็นลักษณะบุคลิกภาพซึ่งมีแนวเอนเอียงให้บุคคลได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งแนวคิดนี้ได้ศึกษาลักษณะธรรมชาติของบุคคลที่มีส่วนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งแยกประเภทบุคคลหรืออาจเรียกว่า เป็นปัจจัยซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุไว้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- ผู้ที่มีลักษณะ X ได้แก่ ผู้มีความเอนเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ
- ผู้ที่มีลักษณะ Y ได้แก่ ผู้มีความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

บุคคลประเภทเอ็กซ์ (Type X) มีความเอนเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ (Non-Accident-Prone)	บุคคลประเภทวาย (Type Y) มีความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Prone)
<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ที่มีระเบียบแบบแผน 2. ผู้ที่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต 3. ผู้ที่พอใจในชีวิตประจำวัน 4. ผู้ที่เคารพสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น 5. ผู้ที่ไม่เผด็จการ 6. ผู้ที่ไม่ชอบโต้เถียงหรือทะเลาะวิวาท 7. ผู้ที่นึกถึงผู้อื่น 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ที่ไม่มีระเบียบแบบแผน 2. ผู้ที่ไม่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต 3. ผู้ที่ไม่พอใจในชีวิตประจำวัน 4. ผู้ที่ไม่สนใจในสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น 5. ผู้ที่ไม่มีมนุษยสัมพันธ์ 6. ผู้ที่ระงับอารมณ์ ความรู้สึกเกลียดชังยาก 7. ผู้ที่นึกถึงแต่ตัวเอง

ส่วน Shaw and Sichel ได้รวบรวมลักษณะบุคลิกภาพของคนเราที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุไว้ โดยพิจารณาลักษณะบุคคลที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและไม่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุดังนี้

ลักษณะของผู้เสี่ยงอุบัติเหตุมาก

- ผู้ที่บกพร่องทางจิตใจ เป็นโรคจิต โรคประสาท
- ผู้ที่ไม่ฉลาด ขาดสมาธิ ไม่รู้จักสังเกต
- ผู้ที่ขาดระเบียบวินัย
- ผู้ที่ปรับตัวไม่ได้ หรือปรับตัวไม่ได้
- ผู้ที่มีอารมณ์ไม่มั่นคง ขาดการควบคุมอารมณ์ อารมณ์ฉุนเฉียว
- ผู้ที่ขอปรึกษา ไม่มีความพึงพอใจ
- ผู้ที่ขาดความอดทน ถูกครอบงำและข่มขู่ง่าย
- ผู้ที่เห็นแก่ตัว คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตน
- ผู้ที่มีความเชื่อโบราณ ไม่มีเหตุผล
- ผู้ที่มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมกับวัย ขาดวุฒิภาวะ
- ผู้ที่ไม่รู้จักช่วยตนเอง ไม่กล้าตัดสินใจ
- ผู้ที่มีความเชื่อมั่นตัวเองสูงเกินไป
- ผู้ที่ชอบการแข่งขันมาก
- ผู้ที่มีทัศนคติต่อต้านสังคม หรือมีแนวโน้มที่จะก่ออาชญากรรม

ลักษณะของผู้ที่เสี่ยงอุบัติเหตุน้อย

- ผู้ที่ควบคุมตัวเองได้ดี มีวุฒิภาวะ และมีสุขภาพดี

- ผู้ที่ปรับตัวเข้ากับสังคมได้และมีความรับผิดชอบ
- ผู้ที่ควบคุมอารมณ์ได้ ไม่ก้าวร้าวมากเกินไป
- ผู้ที่สามารถประเมินสถานการณ์และตัดสินใจได้
- ผู้ที่เรียนรู้ได้เร็ว โดยเฉพาะจากประสบการณ์และการทำผิดพลาด
- ผู้ที่เป็นมิตร ร่าเริง และรู้จักการยอมรับ

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในแต่ละช่วงชีวิต ย่อมมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ ดังนั้นผู้ที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ก็มีใช้ว่าจะเป็นผู้บุคคลที่ได้รับอุบัติเหตุเสมอ หรืออุบัติเหตุซ้ำซาก (Accident-repetitiveness) และผู้ที่มีความละเอียงที่จำไม่เกิดอุบัติเหตุก็มีใช้จะรับประกันได้ว่า เป็นบุคคลที่มีภูมิคุ้มกันการเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดไป ทุกคนมีสิทธิและโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ

3.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุสวิสชีส โมเดล (Swiss Cheese Model)

รูปแบบของแผ่นชีสสวิส (Swiss Cheese Model) (อ้างถึงใน pao, 2559) นั้น ใช้สำหรับการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) และการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) โดยมักใช้ในกิจการที่มีความเสี่ยงสูง เช่น การบิน (Aviation), วิศวกรรม (Engineering) และทางการแพทย์ (Healthcare) โดยแนวคิดนี้จะมองว่า มนุษย์เราแต่ละคนนั้น เปรียบเสมือนแผ่นชีสแต่ละแผ่น ที่มีรูพรุนบนแผ่นซึ่งรูพรุนเหล่านี้ก็คือจุดอ่อน หรือความผิดพลาดส่วนบุคคลนั่นเอง ซึ่งแต่ละการกระทำของมนุษย์แต่ละคนจะเหมือนกับการเลื่อนซ้ายขวาบนล่างของแผ่นชีสแล้วถ้ามีความผิดพลาดเกิดขึ้น (Hazards) รวมกัน แล้วลูกศรสีแดง คือ อันตรายที่เกิดขึ้นมัน สามารถทะลุจากแผ่นหนึ่ง ไปยังอีกแผ่นหนึ่งได้มัน ก็จะ สามารถก่อให้เกิดความเสียหาย (Losses) ในท้ายที่สุดได้

ดังนั้น อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นได้เมื่อมีอันตรายเกิดขึ้นพร้อมๆ กับที่มีความผิดพลาดต่างๆ เกิดขึ้นพร้อมกัน ตัวอย่างเช่น ในระบบการบิน การที่เครื่องบินจะสามารถบินได้อย่างปลอดภัย เดินทางถึงจุดหมายอย่างสวัสดิภาพนั้น ประกอบไปด้วยปัจจัยหลายอย่าง เริ่มตั้งแต่การออกแบบเครื่องบิน วัสดุอุปกรณ์การประกอบ วิศวกรการบินช่างดูแล นัก บิน แอร์โฮสเตรส พนักงานภาคพื้น เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATC) ผู้โดยสาร รวมถึงไปสภาพอากาศแล้วก็มีอีกมากมายหลากหลายปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดความผิดพลาดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม Swiss Cheese Model นั้นเป็นเพียงทฤษฎีที่มาอธิบายความผิดพลาด หรือความ เสี่ยงต่างๆ ที่เกิดขึ้น หรืออาจจะเกิดขึ้นเท่านั้น และหลังจากนี้หน้าที่การออกกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในแต่ละขั้นตอนกระบวนการนั้นจะสำคัญอย่างยิ่งยวดเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุผิดพลาดหรือโศกนาฏกรรมขึ้นมาได้นั่นเอง

3.4 ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ (Imbalance Cause Theory)

ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ (Imbalance Cause Theory) (อ้างถึงใน Pao, 2559) เป็นทฤษฎีที่กล่าวถึง การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่เกิดจากการขาดดุลยภาพชั่วขณะหนึ่ง ระหว่างพฤติกรรมของคนกับระบบการทำงานที่บุคคลนั้นกระทำอยู่

อุบัติเหตุเกิดจากการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยประมาณร้อยละ 88 เกิดจากสภาวะไม่ปลอดภัยประมาณ ร้อยละ 10 ส่วนอีกร้อยละ 2 เกิดจากสาเหตุที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

สำหรับสาเหตุที่ช่วยสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุนั้นมี 3 ประการคือ

1. ความบกพร่องในการดูแลปฏิบัติงาน
2. สภาวะจิตใจของผู้ปฏิบัติงาน
3. สภาวะทางร่างกาย

การป้องกันไม่ให้เกิดการขาดดุลยภาพได้โดยการแก้ไขเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน หรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบการทำงาน หรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงทั้งพฤติกรรมของคน และระบบการทำงานควบคู่กันไป

3.5 ทฤษฎีพลังงาน (Energy Cause Theory)

ทฤษฎีพลังงาน (Energy Cause Theory) (อ้างถึงใน สูดาว เลิศวิสุทธิไพบูลย์, 2550 :452) Haddon ได้ตั้งสมมุติฐานอธิบายการเกิดการบาดเจ็บและอุบัติเหตุซึ่งเป็นที่ยอมรับกันมานานโดยไว้ 2 ประการ คือ

1. การบาดเจ็บเกิดจากการที่พลังงานกระทบกับร่างกายคนในปริมาณที่สูงเกินกว่าร่างกายหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายจะทนต่อแรงกระทบนั้นได้ เช่น แขนขาหักเพราะถูกกระทบจากรถชน ศีรษะแตก เนื่องจากวัตถุหล่นใส่เกิดแผลไหม้ จากกรดหรือด่าง เป็นต้น

2. การบาดเจ็บเกิดจากการแลกเปลี่ยนพลังงานระหว่างร่างกายหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายกับแรง ซึ่งมากระทบในลักษณะที่ผิดปกติ (Abnormal Energy Exchange) ทำให้เกิดการบาดเจ็บขึ้น เช่น การได้รับพิษจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การจมน้ำทำให้ขาดอากาศหายใจ เป็นต้น

ตัวอย่าง รถยนต์วิ่งมาชนคน ถ้าชนเบาๆ ร่างกายหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายทนต่อแรงกระทบได้ ก็จะไม่เกิดการบาดเจ็บแต่อย่างใด แต่ถ้าแรงกระทบนั้นสูงเกินกว่าที่ร่างกายหรือส่วนใดส่วนหนึ่ง ของร่างกายจะทนทานได้ ก็จะมีการบาดเจ็บขึ้น

3.6 มาตรการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ

เอมอัชมา วัฒนบูรานนท์ (2548) โดยทั่วไปการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุมีมาตรการสำคัญ 3 ประการ ดังนี้

1. การให้การศึกษา (Education)

การให้การศึกษาเป็นการให้ความรู้แก่เด็กนักเรียน เยาวชน และประชาชนทุกระดับเพื่อให้เกิดความเข้าใจ ตระหนักถึงปัญหา และมีจิตสำนึกที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย หรือมีสวัสดินิสัย (Safety Minded) ซึ่งก็คือการให้ “สวัสดิสึกษานั่นเอง”

สวัสดิสึกษา หมายถึง กระบวนการจัดการเรียนการสอน และประสบการณ์ให้ผู้เรียนได้พัฒนาความรู้ มีทัศนคติหรือจิตสำนึกของความปลอดภัย และรู้จักปฏิบัติตนให้พ้นภัย ทั้งนี้เพื่อลดอัตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลงมากที่สุด การสอนเรื่องความปลอดภัยหรือสวัสดิสึกษาจึงเป็นการให้บุคคลรู้จักป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ ป้องกันผู้อื่นจากอุบัติเหตุ และปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัยหรือสวัสดินิสัยให้เกิดขึ้น

2. การปรับปรุงทางวิศวกรรม (Engineering)

การปรับปรุงทางวิศวกรรมเป็นการปรับปรุงแก้ไขทางวิศวกรรม การจราจร วิศวกรรมการทาง วิศวกรรมความปลอดภัยในโรงงานและจากการทำงาน ซึ่งได้แก่ การปรับปรุงในเรื่องถนนหนทาง สิ่งก่อสร้างและเครื่องประดิษฐ์ อุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันให้มีมาตรฐานความปลอดภัย

3. การบังคับตามกฎหมาย (Enforcement)

การออกกฎหมายให้ปฏิบัติตามเพื่อลดอุบัติเหตุ เช่น การออกกฎหมายจราจร การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สิ่งก่อสร้างต่างๆ ซึ่งต้องมีการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง หากฝ่าฝืนกฎระเบียบให้มีการปรับหรือลงโทษโดยมีการปฏิบัติอย่างจริงจัง

ในปัจจุบันมีปัญหาเรื่องการขาดการประเมินผลและปรับปรุงแก้ไข จึงมีการเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มอีก 2 ประการ คือการประเมินผล (Evaluation) และ การปรับปรุงแก้ไข (Evolution) ดังนี้

- การประเมินผล (Evaluation) การประเมินผลในด้านการให้การศึกษา การปรับปรุงทางวิศวกรรม และการบังคับตามกฎหมาย ซึ่งจะต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ และประเมินผลเป็นประจำ เพื่อให้ทราบข้อบกพร่องหรือจุดอ่อนของแต่ละด้าน ซึ่งจะช่วยให้มีการปรับแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

- การปรับปรุงแก้ไข (Evolution) การปรับปรุงแก้ไขสิ่งบกพร่องต่างๆ เพื่อให้ได้มาตรฐานที่เหมาะสมกับสังคมนั้นๆ ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุได้

4. ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน และ กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ 5E

จากการจัดการประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่องความปลอดภัยทางถนน (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for Action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 โดยได้เชิญผู้บริหารระดับสูง/ผู้แทนของประเทศต่างๆ รวมไปถึงผู้แทนคณะกรรมการภูมิภาคของสหประชาชาติ องค์การอนามัยโลก และองค์กรภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติ เข้าร่วมประชุม (RYT9, 2553) รายงานขององค์การอนามัยโลกแสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก และได้ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก ที่จะรณรงค์ให้ประเทศสมาชิกร่วมมือกันลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้อย่างน้อย 50 % หรือมีอัตราการตายไม่เกิน 10 คน ต่อประชากร 1 แสนคน โดยทุกประเทศต้องกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติและประกาศให้ปี 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และกำหนดเป้าหมาย เพื่อดำเนินการให้เหมาะสมในแต่ละประเทศ นอกจากนี้ยังให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงานและงบประมาณโดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการ (เรียกว่า 5 เสาหลัก) คือ การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user behavior) และการปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนับว่ามีความรุนแรงสูงเมื่อเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติสูง จึงต้องมีแนวทางการดำเนินงานตามกรอบปฏิญญามอสโก เพื่อให้การดำเนินการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีเป้าหมายเชิงนโยบายที่ชัดเจนสอดคล้องกับเป้าหมายตามมาตรฐานสากล จึงควรดำเนินการ ดังนี้

กรอบแนวทางทศวรรษ แห่งความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติตามเสาหลัก 5 ด้าน ประกอบด้วย (กระทรวงคมนาคม, 2559)

1. เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) เสริมสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยส่งเสริมการสร้างความร่วมมือ ของภาคีจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน และเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐาน เชิงประจักษ์เพื่อนำไปปฏิบัติติดตาม ประเมินผล และประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

2. เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) สร้างมิติต่อความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครอง การบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว (Vulnerable) ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบ ติดตามประเมินผล (Assessment) ของโครงสร้างพื้นฐานถนน (Road Infrastructure) การส่งเสริมการวางแผน ออกแบบและก่อสร้าง ภารกิจสำคัญคือ การสร้างระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ทุกประเภท และวางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน

3. เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยมาใช้งานจริง จะทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น โดยมีมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ และสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ เช่น การกำหนดให้รถทุกคัน ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและและระบบรั้งยึด การใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์เพื่อหลีกเลี่ยงการชนอย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า เป็นต้น

4. เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน ควบคุม ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ทั้งนี้ภารกิจสำคัญคือ กำหนดมาตรการบังคับใช้ กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึดสำหรับเด็ก กำหนด มาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม เป็นต้น

5. เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุและพัฒนาความสามารถของระบบ สุขภาพและระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาว เพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ ภารกิจสำคัญคือ การพัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล การวางระบบฟื้นฟูสุขภาพ ร่างกายและจิตใจได้รับอุบัติเหตุการส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ได้รับอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย				
เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจร อย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ ยานพาหนะที่ปลอดภัย	เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่าง ปลอดภัย	เสาหลักที่ 5การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
<p>1.กำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์</p> <p>2.ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือจากภาคีทุกภาคส่วน</p> <p>3.บริหารจัดการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบันทึกข้อมูล รวบรวมข้อมูลและสถิติที่ถูกต้อง ครบถ้วนตรงตามความต้องการ</p>	<p>1.สร้างระบบโครงข่าย ถนนที่ปลอดภัยสำหรับ ผู้ใช้รถใช้ถนนทุก ประเภท</p> <p>2.วางระบบติดตาม ประเมินผลของ โครงสร้างพื้นฐานถนน</p> <p>3.ตรวจสอบ ความปลอดภัยทางถนนและปรับปรุงจุดเสี่ยง จุดอันตรายให้ปลอดภัย</p> <p>4.ก่อสร้างราวกันอันตราย</p> <p>5.ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพิ่มป้ายจำกัดความเร็ว การเข้มงวด ดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทาง</p> <p>6.ปรับปรุง บำรุงรักษา และพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>7.พัฒนา ช่องทางจักรยานให้มีมาตรฐานความปลอดภัย และสวยงามสามารถใช้งานได้จริงและเข้มงวดไม่ให้นยานพาหนะอื่นเข้าไปใช้</p> <p>8.เร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไข ปัญหาจุดตัดทาง รถไฟกับถนนตามมติ คณะรัฐมนตรี</p>	<p>1.ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามมาตรฐานสากล</p> <p>2.กำหนดให้รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึด</p> <p>3.การใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์ เพื่อหลีกเลี่ยงการชน อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>4.กำหนดเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า</p> <p>5.บังคับใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์</p> <p>6.ยกระดับมาตรฐานรถโรงเรียน</p> <p>7.ปรับปรุงมาตรฐาน หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์</p> <p>8.พิจารณากำหนดลักษณะและรูปแบบรถที่เหมาะสมกับการนำมาให้บริการสาธารณะ</p> <p>9.เปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ตลอดเวลา</p>	<p>1.กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน</p> <p>2.กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึดสำหรับเด็ก</p> <p>3.กำหนดมาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย</p> <p>4.กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม</p> <p>5.ปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง</p>	<p>1. ช่วยเหลือและแก้ไขเหตุการณ์ในขณะเกิดเหตุ และบริหารจัดการให้กลับสู่สภาพเดิมในเวลารวดเร็ว</p> <p>2.พัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล</p> <p>3.วางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจผู้รับอุบัติเหตุ</p> <p>4.ส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ได้รับ อุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม</p>

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม (2559)

ประเทศไทยได้ดำเนินการตามกรอบแนวทางทศวรรษ แห่งความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติตามเสาหลัก 5 ด้าน รวมถึงติดตามผล และให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มาโดยตลอด โดยถือเป็นวาระสำคัญแห่งชาติ ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลานับสูงสุดของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ จึงได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560-2563 และเห็นชอบให้เปลี่ยนชื่อแผนแม่บทความเดิม “แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560-2563” เป็นแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 (ldpthailand, ม.ป.ป.) ต่อเนื่องมาจนถึงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาตินำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 เพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

กรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีวิสัยทัศน์เพื่อ “มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน” (Committing to Standard of Safe Journey Together) โดยมีพันธกิจ 3 ประการ คือ 1) เสริมสร้างสมรรถนะให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการทำงานได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน 2) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้พัฒนามาตรฐาน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และลดภาระของรัฐจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศด้วยการลดจำนวนผู้พิการ และทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนน 3) ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วมตามแนวทางประชารัฐ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2562)

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
เช่น 1. การเพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารความปลอดภัยทางถนน 2. เพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูล 3. การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย 4. เพิ่มสัดส่วนงบประมาณ ทรัพยากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ	เช่น 1. สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน/ในสังคม 2. ส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0	ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชารัฐเพื่อถนนปลอดภัย
เช่น 1. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ 2. ยกระดับถนนที่ปลอดภัย 3. ส่งเสริมการเดินทางเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ส่งเสริมความร่วมมือเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน

และได้กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัด ปี พ.ศ. 2560 – 2564 จากอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน เป็น 30, 27, 24, 21, 18 คน ตามลำดับ นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ในระยะเวลา 20 ปี (ปี 2561 – 2580) ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาประเทศในระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในระยะเวลา 20 ปี เพื่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้วย (RYT9, 2562)

5. แนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture)

5.1 วัฒนธรรมความปลอดภัย

นักวิชาการหลายท่านต่างให้คำจำกัดความของ วัฒนธรรมความปลอดภัย ดังต่อไปนี้

UK Health & Safety Executive (1993 อ้างถึงใน Valerie Barnes,n.d.) กล่าวว่า วัฒนธรรมด้านความปลอดภัยนั้น เป็นผลผลิตของแต่ละบุคคลและเป็นค่านิยมของแต่ละกลุ่ม,ทัศนคติ, การรับรู้,สมรรถนะและรูปแบบของพฤติกรรม ที่จะกำหนดภาวะหรือคุณลักษณะอันอุทิศเพื่อ

หลักการ/จุดมุ่งหมาย รวมไปถึง รูปแบบและความซ้ำของ และสุขภาพขององค์การและการจัดการความปลอดภัย

Guldenmund (2000 อ้างถึงใน Valerie Barnes,n.d.) กล่าวว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยนั้น เป็นด้านต่างๆของวัฒนธรรมองค์กรที่จะส่งผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มหรือลดความเสี่ยง

Mearns, et al (2003 อ้างถึงใน Valerie Barnes,n.d.) กล่าวถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยว่า วัฒนธรรมความปลอดภัย ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมภายในองค์กร ซึ่งทัศนคติด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลนั้นจะพัฒนาและยังคงอยู่ และส่งเสริมพฤติกรรมด้านความปลอดภัย

Fleming (2005 อ้างถึงใน วิไลวรรณ ทองเจริญ, 2558) กล่าวว่า คำจำกัดความของวัฒนธรรมความปลอดภัย คือ ค่านิยม ทัศนคติ การรับรู้ของบุคคลและกลุ่มคนในองค์กร ที่แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือและมุ่งมั่น ในการสร้างแนวทางและการจัดการ เกี่ยวกับเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ที่เกิดขึ้นกับผู้ป่วย ทำให้ผู้ป่วยปลอดภัยจากอันตรายที่อาจเกิดจากความผิดพลาดและอุบัติเหตุในระหว่างการเข้ารับบริการทางสุขภาพ

Von Thaden and Gibbons (2008 อ้างถึงใน Valerie Barnes,n.d.) วัฒนธรรมความปลอดภัย หมายถึง คุณค่าที่ยั่งยืน และการจัดลำดับความสำคัญของลูกจ้างและความปลอดภัย สาธารณะโดยสมาชิกของแต่ละกลุ่มและทุกระดับขององค์กร

ดวงพร เอ็งวงษ์ตระกูล (ม.ป.ป.) กล่าวว่า วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) หมายถึง พฤติกรรมของคนในสังคม ที่แสดงถึงลักษณะและทัศนคติ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย

ธนายุทธ ขำละม้าย (ม.ป.ป. อ้างถึงใน กนกวรรณ เมระพันธ์, 2556: 23) กล่าวไว้ว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยนั้นมีรากฐานจากค่านิยมที่ฝังแน่นอยู่ในบุคลากรทั้งหมด ทุกระดับในองค์กร ในการให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทั้งต่อคนในองค์กรและสาธารณชนที่เกี่ยวข้อง และยังรวมถึงความมุ่งมั่นของบุคคลและองค์กรในอันที่จะสนับสนุน และเผยแพร่สื่อสารเรื่องราวเกี่ยวกับความปลอดภัย พร้อมทั้งกระตือรือร้นที่จะปรับปรุงและพัฒนาพฤติกรรมโดยเรียนรู้จากความผิดพลาด ตลอดจนส่งเสริมตอบแทนการกระทำที่สอดคล้องกับค่านิยมดังกล่าว

ผู้วิจัยจึงสรุปความหมายของวัฒนธรรมความปลอดภัยได้ว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยคือ ค่านิยมของบุคคลที่ฝังลึก และแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัย

ดวงพร เอ็งวงษ์ตระกูล (ม.ป.ป.) เขียนเกี่ยวกับลักษณะของวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Characteristic of Safety Culture) แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังต่อไปนี้

1.ระดับรูปธรรม (Artifact level) หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นจากการกระทำของคน สามารถมองเห็นได้จากการสังเกต เช่น สถาปัตยกรรม การแต่งตัว ฯลฯ ซึ่งประกอบด้วย Characteristic of Safety Culture ดังนี้

- ผู้บริหารสูงสุดมีส่วนร่วมในเรื่องความปลอดภัย (Top management commitment to safety)
- มีผู้นำอย่างชัดเจน (Visible leadership)
- ใช้ระบบ 5 ส (Good housekeeping)
- มีกลยุทธ์ทางธุรกิจที่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย (Strategic business importance of safety)
- มีกระบวนการผลิตที่ไม่ขัดแย้งกับความปลอดภัย (Absence of safety versus production conflict)
- มีความสัมพันธ์ที่ดี ระหว่างหน่วยงานควบคุมกับหน่วยงานอื่นจากภายนอก (Relationship to regulator and other external groups)
- มีวิสัยทัศน์ยาวไกลและมีแผนระยะยาว (Proactive and long-term perspective)
- มีการบริหารการเปลี่ยนแปลง (Management of change)
- มีระบบเอกสารและคู่มือการปฏิบัติงานที่มีคุณภาพ (Quality of documentation and procedures)
- มีความสอดคล้องกันระหว่างกฎระเบียบกับวิธีการปฏิบัติงาน (Compliance with regulations and procedures)
- ผู้ปฏิบัติงานมีความสามารถและมีจำนวนที่เพียงพอ (Sufficient and competent staff)
- มีการจัดการความรู้ของบุคลากร เทคโนโลยี และองค์กร (Man, technology and organization knowledge)
- มีการกำหนดบทบาทและหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน (Clear roles and responsibilities)
- มีการจูงใจและสร้างความพึงพอใจในงาน (Motivation and job satisfaction)
- พนักงานทุกคนมีส่วนร่วม (Involvement of all employee)
- มีบรรยากาศในการทำงานที่ดี ทั้งด้านเวลา ความกดดัน ปริมาณงาน และความเครียด (Good working conditions with regard to time pressure workload and stress)
- มีการวัดระดับความสามารถด้านความปลอดภัย (Measurement of safety performance)
- มีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม (Proper resource allocation)
- มีความร่วมมือกันและมีการทำงานเป็นทีม (Collaboration and teamwork)
- มีมุมมองในการตัดสินใจที่เปิดกว้าง (Decision – making breadth of perspective)

- สามารถรับมือกับความขัดแย้ง (Handling of conflict)
- มีความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้บริหารกับพนักงาน (Relationship between managers and employees)
- ให้ความสำคัญกับกระบวนการทำงาน (Awareness of work process)
- มีการพิจารณาค่าตอบแทนและหน้าที่ความรับผิดชอบตามความสามารถ (Performance accountability and reward)

2. ระดับหลักการสนับสนุน (Espoused value level) หรือค่านิยมของสังคม หรือองค์กร เช่น ยุทธวิธี , กำหนดจุดมุ่งหมาย ฯลฯ ซึ่งประกอบด้วย Characteristic of Safety Culture ดังนี้

- ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยเป็นอันดับต้น (High priority to safety)
- มีการสื่อสารที่ดีและรับฟังความคิดเห็น (Openness and communications)
- เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Organizational learning)

3. ระดับสามัญสำนึก (Basic assumption level) หรือความคิดพื้นฐาน ประกอบด้วย Characteristic of Safety Culture ดังนี้

- ให้ความสำคัญกับเวลา (Time focus)
- มุมมองในเรื่องความผิดพลาด (View of mistakes)
- บทบาทของผู้บริหาร (Role of managers)
- ทักษะคติของบุคลากร (View of People)

การประเมินระดับวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ควรทำการประเมินตามมิติของวัฒนธรรมความปลอดภัย ที่ทบวงพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ ได้กำหนดให้เป็นองค์ประกอบของ วัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร (Safety Culture) ซึ่งประกอบด้วยมิติต่างๆ 5 มิติ (5 IAEA Safety Culture Dimensions) ดังนี้

- Accountability for safety is clear หมายถึง ความชัดเจนในหน้าที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยของบุคลากร
- Safety is a clearly recognized value หมายถึง มีการตระหนักถึงคุณประโยชน์ของความปลอดภัยอย่างแท้จริง
- Safety is integrated into all activities หมายถึง การบูรณาการความปลอดภัยเข้ากับทุกกิจกรรมการทำงาน
- Safety leadership is clear หมายถึง การมีผู้นำในเรื่องของความปลอดภัยที่ชัดเจน
- Safety is learning driven หมายถึง การจัดให้ความสำคัญเป็นตัวขับเคลื่อนกระบวนการเรียนรู้ขององค์กร

วิธีการประเมินระดับวัฒนธรรมความปลอดภัย

ความยากในการวัดระดับ Safety Culture คือ ไม่มีตัวชี้วัดแบบง่ายๆ ที่ใช้ในการวัด , หลายๆ ส่วนไม่ได้มาจากการสังเกตโดยตรง , หลายๆ ส่วนได้เพียงแค่อธิบายแต่ไม่สามารถวัดได้ (เช่น ความคิด ความรู้สึก) , และความมื่อคติของผู้ที่ให้ความเห็น ดังนั้นจึงควรใช้การ ผสมผสานหลายๆ วิธีร่วมกัน ดังนี้

- การสัมภาษณ์ / การพูดคุย (Interviews)
- การทำแบบสอบถาม (Questionnaires)
- การเฝ้าสังเกต (Observations)
- ประเมินจากเอกสาร (Review of documentation)

5.2 พัฒนาการทางความคิดด้านความปลอดภัยทางถนน และวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

นักวิชาการที่มีความสนใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ได้แบ่งพัฒนาการหรือกระบวนการทัศนด้านความปลอดภัยทางถนนไว้ ดังนี้

อนงค์ลักษณ์ สมแพง (2560) ได้กล่าวสรุปงานวิจัยที่ศึกษากระบวนการทัศนปัจเจกชนเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ไว้ว่า งานวิจัยของ Matus Sucha, Lucie Viktorova and Ralf Risser นั้นมีกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความหมายในเรื่องของวัฒนธรรมความปลอดภัย กล่าวคือ ความหมายแรกของวัฒนธรรมความปลอดภัย คือ ความเข้าใจว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยจะนำมาซึ่งความปลอดภัยในชีวิต แต่ไม่ได้เชื่อมโยงไปถึงว่าการใช้รถใช้ถนนเป็นสิ่งคุกคามความปลอดภัย ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ตอบอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ขณะที่อีกความหมายหนึ่งนั้น ส่วนใหญ่ผู้ตอบอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว โดยให้ความหมายว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดความเสี่ยงหรือสิ่งที่คุกคามชีวิตและสุขภาพ ซึ่งการใช้รถใช้ถนนเป็นหนึ่งในความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในชีวิต นอกจากนี้ ยังได้กล่าวสรุปงานของ Peter Norton ในหนังสือเรื่อง Fighting Traffic: The Down of the Motor Age in the American City ว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีนิยามหรือชุดความหมายแตกต่างกันในแต่ละยุคสมัย ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของผลประโยชน์และอำนาจที่ต่อสู้กันของคนกลุ่มต่างๆ เมื่อศึกษาตามประวัติศาสตร์รถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้งานของอำนวยการ บัญญัตินไมตรี และคณะ (2560) ยังได้สรุปพัฒนาการของกระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนน 3 ช่วงระยะเวลา คือ ช่วงศตวรรษที่ 18 ช่วงศตวรรษที่ 19 และช่วงต้นศตวรรษที่ 20 กล่าวคือ ช่วงศตวรรษที่ 18 เป็นช่วงระยะเวลาของการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เพิ่งเริ่มต้น และช่วงศตวรรษที่ 19 เป็นระยะเวลาที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยี โดยได้รับแรงกระตุ้นให้เร่งพัฒนาจากสงครามโลกครั้งที่ 1 และ 2 ส่วนช่วงศตวรรษที่

20 เป็นระยะเวลาที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างรวดเร็ว จึงสามารถสรุปกระบวนการทัศน์ของนักวิชาการทั้งสองท่านข้างต้น โดยแบ่งออกเป็น 3 ยุค ดังนี้

ยุคศตวรรษที่ 18 : มีกระบวนการทัศน์ที่ว่า อุบัติเหตุ (accident) เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงได้ยาก เป็นธรรมดา และเป็นเรื่องของโชคชะตา เป็นช่วงที่เกิดอุตสาหกรรมในครัวเรือน มีการพัฒนาอุตสาหกรรมในอังกฤษและขยายเขตเมืองทำให้มีการอพยพของชาวชนบทเข้าสู่ตัวเมือง ในสมัยนั้นรถม้าถือเป็นยานพาหนะสำคัญ ด้วยสภาพถนนที่ไม่อำนวยมากนัก ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถม้าชนบ่อยครั้ง ในขณะที่เดียวกันรถจักรยานสองล้อก็นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย ซึ่งอุบัติเหตุรถม้าชนกับรถจักรยานนั้นก็พบเห็นได้บ่อยเช่นกัน การชดใช้ทางแพ่งยังไม่มีการใช้จริงจัง

ยุคศตวรรษที่ 19 : มีการผลิตรถยนต์ออกมาวิ่งบนถนนปะปนกับรถม้าและรถจักรยาน ซึ่งรถยนต์ที่ผลิตในยุคนี้ผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นต่ำซึ่งพัฒนามาจากรถม้า เพียงแค่นำม้าออกแล้วใส่เครื่องยนต์แทน ในช่วงนั้นมีการขัดแย้งกันระหว่างผู้ใช้รถยนต์และผู้ใช้รถม้า จึงก่อตั้งสโมสรยานยนต์ (The Automobile Club - AC) ในปี 1897 ยุคยานยนต์จึงเริ่มขึ้น

ยุคศตวรรษที่ 20 : ยุคนี้เป็นยุคของยานยนต์ ซึ่งเกิดความตื่นตัวในหลายภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยในแต่ละภาคส่วนนั้นมีมุมมองในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนดังนี้

ภาคประชาสังคม : การเคลื่อนไหวของภาคประชาสังคมจะเน้นที่การรณรงค์ไปที่การจำกัดปริมาณรถและการรณรงค์ให้คนขับระมัดระวังผู้ใช้ถนน เพราะเป็นยุคที่คิดว่ารถยนต์มีความเร็ว ซึ่งความเร็วนั้นเท่ากับเป็นอันตราย ดังนั้นคนที่ขับรถยนต์จำเป็นจะต้องรับผิดชอบความปลอดภัยของผู้อื่นด้วย ดังนั้นการรณรงค์สื่อสารในยุคดังกล่าว จึงเป็นการสื่อสารไปยังนโยบายการจำกัดการใช้รถโดยส่วนมาก

นักวิชาการในภาควิศวกรรม : ในยุคนี้นักวิชาการในภาควิศวกรรม มีอำนาจในการแย่งชิงพื้นที่สาธารณะ จึงเน้นไปที่ความปลอดภัยบนถนนทางหลวง เช่น ออกแบบถนนที่รับรองความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถบนทางหลวง และละเลยความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า มีเพียงการให้สมาคม The American Automobile Association (AAA) เป็นผู้อบรมให้ความรู้แก่นักเรียนในโรงเรียน และการระมัดระวังความปลอดภัยด้วยตนเองเมื่ออยู่บนท้องถนน ในยุคนี้มีการสนับสนุนให้ผู้ใช้รถมีการจ่ายค่าภาษีน้ำมันและค่าผ่านทาง

ภาคอุตสาหกรรม : ภาคอุตสาหกรรมเห็นความสำคัญกับอุปกรณ์ป้องกัน เช่น การออกแบบที่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย (In-car Technologies) เนื่องจากอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนยังคงเพิ่มสูงขึ้น ความคิดที่ว่าอุบัติเหตุไม่สามารถปกป้องได้ตลอดเวลา ผู้ผลิตรถยนต์จึงออกแบบรถยนต์ให้มีความปลอดภัยที่สูงขึ้น และการรณรงค์ต่าง ๆ เริ่มเปลี่ยนจากการจำกัดปริมาณการใช้รถ เป็นการรณรงค์เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเช่น การคาด

เข็มขัดนิรภัย นอกจากนี้ในปี ค.ศ. 1970 ระบบ Airbag ถูกนำมาปรับใช้กับรถยนต์เนื่องมาจากการรับรู้ของผู้ใช้รถยนต์ที่ว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยไม่เพียงพอต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

อย่างไรก็ตามในยุคศตวรรษที่ 20 ซึ่งเป็นยุคของยานยนต์นั้น ได้เกิดกระบวนการทัศน์ด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแบ่งเป็น 5 กระบวนทัศน์ ดังนี้

- กระบวนทัศน์การควบคุมการขนส่ง : มีใบอนุญาตขับขี่ (driving licenses) มีการจำกัดความเร็ว บังคับให้มีการขึ้นทะเบียนรถยนต์และรถจักรยาน โดยกำหนดความเร็ว และออกข้อบังคับต่างๆ ให้ผู้ขับขี่เกิดความระวังเพื่อเป็นการควบคุมและลดการเกิดอุบัติเหตุ มีการรณรงค์ตรวจจับความเร็ว มีการจัดตั้งหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้นมาทั้งภาครัฐและเอกชน ในปี 1916 ในประเทศอังกฤษได้เกิดสภาความปลอดภัยขึ้น โดยใช้ชื่อว่า “สภาความปลอดภัยไว่ก่อน” (safety first council) ต่อมาเกิดการบังคับใช้ไฟจราจร 3 สี คือ แดง เหลือง เหลือง ในนิวยอร์ก และ แนวคิดเกี่ยวกับ 3 E (Engineering, Education, and Enforcement) ก็เริ่มมีในยุคนี้เช่นกัน

- กระบวนทัศน์การปรับสภาพการจราจร : เน้นการปรับโครงสร้างสภาพการจราจร การปรับภูมิทัศน์ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นผิวถนน สิ่งกีดขวางข้างทาง ไฟจราจร ต้นไม้ ทางเท้า เป็นต้น โดยมีวิศวกรรมยานยนต์ และวิศวกรรมการทางเข้ามามีบทบาทในการควบคุมระบบความปลอดภัยทางถนนแต่อุบัติเหตุก็ยังเกิดขึ้น สาเหตุเนื่องจากความไม่มีวินัย และไม่มีทักษะความชำนาญ จึงมีการตั้งเครือข่ายเฝ้าระวังและใช้มาตรการ 3E แต่อุบัติเหตุก็ลดลงเพียงเล็กน้อย

- กระบวนทัศน์การจัดการระบบการจราจร : ลักษณะการจัดการระบบการจราจร ควบคุมโดยมีระบบวิศวกรรมการจราจรเป็นตัวควบคุม ใช้ตัวเลขทางสถิติเป็นตัวกำกับ มีการพัฒนาปรับปรุงระบบการจราจรเมื่อพบข้อผิดพลาด

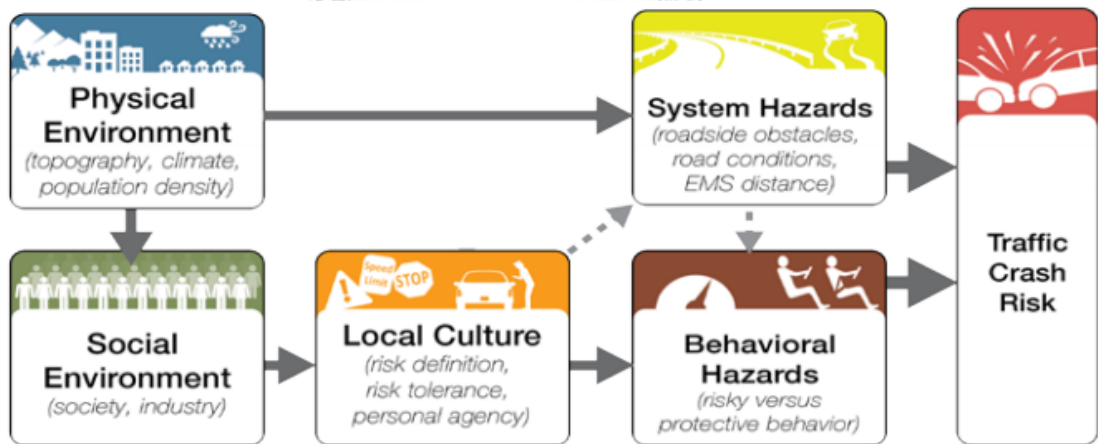
- กระบวนทัศน์การจัดการขนส่งมวลชน : นำเทคโนโลยีต่างๆเข้ามาช่วยในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิเช่น กล้องวงจรปิด (CCTV) ป้ายรณรงค์จราจรอัจฉริยะ ไฟจราจรแบบตัวเลขนับถอยหลัง การตรวจจับผู้ขับขี่เกินความเร็วที่กำหนดโดยใช้ระบบตรวจจับ (Censor) เป็นต้น ยุคนี้เน้นที่การรณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ตระหนักถึงความเจ็บปวดและความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ

- กระบวนทัศน์การจัดการความปลอดภัยทางถนน : ในยุคนี้เน้นที่การร่วมมือระหว่างองค์กรและหน่วยงานต่างๆ ย่อมรวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย มีการเฝ้าระวังเขตที่อยู่ในเมือง มีการตรวจจับดูแลสภาพถนนโดยระบบวิศวกรรมการจราจร มีการให้ความรู้ในภาคบังคับและการประชาสัมพันธ์ทั่วไป มีการวางแผนอย่างเป็นขั้นตอน การบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์ด้านความปลอดภัย ดังปรากฏในการประชุมเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 1 ณ กรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย ซึ่งประเทศต่างๆเรียกร้องให้องค์การสหประชาชาติประกาศให้ ปี 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งการลงมือปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยมีเป้าหมายเพื่อจะลดความสูญเสียลง โดยภายใต้กระบวนการทัศน์การจัดการความปลอดภัยทางถนนนี้ ได้กลายมาเป็นเป็นจิ๊กซอว์ตัวสำคัญคือ ตัวที่ 5 ในการ

ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน นอกเหนือไปจาก 4 ตัวแรก คือ Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) Education (การศึกษา) Enforcement (การออกกฎข้อบังคับ) และ EMS (Emergency Medical Service System) (การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน) ที่แต่เดิมถูกใช้กันอย่างแพร่หลาย (National Center for Rural Road Safety, 2016) จีคออร์วัตต์ที่ 5 นั่นก็คือ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยตรง ซึ่งจะก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ขับซี้ขณะมีเมามา การสวมหมวกกันน็อก การข้ามถนนตรงทางม้าลาย การไม่ขับรถเร็วเกินกำหนด เป็นต้น อย่างไรก็ตามการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนตาม Culture National Center for Rural Road Safety ไม่ได้มุ่งไปที่ผู้ขับขี่แต่เพียงเท่านั้น แต่การที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นนั้นจำเป็นต้องเข้าใจถึง สาเหตุและองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยง หรือ พฤติกรรมที่แสดงออกถึงความไม่ปลอดภัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอีกด้วย นอกจากนี้ Ward, Otto และ Linkenbach (2014) ใน A Primer for Traffic Safety Culture เขียนเนื้อหาซึ่งแสดงถึงอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และทางสังคม โดยประการแรก สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น เกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ซึ่งธรรมชาติเป็นตัวกำหนดถึงรูปแบบของอันตราย และความท้าทายบนท้องถนน เช่น ในที่ที่ภูมิประเทศเป็นภูเขา มีเส้นทางซึ่งระยะสายตาไม่สามารถมองเห็นได้ ประการที่สอง คือ วัฒนธรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีอิทธิพลต่อการตอบสนองของผู้ขับขี่ต่อการรับรู้ถึงความเสี่ยงจากอันตราย และมีอิทธิพลต่อความตั้งใจของผู้ขับขี่ต่อการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ผู้ขับขี่ในแถบชนบทอาจจะมีการแบ่งปันระบบความเชื่อหนึ่งในการ “ปฏิเสธความเสี่ยง” ในการ “เพิ่มพฤติกรรมความเสี่ยง” อย่างเช่น การเร่งความเร็ว เป็นต้น ในขณะที่ของสังคมที่มีอิทธิพลต่อทางเลือกของพฤติกรรมที่จะส่งผลถึงความปลอดภัยในการจราจรนี้ เรียกว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

กระบวนทัศน์ด้านความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันมุ่งเน้นไปที่สิ่งแวดล้อม (ระบบ) โดยการออกแบบถนนที่ปลอดภัย และยานพาหนะให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น แม้แต่การตอบสนองต่ออันตรายจากพฤติกรรมก็มีการคาดการณ์เอาไว้แล้วเกี่ยวกับการออกแบบด้านสิ่งแวดล้อม ตัวอย่างเช่น วิศวกรการจราจรสร้างข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมที่จำกัดพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ เช่น ลูกกระพรวน ที่ใช้ชะลอความเร็วของยานพาหนะ หรือลดความเสี่ยงของพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย เช่น crash barriers ที่ช่วยในการลดความเสียหาย และดูดซับแรงกระแทกที่เกิดจากอุบัติเหตุ ทำให้ช่วยลดความเสียหายต่อทางสัญจรและรถยนต์ รวมถึง ป้องกันเหตุอื่นๆที่เกิดจากอุบัติเหตุได้อีกด้วย ซึ่งวิธีการทั้งหมดเหล่านี้ใช้มุมมองภายนอก โดยที่สิ่งแวดล้อมนั้นสามารถออกแบบหรือแก้ไขเพื่อให้คนปลอดภัยขึ้น ซึ่งเรียกกระบวนทัศน์เรื่องความปลอดภัยในการจราจรว่า " safety by design" กระบวนทัศน์ด้านความปลอดภัยนี้มีประสิทธิภาพในการลดการเสียชีวิตจากการจราจร แต่อย่างไรก็ตามกระบวนทัศน์นี้

นั้นไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่เรียกว่า zero fatality vision หรือลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้เป็นศูนย์ได้ เนื่องจากไม่ได้ระบุถึงอิทธิพลทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับอันตรายจากพฤติกรรมที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคมที่เราอาศัยอยู่ ดังนั้นความปลอดภัยโดยกรอบการออกแบบจึงไม่สามารถบรรลุเป้าหมายของการเสียชีวิตเป็นศูนย์ได้ ตัวอย่างเช่น ประสิทธิภาพของความปลอดภัยโดยวิธีการออกแบบนั้นจะจำกัดตำแหน่งที่ตั้งเชิงพื้นที่ในสิ่งแวดล้อม เช่น ลูกกระนวดจะมีผลเฉพาะลดความเร็วในตำแหน่งที่มีลูกกระนวดติดตั้งอยู่เท่านั้น ไม่สามารถช่วยให้ยานพาหนะลดความเร็วในตำแหน่งอื่นๆที่ไม่ได้ติดตั้งได้ ฉะนั้น ในพื้นที่อื่นๆจึงยังคงมีการใช้ความเร็วเกินกำหนด ในทางตรงกันข้าม อิทธิพลของสภาพแวดล้อมทางสังคมของเรา และบทบาทของเราภายในกลุ่มเหล่านั้นจะเป็นตัวกำหนดในการแสดงพฤติกรรมใดๆออกมา เช่น สังคมในครอบครัว การกลัวพ่อแม่ผิดหวังหากต้องจ่ายค่าปรับในกรณีมาแล้วขับ จึงไม่ขับรถในกรณีที่มีสุราและสิ่งมีนเมา เป็นต้น ถึงกระนั้นเพื่อให้สามารถบรรลุการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืนได้ ต้องมีการปลูกฝังสภาพแวดล้อมทางสังคมที่สนับสนุนพฤติกรรมที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง ดังนั้นด้วยการเปลี่ยนวัฒนธรรมเพื่อสนับสนุนพฤติกรรมที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นนั้น เป็นการเรียกร้องการป้องกันโดยธรรมชาติของเราในฐานะมนุษย์ เชื่อว่ามนุษย์มีการรับรู้ถึงอันตราย และมีกลไกที่จะป้องกันและรักษาตนเองนอกเหนือจากการคิดค้นเทคโนโลยีต่างๆแล้ว ยังต้องเปลี่ยนวิถีคิดและพฤติกรรมที่ปลอดภัยเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในชีวิต เป็นกระบวนการที่เรารู้จักกันว่า "ปลอดภัยโดยธรรมชาติ"



รูปที่ 13 รูปแบบของความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางอันตรายที่มีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพและทางสังคม

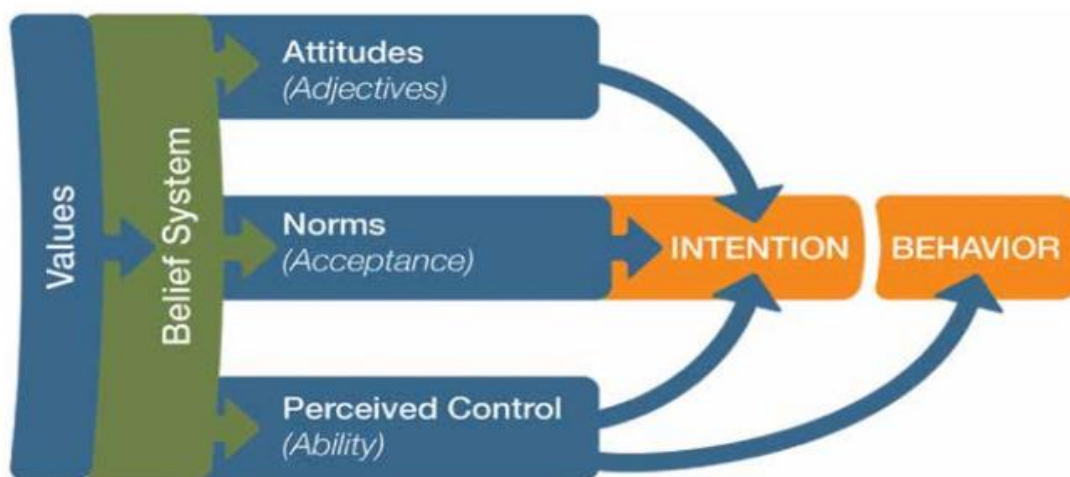
ที่มา : A Primer for Traffic Safety Culture (2557) <https://ruralsafetycenter.org/>

กระบวนการทัศน "ปลอดภัยโดยธรรมชาติ" นี้จะสามารถเกิดขึ้นได้อย่างไร? ในขั้นแรกจำเป็นต้องเจาะจงมากขึ้นเกี่ยวกับสิ่งที่ทำ นั่นหมายถึง "วัฒนธรรม" ซึ่งในแต่ละกลุ่มนั้นมักแบ่งปันประสบการณ์ที่มีอิทธิพลต่อความคิด ทั้งเกี่ยวกับพฤติกรรมของพวกเขาเหล่านั้นเอง และเกี่ยวกับกลุ่มในฐานะที่เป็นเอกลักษณ์ของสังคม นักจิตวิทยาอ้างถึงประเภทของความคิดนี้ว่าเป็น " ความรู้ความเข้าใจ " ความรู้ความเข้าใจใดๆที่แบ่งปันโดยกลุ่มคน เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่ม องค์ประกอบทางวัฒนธรรมนี้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของบุคคลที่อยู่ในกลุ่มนั้น จากมุมมองด้านความรู้ความเข้าใจนี้ วัฒนธรรมสามารถอธิบายได้ว่าเป็นคุณค่าที่ใช้ร่วมกัน คุณค่า คืออุดมการณ์ที่เราปรารถนา และตัดสินใจข้อผิดพลาดของพฤติกรรมของเรา เช่นว่า "สิ่งที่สำคัญที่สุดนั่น คือการดูแลครอบครัว " เป็นต้น

คุณค้ายังสร้างระบบความเชื่อ ความเชื่อเกี่ยวกับผลกระทบของการกระทำ (Behavioral Beliefs) หมายถึง ความคาดหวังของเราเกี่ยวกับผลที่ตามมาจากพฤติกรรมของเรา และการประเมินค่าผลที่ตามมา เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด เป็นเหตุทำให้ต้องเสียค่าปรับ นั่นคือผู้พุดมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้นเพราะเชื่อว่าการกระทำพฤติกรรมนั้นจะนำไปสู่ผลลัพธ์ที่เป็นลบ ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative Beliefs) หมายถึง การรับรู้ของเราเกี่ยวกับพฤติกรรมที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องปกติ และได้รับการยอมรับ และปฏิบัติกันภายในกลุ่มของเรา เช่น คนในหมู่บ้านขับรถย้อนศร เพราะระยะทางใกล้กว่าจุดกลับรถ ฉะนั้นทำบ้างเพราะเห็นว่าสะดวกดี เป็นต้น ความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม (Control Beliefs) หมายถึงตัวบ่งชี้บทบาทและความสามารถในการรับมือกับความรู้สึกในสิ่งแวดล้อมของเรา เช่น “ฉันสามารถเลือกความเร็วของตัวเองได้” “ฉันเป็นคนขับที่ดี และสามารถขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างปลอดภัยได้” เป็นต้น คุณค่า และระบบความเชื่อนั้นมีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม ซึ่งเจตนาเชิงพฤติกรรมนี้ได้รับอิทธิพลจากตัวกำหนด 3 ตัว นั่นคือเจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control)

สุวรรณา วิริยะประยูร (2548, อ้างถึงใน ชาญวิทย์ ตั้งสุวรรณกุล, 2558) อธิบายว่า “เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior หรือ AB) เป็นการประเมินทางบวก หรือลบต่อการกระทำนั้นๆ จัดได้ว่าเจตคติต่อพฤติกรรม (AB) เป็นปัจจัยส่วนบุคคล (Personal Factors) ถ้าบุคคลมีความเชื่อว่าการทำพฤติกรรมใดแล้วจะได้รับผลทางบวก ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในทางตรงข้าม หากมีความเชื่อว่าการทำพฤติกรรมนั้นแล้วจะได้รับผลในทางลบ ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น (Attitude toward the behavior) และเมื่อมีทัศนคติทางบวกก็จะเกิดเจตนาหรือตั้งใจ (Intention) ที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ส่วนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm หรือ SN) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่าคนอื่นๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขาต้องการหรือไม่ต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้นๆ ถ้าบุคคลได้รับรู้ว่าคนที่มีความสำคัญต่อเขาได้ทำพฤติกรรมนั้น หรือต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้น ก็จะมีแนวโน้มที่จะคล้อยตามและทำตามด้วย และการรับรู้

ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control หรือ PBC) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่า เป็นการยากหรือง่ายที่จะทำพฤติกรรมนั้น ๆ ถ้าบุคคลเชื่อว่า มีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมในสภาพการณ์นั้นได้ และสามารถควบคุมให้เกิดผลดังตั้งใจ เขาก็มีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมนั้น”



รูปที่ 14 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนในฐานะที่เป็นแบบจำลองเพื่ออธิบายถึงที่มาของความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรม และพฤติกรรมที่แสดงออก

ที่มา : A Primer for Traffic Safety Culture (2557) <https://ruralsafetycenter.org/>

จากข้อมูลที่กล่าวมาข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนั้น หมายถึง คุณค่าและระบบความเชื่อที่เป็นตัวกำหนดให้มีพฤติกรรมใดๆก็ตามที่นำมาซึ่งความปลอดภัยในชีวิต และกำจัดความเสี่ยงหรือสิ่งคุกคามในชีวิตในขณะที่ขับขี่ หรือโดยสาร บนท้องถนน

6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถแบ่งงานวิจัยออกเป็น 2 กลุ่ม คือ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

6.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ

วรภา เตชะสุริยวรกุล และคณะ (2550) ได้ทำการศึกษาโครงการปฏิบัติงานด้านวิชาการถอดบทเรียนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน พบว่างานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ถอดบทเรียนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อการจัดการเรื่องความปลอดภัย

ทางถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง 2) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขที่นำไปสู่ความสำเร็จ การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาจากเอกสาร และการสัมภาษณ์ จะใช้การสัมภาษณ์แบบแบบเจาะลึก พบว่า การดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภายใต้ยุทธศาสตร์ 5E เป็นที่มาของ (ร่าง) ข้อเสนอเพื่อ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” การถอดบทเรียนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อการจัดการเรื่องความปลอดภัยทาง ถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง มีประเด็น 3 หัวข้อ คือ 1. การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจร โดย องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีการผลักดันให้ชุมชนและคนในท้องถิ่นเกิดสำนึก ร่วมกัน มีการณรงค์และให้ความรู้ขั้นตอนการทำงาน EMS อย่างครบวงจร มีการสร้างเครือข่ายและ ใช้ทรัพยากรร่วมกัน ลดขั้นตอนการสื่อสารและพัฒนาคุณภาพของบุคลากร และการจัดกิจกรรมเพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุก่อนเกิดเหตุ 2. วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง โดยเทศบาลนครขอนแก่น นั้นมีการรับผิดชอบเส้นทางคมนาคม - ถนนสายหลัก สายรอง สำรวจเส้นทาง การใช้รถ ใช้ถนน อย่าง สม่ำเสมอมีการทำงานล่วงหน้า เช่น ใกล้โรงเรียน งานเทศกาล เป็นต้น มีระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ค้นหา และขจัดจุดเสี่ยง โดย Road Safety Audit มีการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางรถ รวมถึงการ ติดตามผลและสรุปผล และ 3. อบต. กับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน การมีส่วนร่วมของประชาชน ที่กิ่งอำเภอนางรอง จ.บุรีรัมย์ ดำเนินงานโดย ทำให้เกิดความร่วมมือระดับชุมชน อบต. สถานีตำรวจภูธร กิ่งอำเภอนางรอง อาสาสมัครรักษาความปลอดภัยประจำหมู่บ้าน (อ.ร.ป.ม.) และ ตำรวจอาสา ซึ่งในปัจจุบันมีอาสาสมัครที่ผ่านการอบรมแล้วกว่า 400 คน (2 คน :100 คน) จัดให้มีการฝึกอบรม 3 ระยะ คือ พื้นฐาน ปฏิบัติงาน และทบทวน ทั้งนี้สมาชิกยังมีสำนึกและให้ความร่วมมือ ในการปรับลดพฤติกรรมเสี่ยงภัยบนถนน โครงการนั้นยังลดความสิ้นเปลืองงบประมาณ เนื่องจาก ได้รับความร่วมมือจากชุมชนด้วย

อริราช มณีภาค (2558) ได้ทำการศึกษา ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทาง ถนนในกรุงเทพมหานคร พบว่างานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษานโยบายการบริหารจัดการการลด อุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร 2). เพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขต กรุงเทพมหานคร 3). เพื่อศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขต กรุงเทพมหานคร โดยการวิจัยครั้งนี้ ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิง ปริมาณ (Quantitative Research) โดยศึกษาจากเอกสาร มีการสัมภาษณ์โดยใช้การสัมภาษณ์แบบมี โครงสร้าง รวมถึงเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม พบว่านโยบายของประเทศไทยถือได้ว่าเป็นไป ตามมาตรฐานสากล ที่เรียกว่า 5 เสาหลักแห่งความปลอดภัยในเรื่องของการจัดการความปลอดภัย เรื่องของถนนที่ปลอดภัย เรื่องของยานพาหนะที่ปลอดภัย เรื่องของสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนนที่ ปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งประเทศไทยตั้งเป้าหมายว่าจะลดอัตราการเสียชีวิต 10 คนต่อประชากร 100,000 คนภายในปี 2563 ส่วนปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขต

กรุงเทพมหานคร ปัจจัยหลักคือ พฤติกรรมของคนที่เกิดจากความประมาท ไม่มีจิตสำนึก ขาดความรู้ ความเข้าใจ ฝ่าฝืนกฎระเบียบ และประสิทธิผลของการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนนั้นมาจากการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชน โดยจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน

ดร.ณิ ศรมณีรัตน์ (2559) ได้ทำการศึกษา ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุ การจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม งานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม 2) ศึกษาการดำเนินงาน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน 3) ศึกษาแนวทางและ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม โดยการ วิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์ ผู้บริหารหน่วยงานต่างๆ ผู้รู้ และภาค ประชาชน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (purposive) พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ นั้นมี สาเหตุหลักมาจากตัวผู้ขับขี่มากที่สุด ซึ่งปัจจัยด้านคน มีความเชื่อมโยงกันกับปัจจัย ทางด้านถนน สภาพแวดล้อม ยานพาหนะ และนโยบายลดอุบัติเหตุการจราจร ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความ คิดเห็นในด้านของนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ด้านกฎหมาย ต้องมีการเอาจริงเอา จังและกวดขันในหลายเรื่อง ด้านวิศวกรรมจราจร ควรปรับปรุงสภาพผิวทางจราจร ป้ายบอกทาง ฯลฯ ด้านการปลูกจิตสำนึกโดยการรณรงค์ลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ทั้งนี้ได้ให้ความเห็นตรงกัน ว่านโยบายที่เหมาะสมที่สุดคือ นโยบายที่เกี่ยวกับด้านคน หรือผู้ขับขี่เป็นหลัก ส่วนข้อเสนอแนะ แนวทางในการดำเนินการในการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก จะแบ่งเป็น 3 ระยะคือ (1) การแก้ไข ปัญหาในระยะเร่งด่วน 1-3 ปี: .มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) (2) การแก้ไขปัญหาในระยะกลาง 3-5 ปี: มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) (3) การแก้ไขปัญหาในระยะยาว 5 ปีขึ้นไป : มาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and Training)

ทักษะ ปาระแก้ว และบุญเหลือ บุบผามาลา (2559) ได้ทำการศึกษา มาตรการทางกฎหมาย ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครอุดรธานี งานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1).ศึกษาปัญหาแนวทางหรือมาตรการในการลดอุบัติเหตุทางท้องถนนที่ได้ บังคับใช้แล้ว 2).ศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ใน เขตเทศบาลนครอุดรธานี โดยการวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ(Qualitative Research) โดยมีแบบ สัมภาษณ์ (Questionnaire) ที่แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ แบบสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายโดยสัมภาษณ์ ทั้งกลุ่มและเดี่ยว จำนวน 50 คน และ แบบสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย 4 คน (ผู้แทนหน่วยงาน) พบว่า การเมาแล้วขับหรือขับรถในขณะที่เมาสุราเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด และมีมาตรการในการ ป้องกันอุบัติเหตุ คือการตั้งด่านหรือจุดตรวจที่เคร่งครัดให้ครอบคลุมทั่วทุกจุดเสี่ยงในพื้นที่เทศบาล นครอุดรธานี ส่วนมาตรการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ยังไม่

เพียงพอเหมาะสม แม้ว่าจะมีการกำหนดมาตรการด้านบริหารจัดการ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุดรธาณินั้นนโยบาย “ประชารัฐ” ของรัฐบาลมาใช้เพื่อเป็นกลไกในการควบคุมปัจจัยเสี่ยง และเฝ้าระวัง ป้องปรามผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่ก็ตาม แสดงว่ามาตรการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์นั้นยังมีข้อบกพร่อง ซึ่งมีข้อเสนอแนะให้ควรเพิ่มจุดตรวจมากขึ้นและเคร่งครัดขึ้น เนื่องจากส่วนใหญ่มักจะเป็นจุดบริการมากกว่า หรือควรจะมีรถแท็กซี่ หรือรถโดยสารที่บริการสาธารณะให้ครอบคลุมมากขึ้น เพื่อลดปัญหายานพาหนะบนท้องถนนที่มากเกินไปซึ่งจะทำให้ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้

Varhelyi (2010) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน – ความจำเป็นต้องใช้วิธีการอย่างเป็นระบบ พบว่า เพื่อให้บรรลุความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญในระดับชาตินั้น จำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วยความรับผิดชอบและภาระในการรับผิดชอบที่ชัดเจน ซึ่งมีองค์ประกอบคือ: 1) กำหนดขนาด และลักษณะของการบาดเจ็บล้มตายบนท้องถนน 2) ความมุ่งมั่นและการสนับสนุนจากผู้มีอำนาจตัดสินใจ 3) กำหนดนโยบายความปลอดภัยทางถนน 4) กำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของสถาบัน 5) ระบุปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนน 6) กำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน 7) กำหนดกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการ 8) จัดสรรความรับผิดชอบสำหรับมาตรการต่างๆ 9) มีเงินทุนที่มั่นใจได้ 10) ใช้มาตรการที่มีประสิทธิภาพ 11) ตรวจสอบประสิทธิภาพและ 12) กระตุ้นการวิจัยและการเสริมสร้างขีดความสามารถ

Kristianssen and others (2018) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Vision Zero นโยบายด้านความปลอดภัยของสวีเดน – การวิเคราะห์เนื้อหาของนโยบายเชิงเปรียบเทียบ พบว่า เป้าหมายการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนนในระยะยาวของสวีเดน คือการไม่ให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสเนื่องจากอุบัติเหตุจากการจราจรในระบบขนส่งทางถนน การออกแบบและการทำงานของระบบนั้นควรจะปรับให้เข้ากับความต้องการของ Vision Zero ซึ่งหลังจากมีนโยบายนี้ออกมาแล้วก็ได้มีการกำหนดนโยบายสาธารณะขึ้น เป็นความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐไม่ว่าจะเป็นระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาค หรือระดับประเทศ ในการกำหนดนโยบายนั้นขึ้นอยู่กับปัญหาที่พบ ประเภทของปัญหา ใครเป็นผู้รับผิดชอบและแนวทางแก้ไขมีอะไรบ้าง ฉะนั้นการปฏิบัติจึงยึดแนวทาง Vision Zero เป็นหลัก รากฐานทางวิทยาศาสตร์ของ Vision Zero แสดงให้เห็นว่าการออกแบบถนนและยานพาหนะที่แตกต่างกัน จะช่วยเพิ่มความอดทนของมนุษย์ต่อความรุนแรงจากภายนอก จะทำให้สามารถหลีกเลี่ยงการเสียชีวิตได้ถึง 63% ตัวอย่างเช่น การแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยที่สื่อกโดยใช้สัญญาณไฟจราจร มาตรการประเภทนี้จะช่วยลดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะรุนแรงมากขึ้นอันเนื่องมาจากการใช้ความเร็วที่สูงเกินกำหนดของผู้ขับขี่ ดังนั้น จึงต้องเน้นความสำคัญของการออกแบบถนนและโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยียานยนต์ เป็นต้น

6.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมการใช้รถใช้

ถนน

ทงศ์ศักดิ์ ยิ่งรัตน์สุข, พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ และพรทิพย์ เย็นใจ (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา โดยมีวัตถุประสงค์คือ ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา บางแสน จังหวัดชลบุรี โดยใช้ PRECEDE- PROCEED Model เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา โดยการวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม พบว่าบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา มีความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง มากกว่าร้อยละ 80 ไม่ขับขี่ในลักษณะโลดโผนหรือเมาแล้วขับ และมีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 63.3 ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ร้อยละ 37.1 และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 32.3 ปัจจัยด้านสถานภาพ เพศ รายรับหรือรายได้ ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนได้ ร้อยละ 11 ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มประชากรที่ศึกษาได้ อย่างไรก็ตามการส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาควรเน้นที่การสร้างความรู้และการรับรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะในกลุ่มนิสิตชาย

กาญจนากรอง สุอังคะ และคณะ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคลิกภาพ ทัศนคติ และการรับรู้โอกาสเสี่ยงของกลุ่มวัยรุ่นที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์ 2) เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของแบบจำลองที่สร้างขึ้นกับข้อมูลเชิงประจักษ์ 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่น โดยการวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม พบว่าปัจจัยด้านทัศนคติเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของวัยรุ่นที่ใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยทัศนคติต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทัศนคติต่อการใช้ความเร็ว และทัศนคติต่อการการขับขี่ด้วยความคึกคะนอง ซึ่งมีข้อเสนอแนะให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายและวางแผนการลดอุบัติเหตุ ควรให้ความตระหนักและให้ความสำคัญต่อการสร้างจิตสำนึก และปรับเปลี่ยนลักษณะนิสัยทัศนคติ บุคลิกภาพของกลุ่มวัยรุ่นให้มีความตระหนักถึงอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

นพดล กรประเสริฐ และคณะ (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาและสำรวจถึงการรับรู้ ทัศนคติ ความคิดความเชื่อ ระดับการยอมรับได้ และความคาดหวังของผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมต่อปัจจัยเสี่ยง

และพฤติกรรมเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา และพัฒนาเป็นองค์ความรู้ในการอธิบายถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา

2) เพื่อสร้างแนวทางในการประเมินวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน และสามารถนำไปเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนระหว่างกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ศึกษาอื่น และนำไปประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยศึกษาจากเอกสาร มีการสัมภาษณ์โดยใช้การสัมภาษณ์โดยตรง สัมภาษณ์เชิงลึก และการสัมภาษณ์แบบมีส่วนร่วม รวมถึงเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม ซึ่งผลการวิเคราะห์พฤติกรรมความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างในกรณีของผู้ขับขี่ที่มีภูมิลำเนาในเขตเมืองกับผู้ขับขี่ที่อยู่ในพื้นที่อำเภอรอบนอก พบว่า กลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่อยู่ในอำเภอรอบนอก ค่อนข้างจะยอมรับพฤติกรรมเมาแล้วขับได้มากกว่ากลุ่มที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเมือง เป็นเพราะมีวิถีชีวิตผูกพันกับการดื่มสุราในหลายโอกาส กลุ่มที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเมืองนั้นเป็นสังคมที่เร่งรีบ มักยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ที่จะช่วยให้สามารถเดินทางได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น เช่น พฤติกรรมขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวเปลี่ยนช่องจราจร ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ประเมินแล้วว่าไม่น่าจะอันตรายถึงชีวิต และในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่นอกเมืองมีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญน้อยกว่าในเขตเมือง ซึ่งถ้าหากปฏิบัติแล้วส่วนใหญ่จะเป็นการหลบเลี่ยงการตรวจของเจ้าหน้าที่ ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างในกรณีของผู้ใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่นกับผู้ใช้รถใช้ถนนจากต่างถิ่น พบว่า ความเร็วโดยเฉลี่ยผู้ใช้รถใช้ถนนต่างถิ่นใช้ความเร็วที่สูงกว่า ทำให้เกิดความรู้สึกไม่ยอมรับกับพฤติกรรมขับขี้อวดของคนต่างถิ่น รวมถึงไม่คุ้นชินกับรูปแบบการขับขี้อวดและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างในกรณีของผู้ใช้รถใช้ถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ พบว่า นักท่องเที่ยวต่างชาติมีความตระหนักถึงผลกระทบของพฤติกรรมเสี่ยงทั้งต่อตนเองและผู้อื่นมากกว่ากลุ่มของนักท่องเที่ยวไทย ซึ่งนักท่องเที่ยวของไทยมักคิดถึงผลกระทบที่มีต่อตนเองเป็นหลัก ในบางครั้งอาจเห็นนักท่องเที่ยวมีการทำพฤติกรรมเสี่ยง น่าจะเป็นผลสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมคล้อยตามคนในพื้นที่

Dragutinovic and Twisk (2006) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของการศึกษาความปลอดภัยทางถนน โดยทำการวิเคราะห์องค์ประกอบส่วนที่มีประสิทธิภาพของโปรแกรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก คือ 1) การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนควรเริ่มตั้งแต่อายุ 4-5 ปี และจะต้องกระทำผ่านโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา 2) การฝึกอบรมส่วนบุคคลนั้นมีประสิทธิภาพดีกว่าการฝึกอบรมเป็นกลุ่ม และการฝึกอบรมแบบกลุ่มควรมุ่งเน้นการปฏิสัมพันธ์ระหว่างเด็ก 3) การเรียนรู้แบบผู้ใหญ่และการทำงานร่วมกันนั้นเป็นเครื่องมืออันทรงพลังเนื่องจาก

อิทธิพลของปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในการเรียนรู้ 4) ขั้นตอนเล็กๆของการฝึกปฏิบัติมีผลต่อการสร้างแนวคิด ซึ่งทั้งทฤษฎีการปฏิบัติก็สนับสนุนแนวคิดนี้ 5) การเรียนการสอนในชั้นเรียนที่ผสมผสานกับการสาธิตรูปแบบพฤติกรรมที่ดี (เช่น ผ่านวิดีโอแบบจำลองบนโต๊ะ ฯลฯ) มีประสิทธิภาพน้อยกว่าเล็กน้อยเทียบกับการฝึกพฤติกรรม 6) คอมพิวเตอร์ที่ใช้สนับสนุนการฝึกปฏิบัติ (สำหรับเด็กกลุ่มเล็กๆ เพื่อโต้ตอบกับคนอื่น) นั้นมีประสิทธิภาพ 7) ไม่มีความแตกต่างในด้านความรู้ระหว่างวิธีการฝึกอบรม เช่น เกมสื่อ, เกมกระดาน และการสอนในโปรแกรม

Rosenbloom, Carmi and Lavid (2012) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ความเป็นจริงและบรรทัดฐานทางสังคมที่เป็นที่รับรู้ของพฤติกรรมการข้ามถนนของเด็ก โดยทำการเปรียบเทียบแนวปฏิบัติทางสังคมที่เกิดขึ้นจริง และการรับรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการข้ามถนน และ เผยสิ่งที่ผิดเกี่ยวกับบรรทัดฐานของกลุ่ม ความคิดพื้นฐานที่อ้างอิงจากการศึกษาคือการที่เด็กๆรับรู้ถึงพฤติกรรม และทัศนคติของเพื่อนเกี่ยวกับการข้ามถนนที่เป็นลบนั้นอาจทำให้เด็กๆ ได้รับพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงเมื่อข้ามถนนไปด้วย ผู้เข้าร่วมกิจกรรมประกอบด้วยเด็กนักเรียนชั้นประถมศึกษา 123 คน (อายุระหว่าง 6 ถึง 13 ปี) จาก Beitar-Illit เมืองทางศาสนาในอิสราเอล ผลการทดสอบ t-test แสดงให้เห็นความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญระหว่างคะแนนทัศนคติของเด็กกับคะแนนทัศนคติของเพื่อน โดยเฉลี่ยแล้ว เด็กๆรับรู้ทัศนคติของเพื่อนเกี่ยวกับพฤติกรรมการข้ามถนนว่าแย่กว่าเมื่อเทียบกับทัศนคติของตนเอง ผลการทดสอบที่ (t-test) ครั้งที่สองมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญระหว่างคะแนนพฤติกรรมของเด็กกับคะแนนพฤติกรรมของเพื่อน เด็กๆ มองว่าพฤติกรรมการข้ามถนนของเพื่อนของพวกเขาเป็นความเสี่ยงสูงกว่าพฤติกรรมการข้ามของตัวเอง เด็กๆมองว่าพฤติกรรมการข้ามถนนของเพื่อนของพวกเขาเป็นความเสี่ยง เด็กสามารถเข้าใจทัศนคติของเพื่อนต่อกฎความปลอดภัยว่าไม่ปลอดภัยได้

Westlake and NgBoyle (2012) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้ถึงการไขว่เขวของสมาชิกของผู้ขับขี่ในหมู่คนขับวัยรุ่น พบว่า ผู้ขับขี่วัยรุ่นนั้นมีความเสี่ยงในการชนสูงสุด จากการศึกษาทบทวนเอกสารนั้นมักให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเป็นไปได้ที่จะเกิดการชน แต่ไม่บ่งชี้ชัดเจนในประเด็นที่อาจเกิดขึ้นจากการไขว่เขว ที่เป็นผลทำให้วัยรุ่นไม่มีสมาธิในการขับรถ เป้าหมายของการศึกษาคั้งนี้คือเพื่อประเมินความคิดเห็นของผู้ขับขี่วัยรุ่น และการรับรู้ความคลาดเคลื่อนของผู้ขับขี่ การสำรวจความคิดเห็นของวัยรุ่นไอโอวา กลุ่มคนส่วนใหญ่ (มากกว่า 80%) ระบุว่า การรับส่งข้อความในขณะที่ขับรถเป็นสิ่งที่ทำให้เสียสมาธิในการขับรถ อย่างไรก็ตามงานวิจัยยังแสดงให้เห็นว่า แม้ว่าวัยรุ่นจะทราบดีว่าพฤติกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิดความเสี่ยงในขณะที่ขับรถ แต่ก็ยังคงทำพฤติกรรมเหล่านี้ต่อไป อย่างไรก็ตามวัยรุ่นทุกคนไม่ได้ตกอยู่ในความเสี่ยงจากพฤติกรรมเหล่านี้ เนื่องจากวัยรุ่นบางคนสามารถรับรู้ได้ว่ากิจกรรมเหล่านี้กำลังทำให้เสียสมาธิซึ่งอาจทำให้ตัวเองตกอยู่ในอันตรายได้ ดังนั้นควรจะมีการส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทั้งในโรงเรียนและที่บ้าน

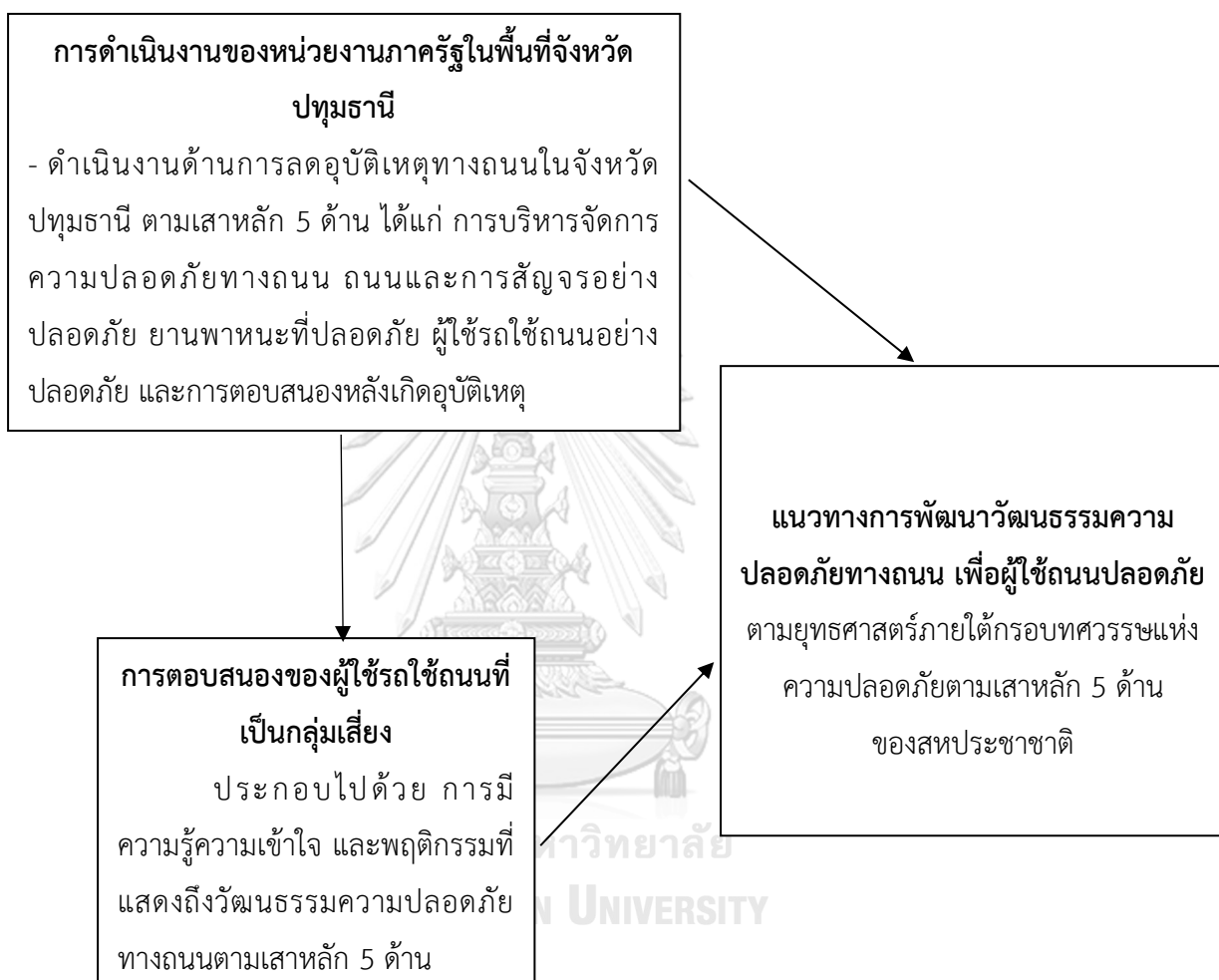
Muir and others (2018) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง บทบาทของผู้ปกครองในประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็ก เพื่อศึกษาถึงเจตคติความรู้และพฤติกรรมของบิดามารดาเกี่ยวกับบทบาทในการปกป้องและสอนทักษะความปลอดภัยทางถนนของเด็กเล็ก โดยใช้แบบสำรวจความคิดเห็น ทักษะคติ ความรู้ และพฤติกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยรวมมีผู้เข้าร่วม 272 ราย แต่ละคนต้องมีเด็กอายุระหว่าง 3 ถึง 10 ปี และพำนักอยู่ในออสเตรเลียรัฐวิกตอเรีย ผู้เข้าร่วมการวิจัยเป็นเพศหญิงส่วนใหญ่ (74%) แต่งงานหรือมีความสัมพันธ์แบบพหุติพันธ์ (92%) และจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา (73%) ส่วนพฤติกรรมทั่วไปของความปลอดภัยทางถนนและทัศนคติค่อนข้างเป็นบวก โดยส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมจะมีการจำกัดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือไม่ดื่มเลยขณะขับรถ (98%) ใช้ความเร็วขณะขับรถเท่ากับหรือต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด 85% และ คาดเข็มขัดนิรภัยเสมอ (98%) นอกจากนี้งานวิจัยยังพบว่า มี 77% ที่เชื่อว่าครอบครัวนั้นจะเป็นแหล่งเรียนรู้หลักของบุตรหลานของตนสำหรับทักษะด้านความปลอดภัยทางถนน ส่วนที่เหลืออีก 23% เชื่อว่าโรงเรียน เพื่อน และโทรทัศน์เป็นแหล่งหลักในการศึกษาทักษะด้านความปลอดภัยทางถนน และผู้ปกครองที่มีความสามารถในการควบคุมการให้ความรู้แก่บุตรหลานของตนเกี่ยวกับทักษะด้านความปลอดภัยทางถนนมีแนวโน้มที่จะได้รับการศึกษาในระดับมหาวิทยาลัยหรือสูงกว่า และมีแนวโน้มที่จะอาศัยอยู่ในเขตเมือง และรู้กฎหมายมากกว่า ซึ่งงานวิจัยนี้จะเป็นตัวกระตุ้นการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งศักยภาพของพ่อแม่ในการเป็นวิทยากรหลักในด้านความปลอดภัยทางถนน

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จโดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน รวมไปถึงการมียุทธศาสตร์และการดำเนินงานที่ชัดเจนตรงจุด มีการให้ความสำคัญเกี่ยวกับคนเป็นหลัก และพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมของการเกิดอุบัติเหตุ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลทางสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนทั้งในทางที่ก่อให้เกิดความปลอดภัย และเป็นพฤติกรรมที่เป็นความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ในหมู่วัยรุ่นยังพบพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งงานวิจัยหลายชิ้นมีข้อค้นพบที่สอดคล้องกันว่า ควรสร้างจิตสำนึก และปรับเปลี่ยนลักษณะนิสัย ทักษะคติ บุคลิกภาพของกลุ่มวัยรุ่นให้มีความตระหนักถึงอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น โดยมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญกับการสร้างความรู้ ความเข้าใจ และพฤติกรรมที่พึงประสงค์ที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีนักวิชาการทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่ให้ความสนใจศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ดังงานวิจัยวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนข้างต้น แต่อาจกล่าวได้ว่างานวิจัยที่ผ่านมา นั้น ยังขาดการศึกษาวิจัยที่ผนวกประเด็นด้าน

การนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของรัฐไปปฏิบัติ และการตอบสนองต่อนโยบายดังกล่าวของประชาชนในพื้นที่โดยเฉพาะในเขตพื้นที่เสี่ยงด้านปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

7. กรอบแนวคิดการวิจัย



กรอบแนวคิดการวิจัยข้างต้น อธิบายถึงกระบวนการแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี โดยเป็นผลสืบเนื่องมาจาก การดำเนินงานตามนโยบายของภาครัฐที่ส่งผลต่อการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในด้าน การมีความรู้ ความเข้าใจ และแสดงออกถึงพฤติกรรมอันพึงประสงค์ด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน อันจะนำไปสู่การพัฒนาให้เกิดกระบวนการทัศน์ “ปลอดภัยโดยธรรมชาติ” ได้ ซึ่งกระบวนการทัศน์นี้ถือเป็นทางแห่งการบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals–SDGs)

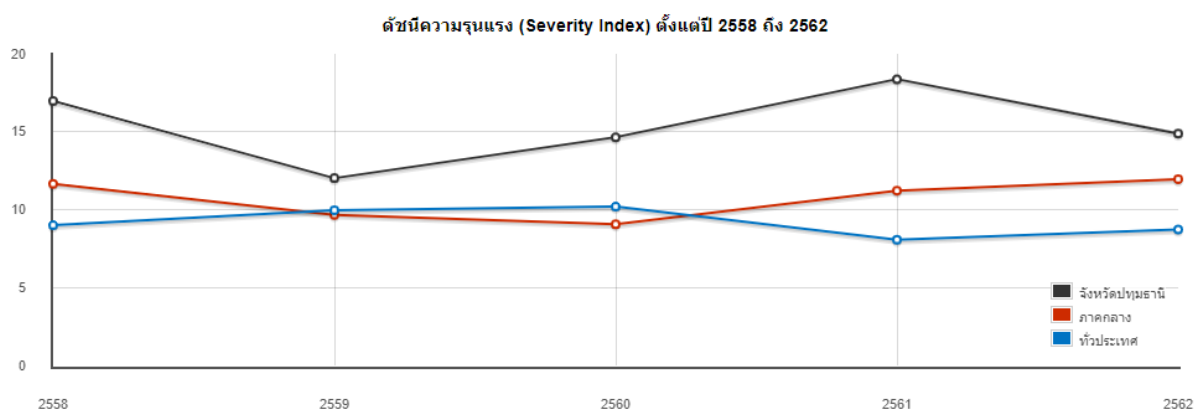
บทที่ 3

วิธีการวิจัยและการดำเนินงาน

ขั้นตอนในการศึกษา และการดำเนินงานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้นถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการดำเนินงาน ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี และเพื่อศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยโดยผู้วิจัยกำหนดขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา

ในการเลือกพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลภาคสนามนั้น ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเป็นการเลือกสุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยพิจารณา และตัดสินใจที่มีความสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2542) คือ พื้นที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับต้นของประเทศ และมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้นในทุกปี จากข้อมูลใน ThaiRSC แสดงให้เห็นว่า จังหวัด ปทุมธานีมีข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บ จากอันดับที่ 31 ในปี พ.ศ. 2558 เป็นอันดับที่ 19 ในปี พ.ศ. 2559 เป็นอันดับที่ 11 ในปี พ.ศ. 2560 เป็นอันดับที่ 9 ในปี พ.ศ. 2561 และเป็นอันดับที่ 8 ในปี พ.ศ. 2562 และมีดัชนีความรุนแรง สูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับภาค และระดับประเทศ ดังปรากฏในรูป



รูปที่ 15 ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ตั้งแต่ปี 2558 ถึง 2562

ที่มา : ThaiRoads <http://trso.thairoads.org>

ซึ่งดัชนีความรุนแรง (Severity Index) หมายถึง สัดส่วนระหว่างจำนวนผู้เสียชีวิตที่ปรากฏในสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ต่อ จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรในแต่ละจังหวัด 100 ครั้ง

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดเลือกพื้นที่ในจังหวัดปทุมธานี เพื่อการศึกษาจำนวน 1 อำเภอ ได้แก่ อำเภอคลองหลวง ซึ่งเป็นอำเภอที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บมากที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ในปี พ.ศ. 2562 ตามข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี พ.ศ. 2562 ระดับอำเภอและตำบล ของจังหวัดปทุมธานี ดังตาราง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลการบาดเจ็บระดับอำเภอ ปี พ.ศ.2562

อำเภอ	อุบัติเหตุ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	รวมทั้งหมด
คลองหลวง	2,109	42	2,388	2,430
เมืองปทุมธานี	1,495	43	1,744	1,778
ธัญบุรี	1,490	31	1,745	1,776
ลำลูกกา	1,449	47	1,681	1,728
ลาดหลุมแก้ว	349	10	396	406
สามโคก	323	16	370	386
หนองเสือ	143	9	155	164
รวม	7,358	189	8,479	8,668

ที่มา : ThaiRSC

3.2 กระบวนการและขั้นตอนการวิจัย

ในงานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบการวิจัยแบบผสมผสาน (mixed methods) โดยใช้วิธีการวิจัยแบบพร้อมกัน (Convergent Parallel Design) ซึ่งเป็นวิธีการที่นักวิจัย ดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพพร้อมกันกับเชิงปริมาณ โดยให้ความสำคัญกับการวิจัยทั้งสองแบบเท่าเทียมกัน และนำผลมารวมกันในช่วงแปลผล เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและทำให้ผลการวิจัยสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น (Creswell, 2003). มีขั้นตอนการวิจัยดังต่อไปนี้

3.2.1 การวิจัยเชิงคุณภาพ

ในส่วนของ การวิจัยเชิงคุณภาพนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการดำเนินงานระดับจังหวัด ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี และเพื่อศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย รวมไปถึงมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีต่อวัฒนธรรมความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

แหล่งข้อมูลที่ใช้ศึกษา

แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา ประกอบไปด้วย

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นการศึกษาถึงนโยบายของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จากวิทยานิพนธ์ วารสาร

ทางวิชาการ ประกาศ คำสั่งราชการ แผนนโยบาย แผนปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน และบทความต่างๆ จากแหล่งข้อมูลออนไลน์

2. การศึกษาภาคสนาม (field research) กำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (key informants) แบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ ผู้แทนจากหน่วยงานของภาครัฐ และกลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โดยในกลุ่มแรก คือผู้แทนจากหน่วยงานของภาครัฐ ใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (criterion based selection) จากผู้ที่มีความเกี่ยวข้องและสามารถอธิบายในสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาได้อย่างชัดเจนและลึกซึ้งที่สุด ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ คือ ผู้แทนของหน่วยงานระดับจังหวัด จากหน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี กองบังคับการตำรวจจราจรจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด นอกจากนี้ยังมีผู้แทนระดับท้องถิ่น คือ เทศบาลเมืองคลองหลวง โดยทำการสัมภาษณ์หน่วยงานละ 1-2 คน รวม 11 คน ในส่วนของกลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (criterion based selection) เฉพาะในรายการเด่น คือผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน ผู้วิจัยได้เลือกกรณีศึกษาเด่นทั้งเพศชาย และเพศหญิงรวมจำนวน 8 คน ที่มีคุณสมบัติข้างต้น สัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้มุมมองต่อปรากฏการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้น

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ แบ่งเป็น 2 ประเภทสำหรับการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการศึกษาภาคสนาม (field research) ดังต่อไปนี้

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ใช้การกำหนดกรอบประเด็นเป็นเครื่องมือเพื่อเรียบเรียง และสร้างข้อสรุปจากข้อมูล เพื่อสะท้อนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดปทุมธานี

2. การศึกษาภาคสนาม (field research) แบ่งเครื่องมือเป็น 2 ชุดสำหรับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย ใช้การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) สำหรับหน่วยงานของรัฐ และประเด็นคำถามสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการเด่น คือผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนนมาแล้ว โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง สำหรับหน่วยงานภาครัฐ ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบ และขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงาน

ตอนที่ 3 การดำเนินงานของหน่วยงานที่สังกัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาล เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง, ทศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ, การประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

2) ประเด็นคำถามสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่น ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ และประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางถนน

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนก่อน ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังจากอุบัติเหตุ

ตอนที่ 3 มุมมองเชิงพฤติกรรม เช่น สาเหตุของการประสบอุบัติเหตุครั้งนั้นมีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของท่านอย่างไร

ตอนที่ 4 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การศึกษาเอกสาร ทั้งเอกสารขั้นต้นและเอกสารชั้นรอง เกี่ยวกับแผน คำสั่ง ประกาศของราชการที่เกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงแนวคิดและทฤษฎีต่างๆที่เกี่ยวข้อง

2. การสัมภาษณ์เชิงลึก ในที่นี้แบ่งการสัมภาษณ์เป็น 2 กลุ่ม คือ

1) ผู้แทนหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ และมีข้อมูลหรือมีความเกี่ยวข้องมากที่สุด เพื่อให้สามารถตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้ครบถ้วน ประกอบไปด้วย ผู้แทนของภาครัฐในระดับจังหวัดทั้งระดับบริหาร และระดับปฏิบัติการ จากหน่วยงานป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี จำนวน 2 คน สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี 2 คน แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี 2 คน สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี 2 คน กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี 2 คน และ ผู้แทนของภาครัฐในระดับท้องถิ่นจากเทศบาลเมืองคลองหลวง จำนวน 1 คน

2) ผู้ใช้รถใช้ถนน เฉพาะในรายการนี้เด่น คือผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนมาก่อนทั้งเพศชาย และเพศหญิงรวมจำนวน 8 คน

การตรวจสอบ และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

การตรวจสอบและวิเคราะห์ของการวิจัยเชิงคุณภาพในขั้นตอนนี้เน้นใช้วิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า (triangulation Method) ทั้งทางด้าน การตรวจสอบสามเส้าด้าน ข้อมูล (data triangulation) โดยเฉพาะแหล่งบุคคล และการตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (methodological triangulation) ด้วยการใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลหลากหลายวิธีการ เช่น การ

สังเกต การสัมภาษณ์ทั้งกรณีศึกษาและบุคคลแวดล้อม ตลอดจนการใช้แหล่งสัมภาษณ์ในการศึกษา ข้อมูลที่แตกต่างกัน พร้อมกันนั้นก็ศึกษาข้อมูลจากแหล่งเอกสารประกอบด้วย (สุภางค์ จันทวานิช, 2557)

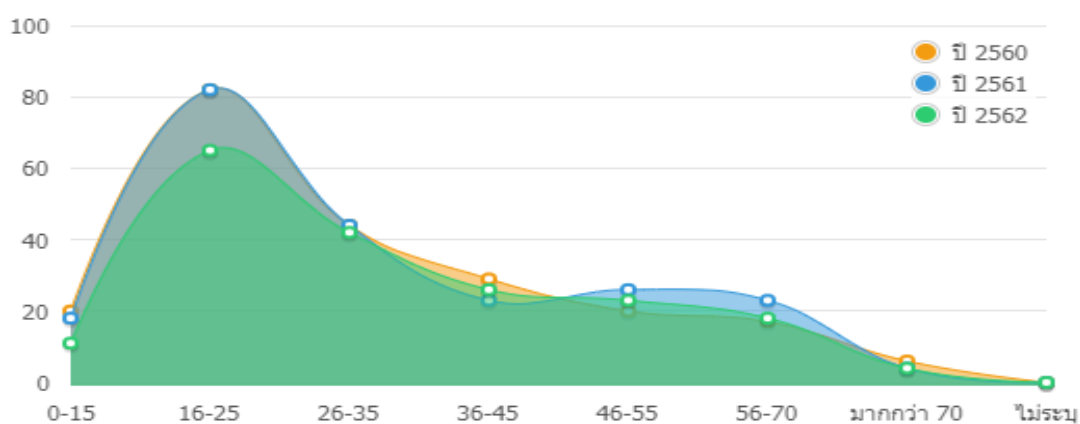
การวิเคราะห์ข้อมูล กระทำโดยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาจัดระบบระเบียบ ใหม่ตามประเด็นที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ จากนั้นนำข้อมูลที่ได้จัดระบบไว้แล้วมาวิเคราะห์เนื้อหา และ วิเคราะห์สรุปเทียบเคียงกับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องตามลำดับ (Content Analysis)

3.2.2 การวิจัยเชิงปริมาณ

การวิจัยเชิงปริมาณ (quantitative research) เป็นการใช้การวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อให้ทราบถึง การตอบสนองต่อนโยบายของรัฐในการลดอุบัติเหตุทางถนน และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายในการจัดเก็บข้อมูล โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) โดยสุ่มตัวอย่างประชากรในอำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ตามสถานที่ต่างๆทั่วไป ให้ครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนด ทั้งชายและหญิงจำนวน 150 คน โดยเก็บข้อมูลกับกลุ่มประชากรที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยครอบคลุมประเภทของยานยนต์ ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ และผู้เดินเท้าที่มีอายุระหว่าง 16-25 ปี เนื่องจากเป็นช่วงอายุที่มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากยานพาหนะทุกประเภท มากที่สุดดังรูป



รูปที่ 16 สถิติการ บาดเจ็บเสียชีวิต-ช่วงอายุ เปรียบเทียบ 3 ปี

ที่มา : ThaiRSC <http://www.thairsc.com/p77/index/13>

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อสำรวจ ผู้วิจัยสร้างเครื่องมือ ได้แก่ แบบสอบถามโดยใช้กรอบยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ของกระทรวงคมนาคม (2559) ตลอดจนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมากำหนดเป็นข้อคำถามในแบบสอบถาม โดยแบ่งแบบสอบถามเป็น 3 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อวัดความรู้ความเข้าใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อ ข้อกฎหมาย และกรอบแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ของสหประชาชาติตามเสาหลัก 5 ด้าน โดยข้อคำถามมีความครอบคลุมสถานะของผู้ใช้รถใช้ถนนทั้ง 3 ลักษณะ คือ เป็นผู้ขับขี่ เป็นผู้โดยสาร และผู้เดินเท้า

ตอนที่ 3 พฤติกรรมด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน วัดความถี่ในการปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยข้อคำถามมีความครอบคลุมสถานะของผู้ใช้รถใช้ถนนทั้ง 3 ลักษณะ คือ เป็นผู้ขับขี่ เป็นผู้โดยสาร และผู้เดินเท้า

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณเป็น 3 ตอนดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา ประกอบไปด้วยความถี่ และร้อยละ เพื่อนำเสนอถึงลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งจะสรุปข้อมูลในรูปแบบของตาราง

ตอนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อวัดความรู้ความเข้าใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อ ข้อกฎหมาย และกรอบแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ของสหประชาชาติตามเสาหลัก 5 ด้าน โดยข้อคำถามจะเป็นแบบเลือกตอบ ใช่ และ ไม่ใช่ ซึ่งมีเกณฑ์การตรวจให้คะแนนความรู้ความเข้าใจ ดังต่อไปนี้

ข้อคำถามสำหรับ ความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนมีทั้งหมด 30 ข้อ โดยถ้าตอบถูกจะได้ 1 คะแนน หากตอบผิด จะได้ 0 คะแนน ดังนั้นช่วงคะแนนทั้งหมดของผู้ตอบแบบสอบถาม คือ 0-30 คะแนน สำหรับเกณฑ์การตรวจให้คะแนนมีดังต่อไปนี้

หากข้อ 1.1, 1.2, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.3, 7.1, 7.3, 8.3, 9.1, 9.2, 9.3, 9.6 ตอบใช่ ได้ 1 คะแนน หากตอบไม่ใช่ ได้ 0 คะแนน

หากข้อ 1.3, 2.1, 2.3, 4.1, 5.3, 6.2, 7.2, 8.1, 8.2, 9.4, 9.5 ตอบใช่ ได้ 0 คะแนน หากตอบไม่ใช่ ได้ 1 คะแนน

ผู้วิจัยแปลผลคะแนนโดย ไขเกณฑการแบ่งระดับชั้นคะแนนแบบเกณฑอาจอิงตามหลักการของ บลูม (Bloom, 1971) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับคือ

ระดับต่ำ คะแนนรอยละ 0-59

ระดับปานกลาง คะแนนรอยละ 60-79

ระดับสูง คะแนนรอยละ 80-100

ตอนที่ 3 พฤติกรรมด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน วัดความถี่ในการปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยวิธีการใช้มาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ ปฏิบัติบ้าง และไม่เคยปฏิบัติเลย มีทั้งหมด 25 ข้อ โดยมีข้อความเชิงบวกจำนวน 14 ข้อ ได้แก่ ข้อ 1.1, 1.2, 1.4, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 5.1, 6.3, 8.1, 9.1, 9.2, 9.3 และ 9.4 ส่วนข้อความเชิงลบมีจำนวน 11 ข้อ ได้แก่ ข้อ 1.3, 2.1, 3.2, 4.1, 6.1, 6.2, 7.1, 7.2, 9.5, 9.6 และ 9.7

โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน และแปลงผลดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	ข้อความเชิงบวก	ข้อความเชิงลบ
ปฏิบัติเป็นประจำ	4	1
ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	3	2
ปฏิบัติบ้าง	2	3
ไม่เคยปฏิบัติเลย	1	4

นำผลคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยเลขคณิต

$$\begin{aligned}
 \text{สูตรการหาอัตราภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้นที่ต้องการ}} \\
 &= \frac{4 - 1}{5} \\
 &= 0.6
 \end{aligned}$$

ดังนั้น การกำหนดคะแนนค่าเฉลี่ยพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน สามารถแบ่งได้ดังนี้

3.41 – 4.00 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากที่สุด

2.81 – 3.40 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก

2.21 – 2.80 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลาง

1.61 – 2.20 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อย

1.00 – 1.60 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อยที่สุด

การวัดค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างขอคำถามกับวัตถุประสงค์

การวัดค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างขอคำถามกับวัตถุประสงค์ (IOC) ของเครื่องมือหลังจากผู้วิจัยจัดทำเครื่องมือเรียบร้อยแล้ว ได้ดำเนินการนำส่งผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน เพื่อประเมินความสอดคล้องระหว่างขอคำถามกับวัตถุประสงค์ ประกอบไปด้วย

1. นาย จักรพันธ์ ยาคู นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สังกัดกระทรวงคมนาคม
2. นาย ภาชิต ชนะบุญ ปลัดเทศบาลตำบลห้วยพลู จังหวัดนครปฐม
3. นาง สุพิพร โมรา นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดปทุมธานี

การวัดค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างขอคำถามกับวัตถุประสงค์ (IOC) คำนวณจากเกณฑ์การพิจารณาคะแนน ดังนี้

+1 หมายถึง ผู้เชี่ยวชาญเห็นวาทะที่ประเมิน เหมาะสม

0 หมายถึง ผู้เชี่ยวชาญเห็นวาทะที่ประเมิน ไม่น่าพอใจเหมาะสม

-1 หมายถึง ผู้เชี่ยวชาญเห็นวาทะที่ประเมิน ไม่เหมาะสม

นำข้อมูลที่ไดจากการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ หาค่าความสอดคล้องระหว่างขอคำถามแต่ละข้อกับจุดประสงค์หรือเนื้อหา (Index of Item-Objective Congruence หรือ IOC)

$$\text{จากสูตร } IOC = \sum R/N$$

เมื่อ R แทน ผลรวมของคะแนนการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

เกณฑ์การตัดสิน ค่า IOC ถามีค่า 0.50 ขึ้นไปแสดงว่าขอคำถำนนั้นวัดได้ตรงจุดประสงค หรือตรงตามเนื่อหานั้น แสดงว่า ขอคำถำนขอนั้นใช่ได้

ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ได้ทำการตรวจสอบประเมินเนื่อหา พร้อมทั้งให้คำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไข หลังจากนั้นผู้วิจัยจึงดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเนื่อหาจนได้แบบสัมภษณ และแบบสอบถามที่มีคะแนนการวัดคดัชนีความสอดคล้องระหวางขอคำถำนกับวัตถุประสงค์ (IOC) ผ่านเกณฑ์ทุกข้อ



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี สามารถนำเสนอผลการวิจัยซึ่งแบ่งได้เป็น 2 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 การดำเนินงานตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี

ผลการวิจัยนี้ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ โดยการใช้การเลือกแบบเจาะจงจากผู้ที่มีความเกี่ยวข้องและสามารถอธิบายในสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาได้อย่างชัดเจน ประกอบไปด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี หน่วยงานละ 2 คน และผู้แทนจากหน่วยงานระดับท้องถิ่น คือ สำนักงานเทศบาลเมืองคลองหลวง จังหวัดปทุมธานีจำนวน 1 คน รวมทั้งสิ้น 11 คน โดยผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐดังกล่าวข้างต้น ในช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์นี้ สามารถนำเสนอผลการดำเนินงานตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 รายละเอียดของผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผู้ให้สัมภาษณ์	หน่วยงานต้นสังกัด	เพศ	ตำแหน่ง	ลักษณะของงานที่รับผิดชอบ
คนที่ 1	หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี	หญิง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ รับผิดชอบงานด้านการวางแผนงาน/โครงการเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัย การลดอุบัติเหตุทางถนน
คนที่ 2	หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี	หญิง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล แผนงานโครงการต่าง ๆ จัดทำฐานข้อมูล และประสานงานแต่ละหน่วยงาน
คนที่ 1	สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี	ชาย	ขนส่งจังหวัดปทุมธานี	ควบคุม ดูแล กำกับติดตามการออกใบอนุญาต การตรวจสอบสภาพรถ รวมไปถึงนโยบายทางด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการขนส่ง
คนที่ 2	สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี	หญิง	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่งจังหวัดปทุมธานี	จัดทำแผนงาน/ฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงาน การให้ความรู้แก่ประชาชนในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
คนที่ 1	แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี	ชาย	รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฝ่ายวิศวกรรม จังหวัดปทุมธานี	ควบคุมดูแล เกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง
คนที่ 2	แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี	ชาย	หัวหน้าหมวดทางหลวงลาดหลุมแก้ว	ควบคุมดูแล เกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

ผู้ให้สัมภาษณ์	หน่วยงานต้นสังกัด	เพศ	ตำแหน่ง	ลักษณะของงานที่รับผิดชอบ
คนที่ 1	สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี	หญิง	หัวหน้ากลุ่มงานพัฒนาคุณภาพ และรูปแบบบริการสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี	การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรวมไปถึงการดูแลหลังเกิดเหตุ
คนที่ 2	สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี	หญิง	นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ	การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรวมไปถึงการดูแลหลังเกิดเหตุ
คนที่ 1	กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี	ชาย	รองผู้บังคับการตำรวจภูธร จังหวัดปทุมธานี	ควบคุม ดูแล สั่งการ กำกับ ติดตาม การบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ อำนาจ ความปลอดภัยด้าน การจราจร ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์เรื่องกฎหมาย การจราจร
คนที่ 2	กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี	ชาย	รองสารวัตรฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดปทุมธานี	จัดทำแผนงาน โครงการ ต่าง ๆ ในด้านการจราจร การบังคับใช้กฎหมาย และการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์เรื่องกฎหมาย การจราจร
คนที่ 1	เทศบาลเมืองคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี	ชาย	นักบริหารงานทั่วไป เทศบาลเมืองคลองหลวง	ดูแลด้านการลดอุบัติเหตุในพื้นที่ ตามมาตรการต่าง ๆ และนโยบายของทางจังหวัด

1. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบ และขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงาน

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบ และขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงาน สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้

1.1 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงานให้ความเห็นตรงกันว่า สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี มีความรุนแรงมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างปี พ.ศ. 2561 กับปีก่อนหน้า (พ.ศ. 2560) โดยในปี พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2562 พบว่า แม้ว่าการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนครั้งไม่มากแต่ความรุนแรงกลับเพิ่มมากยิ่งขึ้น โดยอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในจังหวัดปทุมธานีส่วนใหญ่มีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงได้รับบาดเจ็บสาหัส รวมถึงมีจำนวนผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนลดน้อยลงแต่กลับพบว่ามีอัตราการเสียชีวิตที่เพิ่มมากขึ้นทั้งที่เสียชีวิตทันทีในจุดเกิดเหตุ และไปเสียชีวิตที่โรงพยาบาลในเวลาต่อมา สอดคล้องกับรายงานของ thairoads (2562) เรื่องดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 – 2562 ที่มีดัชนีความรุนแรงเป็น 18.376 และ 14.878 ตามลำดับ ในขณะที่ปี พ.ศ. 2560 มีดัชนีความรุนแรงที่ 14.651 จึงสรุปได้ว่าสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดปทุมธานี มีแนวโน้มด้านความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

“สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุเหมือนช่วงปี พ.ศ. 2559-2562 ที่ดูเหมือนจะลดลงแต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีก และความรุนแรงของอุบัติเหตุก็เพิ่มมากขึ้นด้วย ทีมของพี่ที่ไปดูแล ณ จุดเกิดเหตุทำหน้าที่แค่ประคองไม่ให้ผู้บาดเจ็บตายในที่เกิดเหตุ แต่ส่วนใหญ่จะตายในที่เกิดเหตุเลย อย่าง 10 คน ก็ตาย 8 คน ถือว่าเยอะนะ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“การเกิดอุบัติเหตุก็จะมีขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ จะมีสถิติที่สูงเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ และก็มี ความรุนแรง เพราะเดี๋ยวนี้รถมีกำลังเครื่องยนต์ที่สูงขึ้น และแรงขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เมื่อประสบอุบัติเหตุมักจะเสียชีวิต” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

1.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดปทุมธานี

ลักษณะทางพื้นที่ของจังหวัดปทุมธานีนั้นเปรียบเสมือนเมืองหน้าด่าน ที่เป็นทางผ่านเข้าออกของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เดินทางมุ่งสู่ถนนสายภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อีกทั้งประชากรส่วนมากในจังหวัดปทุมธานีเป็นประชากรที่ย้ายถิ่นฐานเพื่อเข้ามาหางานทำและหาแหล่งรายได้ใหม่ๆ ข้อมูลจากสำนักงานจังหวัดปทุมธานี (2562) พบว่าประชากรแฝงในประเทศไทย พ.ศ. 2562 จังหวัดปทุมธานีมีประชากรแฝง 516,000 คน แยกเป็นประชากรแฝงกลางคืนที่มาพักอาศัยในจังหวัดปทุมธานี โดยไม่มีชื่อในทะเบียนบ้าน 369,000 คน มากเป็นลำดับที่ 5 ของประเทศ และประชากร

แฝงกลางวัน ซึ่งหมายถึงผู้ที่พักอาศัยอยู่ในจังหวัดอื่นและเข้ามาใช้ชีวิตในจังหวัดปทุมธานีในเวลา กลางวัน 147,000 คน เปนผู้เข้ามาทำงาน 138,000 คน มากเปนลำดับที่ 2 ของประเทศ รองจาก จังหวัดนนทบุรีและเข้ามาเรียนหนังสือในเวลากลางวัน 9,000 คน มากเปนลำดับที่ 4 ของประเทศ ส่งผลให้จังหวัดปทุมธานีเป็นเมืองแห่งการสัญจรและเป็นเมืองแห่งการศึกษา มีสถานศึกษาหลาย ระดับตั้งอยู่เป็นจำนวนมากในพื้นที่ เพื่อรองรับเยาวชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ดั้งเดิม และเยาวชนที่ย้ายถิ่น ฐานตามครอบครัวจึงส่งผลให้มีปริมาณของยานพาหนะที่สัญจรไปมาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ โดยพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลังในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาเกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากที่สุด (ThaiRSC, 2562)

“เนื่องจากปทุมธานีเป็นเมืองหน้าด่าน รถที่จะเข้าออกกรุงเทพก็ต้องผ่านเส้นทางนี้ และยังเป็นเส้นทางที่จะไปสายเหนือสายอีสาน ถนนสายหลักก็จะผ่านจังหวัดปทุมธานีด้วย อีกทั้งพื้นที่เรา เป็นเมืองการศึกษา นักศึกษาก็จะเยอะ แล้วก็จะมีการใช้รถมอเตอร์ไซค์เยอะ อุบัติเหตุก็เลยมาก” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

โดยสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น มักมาจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง เช่น พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย การขับซี่ย้อนศร การขับเร็วเกินกำหนด เป็นต้น นอกจากนี้ยัง พบว่าประสบการณ์ของผู้ขับซี่ย้อนศรก็มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วย โดยเยาวชนมักไม่มีประสบการณ์ใน การขับซี่ย้อนศรมักจึงเป็นสาเหตุที่ทำให้เยาวชนมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับซี่ย้อนศรในช่วงอายุอื่น

“แต่ละรายที่เกิดอุบัติเหตุที่เราไปดูก็มีสาเหตุเดิม ๆ คือเกิดจากความประมาท จะพูดว่า สาเหตุหลักเป็นเรื่องของพฤติกรรมของคนก็จะตรงที่สุด เพราะคนที่ขับรถมักฝ่าฝืนกฎจราจร สาเหตุ รองลงมาก็เป็นเรื่องของสภาพรถ นอกจากนี้ในเรื่องของทัศนวิสัยในการขับซี่ย้อนศรก็เกี่ยวข้องกับด้วย เพราะว่าสภาพการเกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงส่วนมากมักจะเกิดในเวลาากลางคืน แต่สาเหตุที่สำคัญที่สุดก็คือคนนั้นแหละ และอุบัติเหตุมักเกิดกับรถมอเตอร์ไซค์เยอะ ซึ่งผู้ขับซี่ย้อนศรมักจะไม่ปฏิบัติตามกฎ จราจรในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุก็เลยรุนแรงจนเสียชีวิต” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, 9 ตุลาคม 2562)

“อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนมากเกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน รถที่สัญจรไปมามากขับ กันเร็วมาก ไม่ว่าจะเป็รถสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปต่างก็มีความประมาท คนที่เดินข้ามถนน เดินสองข้างทางก็ขาดความระมัดระวัง ส่วนกลุ่มเยาวชนวัยรุ่นก็ขับซี่ย้อนศรมาก ทั้งขับเร็วแล้วก็ขับ ซี่ย้อนศรอีกด้วย” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“สาเหตุที่อุบัติเหตุมีผลกระทบที่รุนแรงค่อนข้างมากนั้นหลายกรณีก็เกี่ยวข้องกับ ประสบการณ์ของคนขับด้วยนะ โดยเฉพาะผู้ขับซี่ย้อนศรที่ยังอายุไม่ถึงตามที่กฎหมายกำหนด วุฒิภาวะไม่ถึง

ทำให้การตัดสินใจยังไม่ดี” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

จากความเห็นของหน่วยงานภาครัฐผู้ให้ข้อมูลข้างต้นนั้นมีความเห็นพ้องไปในทางเดียวกัน ในประเด็นที่ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเหล่านั้นมาจาก “ผู้ใช้รถใช้ถนน” อย่างไรก็ตามผู้ให้สัมภาษณ์ในหน่วยงานกองบังคับการตำรวจจราจรจังหวัดปทุมธานีที่ปฏิบัติงานในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย ยังได้ให้ความเห็นที่น่าสนใจและมีความสำคัญมากประการหนึ่ง คือ ความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมายนั้นก็มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนด้วยเช่นกัน

“บางครั้งเราในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายก็จะได้ไม่ได้เข้มงวดในเรื่องของข้อกฎหมายกันอย่างจริงจัง บางทีเราก็ผ่อนผันให้ ยกตัวอย่างเช่น การสวมหมวกกันน็อก พอออกจากนอกตัวอำเภอตัวเมืองเทศบาลที่มีการจราจรหนาแน่น เราก็จะอนุโลมไปบ้างในทางปฏิบัติ ไม่ได้ไปกวัดขัง ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น จึงมีการบาดเจ็บที่รุนแรง หรือเสียชีวิตได้” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 กองบังคับการตำรวจจราจรจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 24 ตุลาคม 2562)

1.3 ขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงานต่อการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนน

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐในหน่วยงานต่าง ๆ ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานในระดับจังหวัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยการดำเนินงานเพื่อการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนสามารถแบ่งหน่วยงานผู้รับผิดชอบที่เกี่ยวข้องตามกรอบข้อเสนอที่เรียกว่า 5 เสาหลัก (5 Pillars) ได้ดังต่อไปนี้



หน่วยงานความรับผิดชอบตามยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยเหล่านี้ อยู่ภายใต้การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ปทุมธานี หรือ “ศปถ. จังหวัด ปทุมธานี” โดยมีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ปทุมธานี เป็น

กรรมการและเลขานุการ หน่วยงานนี้รับผิดชอบโดยตรงในส่วนของ เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยจะรับผิดชอบในงานเลขานุการ และงานธุรการทั่วไปของคณะกรรมการสปด.จังหวัดปทุมธานี และทำหน้าที่ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงการรับมอบนโยบายจากจังหวัดและนำไปสู่การปฏิบัติ โดยการสั่งการไปยังระดับของพื้นที่ต่าง ๆ ในจังหวัดปทุมธานี

แนวทางหลวงจังหวัดปทุมธานี รับผิดชอบในส่วนของเสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย มีหน้าที่ในการวางแผน และตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ออกแบบ และสร้างถนนที่มีความปลอดภัย รวมไปถึงงานซ่อมแซมถนน และปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินเท้า เช่น การสร้างสะพานลอย ทางฟุตบอล ทางข้ามบนถนน และทางข้ามใต้ดิน เป็นต้น

สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี รับผิดชอบในส่วนของเสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย โดยแบ่งความรับผิดชอบเป็น 1.การดูแลรับผิดชอบเรื่องของยานพาหนะ โดยดำเนินการด้านทะเบียนรถ และชำระภาษีรถ และบริการด้านการตรวจสภาพรถให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ 2. การดูแลรับผิดชอบเรื่องคน โดยออกใบอนุญาตผู้ประจํารถ และใบอนุญาตขับรถ

กองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดปทุมธานี รับผิดชอบในส่วนของเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เกี่ยวกับการทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี รับผิดชอบในส่วนของการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยการพัฒนาระบบการรักษาพยาบาลผู้ป่วย ตั้งแต่การช่วยเหลือและแก้ไขเหตุการณ์ในขณะเกิดเหตุ และรับตัวผู้ป่วยจากสถานที่เกิดเหตุ การดูแลรักษาผู้ป่วย รวมไปถึงการพยาบาลผู้ป่วยหลังเกิดเหตุให้ผู้ป่วยกลับสู่สภาพเดิมในเวลารวดเร็ว

นอกจากนี้หน่วยงานในระดับท้องถิ่น เทศบาลอำเภอคลองหลวง ยังมีหน้าที่ในการรับมอบภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลเป็นหลัก โดยการจัดกำลังคนในการเฝ้าระวังอุบัติเหตุประจำจุดตรวจต่าง ๆ รวมไปถึงการดำเนินงานในระดับพื้นที่ คือการ สร้าง ปรับปรุง และซ่อมแซมถนนของเทศบาล

2. การดำเนินงานของหน่วยงานที่สังกัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนได้แก่ การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง, ทศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ, การประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่สังกัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้

2.1 การดำเนินงานเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลและเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนในพื้นที่

การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ปทุมธานี มีข้อค้นพบที่เป็นไปตามตามตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล คือมีการแบ่งภารกิจอย่างชัดเจน ซึ่งนอกจากจะมีการประชุมสรุปผลการดำเนินงานของหน่วยงานภายใต้ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้งแล้ว (หากเป็นช่วงเทศกาลจะประชุมสรุปผลการดำเนินงานทุกวัน) ยังมีการจัดประชุม และจัดอบรมในหน่วยงานต่าง ๆ เช่น โรงเรียน หน่วยงานราชการ บริษัท ห้างร้าน ฯลฯ โดยวิทยากรจะมาจาก 5 หน่วยงาน ตาม 5 เส้าหลักภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย โดยจัดให้มีการอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดในการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนน และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นแก่ประชาชนในพื้นที่ โดยในจังหวัดปทุมธานีนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบตาม 5 เส้าหลักได้ดำเนินกิจกรรมหรือโครงการเด่น ที่สนับสนุน และพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ดังต่อไปนี้

เส้าหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดปทุมธานี อาศัยภาคีเครือข่ายในการทำงานอยู่ในรูปของการออกมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน เน้นในแต่ละพื้นที่ มีหน้าที่คอยประสานงานและการเป็นตัวกลางในการแบ่งงานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเป็นภาคีเครือข่ายร่วมกัน รวมถึงการให้หน่วยงานในจังหวัดยืมใช้อุปกรณ์บางอย่างที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุ เช่น ให้ตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานียืมเครื่องเป่าวัดปริมาณแอลกอฮอล์ไปใช้ในชวงเทศกาล เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการรณรงค์ในหน่วยงานต่างๆเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยส่วนมาก จะรณรงค์อย่างหนักในช่วงเทศกาล ส่วนการดำเนินงานในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนในพื้นที่นั้น ส่วนมากจะทำงานบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ๆ นอกจากนี้ยังร่วมกับมูลนิธิเครือข่าย"คนเห็นคน" และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ร่วมส่งเสริมให้คนในชุมชนรอดพ้นจากปัจจัยเสี่ยงทั้งปัญหาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และปัญหาทางสังคมอื่น ๆ ด้วย

เส้าหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานีร่วมประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกเดือน เพื่อรับทราบปัญหา และหาแนวทางแก้ไขเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของเส้นทางในสังกัดแขวงทางหลวง เช่น เมื่อทราบว่าอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในส่วนใดของจังหวัดก็จะมอบหมายให้หมวดทางหลวงที่สังกัดในพื้นที่นั้นๆไปสืบสาเหตุว่าเกิดจากสภาพของถนน ภูมิทัศน์ หรือมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนที่แขวงทางหลวงมีส่วนในการรับผิดชอบหรือไม่ ถ้าอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกที่ไม่ได้เกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน และเป็นปัญหาที่แขวงทางหลวงต้องรับผิดชอบแล้ว แขวง

ทางหลวงก็จะมอบหมายให้แต่ละพื้นที่จัดการปัญหานั้นโดยเร็ว ส่วนในด้านการดำเนินงานเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนในพื้นที่และกลุ่มเสี่ยงนั้น แขนงทางหลวงยังไม่ได้มีการจัดทำโครงการเอง แต่ได้เข้าร่วมโครงการของทางจังหวัดและองค์การบริหารส่วนตำบลเมื่อมีการจัดกิจกรรม และเมื่อหน่วยงานภายนอกขอความร่วมมือเข้ามา

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย

สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานีมีโครงการที่ดำเนินการอยู่ในพื้นที่เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการลดอุบัติเหตุทางถนน และเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่กลุ่มเสี่ยงในพื้นที่ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1. โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ มีวัตถุประสงค์เพื่อวางรากฐานให้แก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา ให้มีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย และส่งเสริมด้านวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์ ให้มีความยั่งยืน เป้าหมายคือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย และนักเรียนระดับอุดมศึกษาในจังหวัดปทุมธานี ลักษณะของโครงการ จะเป็นการอบรมให้ความรู้แก่นักเรียนในเรื่องของกฎจราจร มารยาทในการขับรถ การขับรถให้ปลอดภัยควรทำอย่างไร และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน พร้อมทั้งจัดทดสอบความรู้ และออกใบอนุญาตขับขี่ให้สำหรับผู้ทดสอบผ่านทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติด้วย ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามแผนของกรมการขนส่งทางบก ที่มีเป้าหมายให้นักเรียนได้รับใบขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 51,000 คนในปีงบประมาณ 2563

2. โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย เน้นการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยโดยใช้รถจักรยานเป็นสื่อการเรียนการสอน มีเป้าหมายคือ กลุ่มนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 – 6 โดยลักษณะของโครงการจะเป็นการจัดกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมายจราจรต่าง ๆ และการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย ตลอดจนวางรากฐานด้านจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องปลอดภัยด้วยการให้ความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ต่างๆ ของรถจักรยาน การให้ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย และการสวมที่ถูกต้อง การตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถจักรยานก่อนใช้งาน เครื่องหมายจราจรและเทคนิคการขับขี่อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีภาคปฏิบัติ ด้วยการขับขี่จักรยานสองล้อในสนามจราจรจำลอง สถานการณ์ต่างๆ เช่น การขี่ในเส้นทางที่มีทางร่วมทางแยกต่างๆ การขี่บนทางขรุขระ เป็นต้น โดยทางสำนักงานจังหวัดปทุมธานีให้ความเห็นว่า การปลูกฝังด้านวินัยจราจรตั้งแต่ยังเด็กนั้นเป็นสิ่งที่ดีและคาดหวังให้เด็กเกิดการจดจำ และนำไปใช้จริงโดยการกล่าวเตือนผู้ปกครองเมื่อเห็นว่าทำผิดกฎจราจรด้วย

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ภารกิจของกองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดปทุมธานี มาตรการเร่งด่วนเป็นเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและกวดขัน มีการบังคับให้มีสติในการจับกุม เน้นในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การคาดเข็มขัดนิรภัย และการตรวจจับแอลกอฮอล์ทั้งในวันปกติ และในช่วงเทศกาล ส่วนการดำเนินงานเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนในพื้นที่นั้น ได้ให้ตำรวจจิตอาสาซึ่งทุกเช้าหลังจากการจัดการจราจรจนคลี่คลายแล้ว จะเข้าไปให้ความรู้หน้าเสาธงของโรงเรียน เรียกว่าการนำเสนอความรู้ให้กับนักเรียนตามโครงการ ครู 5 นาทีหน้าเสาธง เกี่ยวกับการรักษากฎจราจรและโทษของการไม่รักษากฎจราจร ในพื้นที่ที่รับผิดชอบหมุนเวียนกันไป และการไปเป็นวิทยากรตามบริษัทห้างร้านเป็นระยะ โดยเฉพาะบริษัทหรือห้างร้านที่เกี่ยวกับการขนส่ง

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานีมีมาตรการ/โครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการลดอุบัติเหตุทางถนน และเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่กลุ่มเสี่ยงในพื้นที่ ได้แก่

1. มาตรการองค์กรปลอดภัยในสถานพยาบาล เริ่มต้นจากองค์กรก่อนเป็นอันดับแรก โดยให้สถานพยาบาลทุกแห่งตรวจสอบสภาพรถพยาบาลทุกประเภท ให้มีความปลอดภัย และความพร้อมในการใช้งาน มีการซ่อมบำรุงรักษาอยู่อย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ยังให้รถพยาบาลทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่ได้มาตรฐาน อุปกรณ์ GPS ที่ได้มาตรฐาน และติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อบันทึกภาพพฤติกรรมของคนขับรถพยาบาล และบันทึกเหตุการณ์การขับรถพยาบาลไว้ด้วยเพื่อความปลอดภัยด้านพฤติกรรมคนขับรถของรถพยาบาล จำกัดความเร็วไว้ที่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในขณะที่ปฏิบัติงานและมีผู้ป่วยอยู่บนรถ และในกรณีที่เดินทางไปรับผู้ป่วยหรือส่งผู้ป่วยเสร็จเรียบร้อยแล้วนั้นให้ใช้ความเร็วโดยปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดในพื้นที่นั้น ๆ คนขับรถพยาบาลต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ห้ามขับรถฝ่าสัญญาณไฟและห้ามขับรถย้อนศรในทุกกรณี

2. มาตรการรณรงค์องค์กรปลอดภัยในสถานศึกษา จัดการฝึกอบรมโดยมีบุคลากรของสาธารณสุขจังหวัดไปเป็นวิทยากร โดยส่วนใหญ่จะนำ case study ของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ที่ทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเสียชีวิตหรือพิการไปเป็นเครื่องเตือนใจให้นักเรียน/นักศึกษา มีความตระหนักถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทั้งในสถานศึกษาและนอกสถานศึกษา

3. สร้างภาคีเครือข่ายในระบบงานสาธารณสุขในจังหวัด โดยร่วมกับสาธารณสุขอำเภอ อสม. นำเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละจุดไปวิเคราะห์ ร่วมกันวางแผนป้องกันและหาแนวทางการแก้ไข

4. มาตรการด้านวินัยจราจร ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดตั้งด่านชุมชน เน้นในช่วงเทศกาลโดยใช้ผู้นำชุมชน และอสม. เป็นแกนนำร่วมกันป้องปรามคนในชุมชนเพื่อให้ตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และคอยสอดส่องดูแลเป็นหูเป็นตาในชุมชน

ในส่วน of เทศบาลอำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี มีภารกิจด้านงานสนับสนุนเป็นหลัก เช่น การดูแลรักษาถนนของเทศบาลในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ หรือหากว่ามีหน่วยงานใดร้องขอ อัตรากำลังให้ไปช่วยในงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน ส่วนการดำเนินงานเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ได้แก่ การตั้งด่านตรวจและอยู่ประจำด่านตรวจ รวมไปถึงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล

2.2 การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ในด้านการร่วมมือและการสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดปทุมธานี เป็นไปตามตัวแบบทางการเมือง เนื่องจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คือผู้แทนหน่วยงานภาครัฐจากทุกหน่วยงานมีความเห็นไปในทางเดียวกันที่สะท้อนถึงการมีส่วนร่วมและสนับสนุนซึ่งกันและกันในการดำเนินงานตามนโยบายของรัฐในระดับจังหวัด ตลอดจนภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี เพราะการทำงานต้องอาศัยการบูรณาการความร่วมมือกันจากทุกภาคส่วน เพื่อปฐาฐานการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

“ได้รับแรงสนับสนุนเป็นอย่างดี ทั้งหน่วยงานภายในภายนอก โดยเฉพาะหน่วยงานอื่น ๆ ก็ได้มาทำงานบูรณาการร่วมกัน ทำให้งานเคลื่อนไปได้ ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“ถ้าในระดับภาคีเครือข่าย เรียกได้ว่าเราได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี เพราะว่าเรามีการประชุมทุกเดือน มีการตั้งอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย คือตำรวจเป็นประธาน ทุกฝ่ายก็จะมาเข้าร่วมและแสดงความคิดเห็น มีการพูดถึงปัญหา การแก้ไข จะมีทีมสอบสวนเป็นทีมระดับจังหวัดและอำเภอ ถ้าเป็นเคสที่น่าสนใจ เคสใหญ่ก็จะลงไปในพื้นที่ก็จะเป็น ปภ. ทางหลวง ทีมสาธารณสุข ตำรวจ ที่อยู่ในพื้นที่นั้น ๆ ไปร่วมกัน ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

อย่างไรก็ตามในส่วน of งานสนับสนุนด้านการแก้ไขอุบัติเหตุ ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ เช่น แขวงทางหลวง ได้ให้ความเห็นว่า ความร่วมมือจากภายนอกในการแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนนั้น ต้องครอบคลุมถึงความร่วมมือจากประชาชนทั่วไปด้วย มิใช่เพียงแค่ภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว โดยหน่วยงานภาครัฐมองว่ายังขาดความร่วมมือจากประชาชนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนซึ่งเป็นความร่วมมือในฐานะภาคส่วนที่สำคัญที่สุด

“การร่วมมือจากภายนอกนั้น เรามองว่าประชาชนต้องมีส่วนร่วมด้วย แต่ที่ผ่านมาประชาชนจะไม่ค่อยให้ความร่วมมือ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“ในภาพรวมแล้วเป็นนโยบายที่ทางกรมให้ความสำคัญ จึงทำให้การทำงานมีความคล่องตัว เป็นเรื่องที่ดีแล้ว แต่สิ่งที่จะส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานนั้น ความร่วมมือจากประชาชนก็มีความสำคัญอย่างยิ่ง” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

2.3 ทศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

เป็นไปตามตัวแบบทางด้านการเมือง ต้องมีทัศนคติที่จะยอมรับเอานโยบายไปปฏิบัติ จากการสัมภาษณ์ผู้แทนของหน่วยงานภาครัฐ พบว่าผู้แทนจากเกือบทุกหน่วยงานมีความเข้าใจในนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างดี ตลอดจนบุคลากรในหน่วยงานต่างก็รับรู้ และมีความเข้าใจในกระบวนการการนำนโยบายไปปฏิบัติ รวมถึงสามารถนำนโยบายไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดีอีกด้วย อย่างไรก็ตามมีผู้แทนจาก 2 หน่วยงาน คือ กองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดปทุมธานี และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานีที่ระบุว่าทัศนคติของการนำนโยบายไปปฏิบัติของบุคลากรภายในหน่วยงานบางส่วนยังคงเป็นปัญหา โดยพบว่า ยังคงมีการหลบเลี่ยง และไม่ปฏิบัติตามนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนน และวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งการที่บุคลากรขององค์กรซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่รัฐไม่ปฏิบัติตามนโยบายย่อมส่งผลถึงภาพลักษณ์ขององค์กร รวมไปถึงส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของนโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนได้

“ในหน่วยงานเรามีความเข้าใจต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ 100 เปอร์เซ็นต์ เมื่ออยู่ในภาคสนามตำรวจก็จะรู้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุว่าเกิดจาก ไม่สวมหมวก เมาสุรา ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ในทางปฏิบัติแล้วเจอวัฒนธรรมของสังคมเราเข้าไปทำให้ไม่สามารถกวดขันได้อย่างเต็มที่ เรื่องความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมายเราไม่ได้มีความเข้มงวดกันอย่างจริงจัง เราใช้วัฒนธรรมทางสังคมเราเข้ามาเกาะ มาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ด้วย” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 24 ตุลาคม 2562)

“ปัญหาภายในหน่วยงานที่ยังคงอยู่คือ ทัศนคติของคนในหน่วยงานเอง จากประสบการณ์จริงที่พบคือ เมื่อบุคลากรขึ้นรถของหน่วยงาน แล้วเราประกาศให้คาดเข็มขัดนิรภัย บางคนก็คาดบางคนก็ไม่คาด ยังไม่ค่อยใส่ใจ พอเราเตือนเราบอกเขา ก็จะตอบกลับมาว่า อายามาอยู่กับเขา เขาบอกว่าไม่คาด เพราะถ้าคาดไปเขาจะอึดอัด เพราะฉะนั้นก็ขึ้นอยู่กับทัศนคติ และมุมมองส่วนบุคคลด้วย” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“ถ้าเรายังสร้างเจตคติของคนในองค์กรไม่ได้เราก็ไม่อาจคาดหวังที่จะสร้างพฤติกรรมหรือแนวคิดที่ดีจากหน่วยงานอื่นได้ หรือทำได้ทุกคน แม้จะรับรู้แต่ไม่ค่อยปฏิบัติกัน ทั้ง ๆ ที่มาตรการหรือนโยบายออกมานั้นกลับกรองมาแล้ว จึงให้นำไปปฏิบัติ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

2.4 การประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อสะท้อนถึงการประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติมีโอกาสประสบความสำเร็จในแง่ของการบูรณาการโดยหน่วยงานต่าง ๆ มีการดำเนินงานเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงการจัดกิจกรรม/โครงการเพื่อการปลูกฝังวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยให้แก่เยาวชน มีนักเรียนที่เข้าร่วมโครงการเป็นจำนวนมาก รวมไปถึงโครงการที่จัดให้กับภาคธุรกิจเอกชน ได้แก่ บริษัท ห้างร้าน โรงงานต่าง ๆ ในพื้นที่เจ้าของสถานประกอบการให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น ด้านตัวชี้วัดความสำเร็จของนโยบายที่นำไปปฏิบัติ แม้ว่าส่วนใหญ่จะชี้วัดจากสถิติการลดลงของอุบัติเหตุทางถนน แต่เนื่องจากวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนั้น เป็นกิจกรรมที่ต้องดำเนินการปลูกฝังอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความเข้าใจ และนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งการดำเนินงานอย่างเข้มแข็ง และต่อเนื่องของหน่วยงานภาครัฐจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นปรากฏการณ์ด้านความร่วมมือในการดำเนินงานของภาครัฐ และการให้ความสำคัญของภาคส่วนอื่น ๆ ในพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้นจึงนับเป็นจุดเริ่มต้นความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีได้เป็นอย่างดี ความร่วมมือในการนำนโยบายไปปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ และการตอบสนอง และการให้ความสำคัญของภาคส่วนอื่นๆ จึงถือได้ว่าเป็นความสำเร็จประการหนึ่งของการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ อีกทั้งยังเป็นเป็นจุดเริ่มต้นและเป็นสัญญาณที่ดีของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่จะนำไปสู่การสร้าง และพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในระยะยาว

“ถ้าจะให้เราประเมินการนำนโยบายมาปฏิบัติว่าประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวมากกว่ากัน เนื่องจากสาธารณสุขไม่สามารถทำงานเพียงลำพังได้ ก็ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกหน่วยงาน ซึ่งนอกจากการทำงานบูรณาการกับหน่วยงานในยุทธศาสตร์ 5E ที่สำคัญแล้ว หน่วยงานอื่นก็สำคัญไม่แพ้กัน อย่างเช่น โรงเรียน เจ้าของสถานประกอบการ ทั้งหมดนี้มาร่วมกันหมด ก็ถือว่าเราประสบความสำเร็จในการทำงานตามนโยบายนี้นะ เพราะการมีส่วนร่วมและความใส่ใจเกิดขึ้นชัดเจนมาก” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ถ้าวัดจากจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนคนที่ยังประสบอุบัติเหตุ อาจมองว่าเราไม่ประสบความสำเร็จ แต่ในฐานะผู้ปฏิบัติมองว่าพื้นที่

เรามีความสำเร็จที่ชัดเจนในด้านการมีส่วนร่วมและการสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีองค์กรที่เข้ามามีส่วนร่วมเพิ่มมากขึ้น อย่างเมื่อก่อนเราไปพูดคุยเกี่ยวกับ การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนตามที่ต่าง ๆ ก็ไม่ค่อยมีใครให้ความสำคัญ แต่ปัจจุบันมีองค์กรที่ให้ความสนใจเข้าร่วมมากขึ้น เช่น มีบริษัทแห่งหนึ่งที่เจ้าของกล่าวว่าอยากเห็นพนักงานในบริษัททุกคนรักษาวินัยจราจรทั้งเมื่ออยู่ภายใน และภายนอกบริษัท และกำหนดมาตรการสวมใส่หมวกกันน็อกทั้งในและนอกบริษัท สิ่งนี้แหละเป็นความสำเร็จเป็นนิมิตหมายอันดีมาก” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

2.5 ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ตามตัวแบบด้านการจัดการ จากการสัมภาษณ์ผู้แทนของหน่วยงานภาครัฐ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่ผู้แทนของแต่ละหน่วยงานระบุถึงนั้นมีความแตกต่างกันออกไป ซึ่งปัญหาและอุปสรรคแต่ละด้าน เป็นตัวจำกัดขีดความสามารถขององค์กร ซึ่งสามารถสรุปเป็นด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. ด้านงบประมาณ การดำเนินการใด ๆ ที่เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี จะต้องขออนุมัติงบประมาณกับทางจังหวัดซึ่งบางครั้งอาจอนุมัติงบได้ไม่เพียงพอกับภาระหน้าที่ที่ต้องทำในงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน เช่นเดียวกับกับ แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี ที่ให้ความเห็นว่า งบประมาณในการดำเนินการยังไม่เพียงพอต่องานอำนวยความสะดวกทางถนนให้แก่ประชาชน

2. ด้านกำลังคน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานีให้ความเห็นว่า เนื่องจากข้าราชการและพนักงานของรัฐในสังกัดมีน้อย ทำให้เจ้าหน้าที่หนึ่งคนต้องรับผิดชอบหลายภารกิจในคราวเดียวกัน ทำให้เกิดความล่าช้าในการทำงาน ต้องใช้เวลามากกว่าปกติ ส่งผลให้ประชาชนที่มาติดต่อก็ไม่ได้รับความสะดวก เช่นเดียวกับกับขนส่งจังหวัดปทุมธานี ที่กล่าวว่า อัตรากำลังของข้าราชการมีค่อนข้างน้อย แต่ภารกิจมีจำนวนมาก และนโยบายที่ได้รับมอบหมายก็มีมากเช่นกัน ความจำกัดด้านบุคลากรทำให้เป็นอุปสรรคในการขับเคลื่อนงานการทำงานจึงเกิดความล่าช้า เช่น ภารกิจด้านการทำงานเอกสาร และด้านการออกพื้นที่ตามจุด Checking Point 24 ชั่วโมง พบว่าเจ้าหน้าที่เพียงคนเดียวต้องรับผิดชอบปฏิบัติงานทั้งสองด้านหมุนเวียนสลับกันไปตามที่ได้รับมอบหมาย ส่งผลต่อความเหนื่อยล้า และประสิทธิภาพในการทำงานที่ลดลง

3. ด้านการประสานงาน และพื้นที่ในเขตที่ควบคุมดูแล เทศบาลอำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานีให้ความเห็นว่า การประสานงานกับแต่ละหน่วยงานยังไม่รวดเร็วเท่าที่ควร และพื้นที่ของเทศบาลคลองหลวงนั้นมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี ทำให้การซ่อมแซมไม่สามารถทำได้เมื่อมีประชาชนส่งเรื่องร้องเรียนเข้ามา เทศบาลอำเภอคลองหลวงต้องส่งเรื่องจึงสามารถดำเนินงานปรับปรุงซ่อมแซมได้ บางครั้งอาจทำให้เกิดความล่าช้า

4. ด้านทัศนคติของบุคลากรในองค์กร ปัญหาและอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติที่หน่วยงานกองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดปทุมธานีต้องเผชิญนั้น ได้แก่ ความร่วมมือจากบุคลากรในหน่วยงานเช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจบางรายยังปฏิบัติหน้าที่ด้วยความหยาบหลวม ไม่บังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเข้มงวด อันเป็นสาเหตุทางอ้อมอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้เช่นกัน นอกจากนี้สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานียังให้ความเห็นที่คล้ายคลึงกันว่า ปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงาน อยู่ที่ทัศนคติของของคนในหน่วยงาน รวมไปถึงการสั่งการ การควบคุมดูแล และการกำกับติดตามการปฏิบัติตามนโยบายและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในองค์กรด้วย เนื่องจากยังมีบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในองค์กรจำนวนมากที่ยังไม่ปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่เป็นนโยบายขององค์กรและรัฐบาล

3. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการจัดการอุบัติเหตุทางถนน และพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐทั้ง 6 หน่วยงาน สามารถสรุปข้อเสนอแนะในการจัดการอุบัติเหตุทางถนน และพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ได้ดังต่อไปนี้

1) การบังคับใช้กฎหมายต้องทำอย่างเอาจริงเอาจัง ต้องมีความเข้มงวด ไม่มีผ่อนผัน

“ส่วนใหญ่ถ้าขอความร่วมมือในด้านการรักษาวินัยจราจร ก็มักจะไม่ได้ปฏิบัติตามกัน แต่ถ้าใช้การบังคับด้วยกฎหมาย ใช้มาตรการการบังคับไปเรื่อย ๆ ก็จะกลายเป็นสิ่งคุ้นชินที่ประชาชนต้องทำนานเข้าก็จะกลายเป็นนิสัย ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

“ทุกวันนี้มองว่า 65 เปอร์เซ็นต์เป็นเยาวชนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ถ้าเราอยากจะทำนโยบายลดอุบัติเหตุก็ต้องลงมาทำในเยาวชน แล้วจะลงไปแค่เรา คือสาธารณสุขไม่ได้ ต้องร่วมกันทำเป็นสหสาขาเลย ทุกสาขาโดยเฉพะมหาดไทยกับตำรวจที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด อันดับแรกที่เราเห็นผลเร็วนอกจากการปลูกฝังจิตสำนึกแล้วควรใช้มาตรการทางกฎหมายในการจัดการกับพฤติกรรม เพราะพฤติกรรมน่าจะแก้ยากมากที่สุด เหมือนตัวอย่างที่เราไปสำรวจมา เยาวชนขับรถเร็วกันทั้งนั้น ไม่เกรงกลัวกฎหมายเลย เพราะไม่ได้บังคับใช้อย่างจริงจังจึงให้ประชาชนรู้สึกเคารพและเกรงกลัว” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“ ข้อเสนอแนะ คือการบังคับใช้กฎหมาย จะเห็นได้ว่าระเบียบข้อบังคับมีอยู่ แต่การบังคับใช้มันยังไม่เข้มเท่าที่ควร บางที่ยังมีระบบเอื้อกัน เห็นใจกัน ประชาชนก็เลยไม่มีความรู้สึกว่าการทำผิดถูกหรือผิด เลยกกลายเป็นพฤติกรรมเดิม ๆ ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

2) นโยบายหลักเดียวกันทุกองค์กรทั่วประเทศ ชูนโยบายด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ให้เป็นนโยบายหลักหนึ่งเดียวกันทุกองค์กร

“ให้ทุกองค์กรชูประเด็นเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นประเด็นหลักเป็นนโยบายหลัก คิดว่าจะสำเร็จได้เร็ว ทุกบริษัท ทุกโรงเรียน ทุกหน่วยงานราชการ ต้องระบุให้เป็นหนึ่งในข้อกำหนด เข้าไป อย่างน้อยคนที่เข้ามาในองค์กรก็ได้รับรู้ ได้อ่าน ได้ผ่านตา เห็นทุกที่เลย จะได้เน้นย้ำในใจของคนเหล่านั้น รวมไปถึงคนในองค์กรเองในเรื่องของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน การรักษาวินัยจราจร ไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งไม่ว่าจะไปที่ไหนก็เจอนโยบายนี้ที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

3) การใช้สื่อขับเคลื่อนและพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เน้นไปที่สถาบันครอบครัว ความเจ็บปวดของการสูญเสีย และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต่อคุณภาพชีวิตในอนาคต

“ส่วนใหญ่แล้วทุกคนมีครอบครัว และคิดว่าสื่อมีส่วนช่วยได้ สื่อมีความสำคัญในฐานะที่เป็นตัวผลักดันความคิด และกระตุ้นจิตสำนึกของคน ตัวอย่างเช่น ถ้าสื่อโฆษณาเผยแพร่มาในด้านของครอบครัวที่อบอุ่น ครอบครัวที่พร้อมหน้าพร้อมตากัน ประชาชนก็จะฉุกละหุกคิดว่าถ้าขับรถเร็วก็อาจจะไม่ได้กลับไปหาครอบครัว ถ้าเรามีการรณรงค์หรือส่งเสริมโดยใช้สื่อกระตุ้นในเรื่องสถาบันครอบครัวก็จะสามารถช่วยได้ ประชาชนก็จะเริ่มให้ความสำคัญในความปลอดภัยบนท้องถนน” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

“การทำสื่อต้องเน้นเกี่ยวกับครอบครัว เป็นสื่อสร้างสรรค์เกี่ยวกับครอบครัว หรือสื่อที่สามารถใช้กระตุ้นเตือนได้ เช่น ถ้าสูญเสียหัวหน้าครอบครัวไปเพราะอุบัติเหตุทางถนน แล้วคนในครอบครัวจะเป็นอย่างไร ส่งผลถึงอนาคตอย่างไร นำสิ่งเหล่านี้มากระตุ้นเตือน” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 24 ตุลาคม 2562)

4) บูรณาการร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ ทำให้วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นอีกหนึ่งบทเรียนที่ต้องให้การศึกษาตั้งแต่เยาว์วัย โดยจัดทำหลักสูตรขึ้นให้เหมาะสมต่อพัฒนาการของเด็ก ตั้งแต่เด็กวัยอนุบาลจนถึงระดับมหาวิทยาลัย

“การปลูกฝังเยาวชนสามารถทำแบบไล่ระดับตั้งแต่ระดับอนุบาล ประถม มัธยม ให้เด็กมีความเคยชินกับการรักษาวินัยจราจร รู้ถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน เช่น กระทรวงศึกษาธิการให้บรรจุวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในหลักสูตร จึงจะประสบความสำเร็จ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

“ เราต้องอาศัยการสร้างความเข้าใจเป็นกลุ่มก้อนที่จะลดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กและเยาวชน บางทีในโรงพยาบาลชุมชนก็จะมีหมวกกันน็อกเล็ก ๆ ให้สวมรอแม่มารับกลับ โรงพยาบาลชุมชนบางที่ก็ทำที่เก็บหมวกกันน็อกของเด็ก ๆ ด้วย แบบนี้ถือว่าเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในเด็ก ดังนั้นจึงคิดว่าวิธีสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนส่วนหนึ่งอยู่ในภาคเด็กและเยาวชน หากสภาเด็กมีการขับเคลื่อนทั้งจังหวัดได้ ย่อมเป็นสิ่งที่ดี ดังนั้นจึงอยากขับเคลื่อนวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในสภาเด็กโดยใช้โรงเรียนเป็นฐาน เป็นการปลูกฝังจิตสำนึกตั้งแต่ยังเล็ก ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

5) รัฐควรเห็นความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดขึ้นในองค์กร นอกเหนือจากการรณรงค์ให้ประชาชนหันมามีวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเนื่องจากบุคลากรของรัฐควรเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่ประชาชน ควรกำหนดมาตรการที่เด็ดขาด มีบทลงโทษให้บุคลากรที่ไม่ปฏิบัติตาม และมีรางวัลสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติตามอย่างสม่ำเสมอ เรียกว่า มาตรการให้คุณ-ให้โทษ

“ ข้อเสนอแนะคืออยากให้ผู้บริหารทุกหน่วย ทุกกรม ทุกกอง ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ ชี้แจงเป็นนโยบาย ควบคุม กำกับ ติดตาม ให้ปฏิบัติจริง ควรทำให้เห็นเป็นนโยบายมีแนวปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม มีบทลงโทษให้คุณให้โทษกับข้าราชการ เพราะข้าราชการควรเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่ประชาชน ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

6) การปลูกฝังจากสถาบันครอบครัว ผู้ปกครองควรเป็นแบบอย่างที่ดี และสร้างค่านิยมที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยให้บุตรหลานตั้งแต่ยังเยาว์วัย เนื่องจากพฤติกรรมของครอบครัวและสังคมมีส่วนอย่างมากที่ทำให้เด็กเกิดพฤติกรรมการเล่นแบบ

“ การปลูกฝังเด็ก ในปัจจุบันมีภาพเด็กที่นั่งมอเตอร์ไซค์ไปกับครอบครัว ซึ่งพ่อแม่ไม่เคยสวมหมวกกันน็อก เกิดเป็นความคุ้นชินของเด็ก พอเริ่มเข้าสู่วัยรุ่นเขาเห็นภาพของพ่อแม่เป็นอย่างไรเขาก็จะปฏิบัติแบบเดียวกัน จริงอยู่ที่ว่าเด็กรุ่นใหม่เขาจะมีความคิดเป็นของตัวเอง แต่ความคิดนั้นจุดเริ่มต้นมันมักเกิดมาจากการเลียนแบบพฤติกรรมอย่างที่เคยเห็น เช่น เด็กมากับพ่อ มีที่ให้กลับรถอยู่ข้างหน้า แต่พ่อของเขาไม่เลือกใช้เส้นทางนั้น กลับเลือกเส้นทางลัดที่เป็นทางย่อน ธรซึ่งสะดวกรวดเร็วกว่า ดังนั้นเขาคงไม่คิดว่าถ้าเขาเป็นคนขับเองจะยอมเสียเวลาไปอ้อมกลับรถ เพราะพ่อเค้าเคยขับมาทางลัดนี้แล้วมันขับได้ มันก็เลยกลายเป็นพฤติกรรมเลียนแบบ แต่เด็กจะไม่มีความรู้สึกแบบนั้นเลยว่าเขาเลียนแบบใครมา ก็มักคิดว่าเขาตั้งใจจะมีพฤติกรรมแบบนี้เอง ” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“ เด็กตัวเล็ก ๆ พ่อแม่ให้ขับมอเตอร์ไซค์ เป็นความภาคภูมิใจของพ่อแม่ พ่อแม่สร้างค่านิยมแบบผิด ๆ ให้กับลูก บางคนไม่ได้ขับคนเดียวแต่เอาน้องตัวเล็ก ๆ นั่งไปด้วย เห็นได้ว่าพฤติกรรมที่มันไม่ปลอดภัยเหล่านี้ส่วนหนึ่งเริ่มจากจุดเล็ก ๆ ในครอบครัวที่ปลูกฝังความไม่ปลอดภัยให้” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

7) เสริมสร้างจิตสำนึกที่ดีให้แก่ประชาชน หน่วยงานควรมีการอบรมด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย ปลูกฝังระเบียบวินัย และมีโฆษณาที่สามารถดึงดูดใจ สะท้อนใจให้ประชาชนตระหนักถึงผลกระทบที่ร้ายแรงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

“ในตอนนี้เรากำลังมองเรื่องของมาตรการองค์กรปลอดภัยในสถานศึกษา และสถานประกอบการ นักเรียนที่อยู่ในโรงเรียนขยายโอกาส โรงเรียนอาชีวะ มหาวิทยาลัย เยาวชนพวกนี้ส่วนมากใช้รถมอเตอร์ไซค์ ขณะขับขี่หมวกกันน็อกก็ไม่ค่อยสวมกัน การที่ไปสัมภาษณ์เยาวชนแม้ว่าจะมีเยาวชนที่ยังคงสวมใส่หมวกกันน็อกเป็นประจำ แต่เท่าที่เห็นในปัจจุบัน คือไม่สวมกันเลยนะ ที่สวมกันเป็นประจำจะมีส่วนน้อย วิทยากรจากสาธารณสุขก็จะนำเรื่องไปเล่าให้เค้าอิน มีเคสนักเรียนเสียชีวิตเพราะมอเตอร์ไซค์ไปเล่าหลาย ๆ เคสให้เขามีความตระหนักถึงอันตรายจากการที่เขาไม่ได้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“ ต้องมีการสร้างจิตสำนึกที่ดีต่อตนเอง และเพื่อนมนุษย์ หน่วยงานต่าง ๆ ต้องมีการจัดอบรมวัฒนธรรมความปลอดภัยให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะเด็กแว้น โดยอาจจะต้องร่วมมือกับตำรวจจังหวัดปทุมธานี เยาวชนกลุ่มนี้มีความเสี่ยงสูง เพราะชอบใช้ความเร็ว และอยู่ในกลุ่มเพื่อนที่คึกคะนอง” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 แขวงทางหลวงจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2562)

“เรื่องอบรมแนวทางการลดอุบัติเหตุทางถนน เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นเรื่องที่ต้องทำ ถึงแม้หลายคนอาจจะมองว่าการอบรมนั้นไม่ได้ผลอะไร เพราะเรื่องพฤติกรรมมนุษย์ไม่สามารถแก้ได้ภายในเดือนสองเดือน แต่ถ้าเรามีการปลูกฝังไปเรื่อย ๆ อย่างน้อยสิบปีสิบปี วันนั้นก็อาจจะได้ผลขึ้นมา” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

8) ยานพาหนะปลอดภัย ต้องคำนึงถึงสภาพรถ เตรียมรถให้พร้อมก่อนขับขี่อยู่เสมอ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

“ บางคนที่แต่งรถให้อยู่ในสภาพที่ไม่ปกติไม่พร้อมใช้งาน หรือบางคนก็มียานพาหนะในสภาพเก่าไม่เคยเช็คเลย ดังนั้นก็ควรตรวจสอบสภาพรถก่อนการใช้งานทุกครั้ง จะได้ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ด้วย” (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1 เทศบาลเมืองคลองหลวงจังหวัดปทุมธานี, สัมภาษณ์, 9 ตุลาคม 2562)

ตอนที่ 2 การตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

ผลการวิจัยนี้ได้จากการศึกษาภาคสนามโดยแบ่งเป็นการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อสำรวจ และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการณเดชน์ที่เคยประสบอุบัติเหตุ ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) โดยสุ่มตัวอย่างประชากรในอำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานีเฉพาะประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี ตามสถานที่ต่าง ๆ ทั่วไปจนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนด การวิจัยเชิงปริมาณเพื่อสำรวจได้เก็บรวบรวมข้อมูลกับประชากรทั้งชายและหญิงจำนวน 150 คน และดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกรายการณเดชน์ ทั้งเพศชาย และเพศหญิง รวมจำนวน 8 คน ผู้วิจัยดำเนินการสำรวจด้วยแบบสอบถาม และสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการณเดชน์ในช่วงเดือนสิงหาคมพ.ศ. 2562 ถึงเดือนธันวาคมพ.ศ. 2562

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์นี้ ผู้วิจัยนำเสนอผลการศึกษาตามวิธีการวิจัยทั้งในเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ ตามลำดับดังต่อไปนี้

1. ผลการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อสำรวจ กลุ่มตัวอย่างประชากรทั้งชายและหญิงอายุตั้งแต่ 16-25 ปี จำนวน 150 คน

1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	84	56.00
หญิง	66	44.00
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.2 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 56.00 รองลงมาเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 44.00

ตารางที่ 4.3 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
16 ปี	8	5.30
17 ปี	28	18.70
18 ปี	26	17.30
19 ปี	6	4.00
20 ปี	12	8.00
21 ปี	11	7.30
22 ปี	12	8.00
23 ปี	10	6.70
24 ปี	16	10.70
25 ปี	21	14.00
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.3 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 17 ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 18.70 รองลงมาคือมีอายุ 18ปี คิดเป็นร้อยละ 17.30 อายุ 25ปี คิดเป็นร้อยละ 14.00 อายุ 24ปี คิดเป็นร้อยละ 10.70 อายุ 20 และ 22ปี คิดเป็นร้อยละ 8.00เท่ากัน อายุ 21ปี คิดเป็นร้อยละ 7.30 อายุ 23ปี คิดเป็นร้อยละ 6.70 อายุ 16ปี คิดเป็นร้อยละ 5.30 และอายุ 19ปี คิดเป็นร้อยละ 4.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยได้รับการศึกษา	2	1.30
ประถมศึกษาปีที่ 6 หรือต่ำกว่า	0	0.00
มัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่า	59	39.30
มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	33	22.00
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรืออนุปริญญา	15	10.00
ปริญญาตรี	39	26.00
สูงกว่าปริญญาตรี	2	1.30
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.4 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่ามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 39.30 รองลงมาคือระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 24.00 มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) คิดเป็นร้อยละ 22.00 ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรืออนุปริญญา คิดเป็นร้อยละ 10.00 และไม่ได้เรียนหนังสือ กับระดับสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 1.30 เท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับจ้าง	19	12.70
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	23	15.30
ค้าขาย	1	0.70
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	0	0.00
นักเรียน/นักศึกษา	76	50.70
ทำงานบริษัทเอกชน	14	9.30
เกษตรกร	1	0.70
ธุรกิจส่วนตัว	7	4.70
ว่างงาน/ไม่มีงานทำ	2	1.30
อื่นๆ	7	4.70
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.5 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพ นักเรียน/นักศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.70 รองลงมาคืออาชีพ อาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 15.30 รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 12.70 ทำงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 9.30 อาชีพธุรกิจส่วนตัว และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 4.70 เท่ากัน ว่างงาน/ไม่มีงานทำ คิดเป็นร้อยละ 1.30 และอาชีพค้าขาย และเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 0.70 เท่ากันตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้จากการทำงานโดยเฉลี่ยต่อเดือน

รายได้ของตนเองโดยเฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	68	45.30
ไม่เกิน 10,000 บาท	18	12.00
ระหว่าง 10,001 - 19,999 บาท	57	38.00
20,000 บาทขึ้นไป	7	4.70
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.6 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้จากการทำงานโดยเฉลี่ยต่อเดือน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีรายได้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.30 รองลงมาคือมีรายได้ระหว่าง 10,001 - 19,999 บาท คิดเป็นร้อยละ 38.00 มีรายได้ไม่เกิน 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 12.00 และมีรายได้ 20,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 4.70 ตามลำดับ ตารางที่ 4.7 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 6 เดือน	14	9.30
ระหว่าง 6-12 เดือน	18	12.00
ระหว่าง 1-3 ปี	28	18.70
ระหว่าง 3-5 ปี	34	22.70
ระหว่าง 5-10 ปี	40	26.70
10 ปีขึ้นไป	16	10.70
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.7 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระหว่าง 5-10 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 26.70 รองลงมา มีประสบการณ์อยู่ในระหว่าง 3-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.70 มีประสบการณ์อยู่ในระหว่าง 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.70 มีประสบการณ์อยู่ในระหว่าง 6-12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 12.00 มีประสบการณ์ 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10.70 และมีประสบการณ์น้อยกว่า 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 9.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์

ประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 6 เดือน	14	9.30
ระหว่าง 6-12 เดือน	10	6.70
ระหว่าง 1-3 ปี	23	15.30
ระหว่าง 3-5 ปี	12	8.00
ระหว่าง 5-10 ปี	7	4.70
10 ปีขึ้นไป	9	6.00
ไม่มีประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์	75	50.00
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.8 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมาคือมีประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์อยู่ในระหว่าง 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.30 มีประสบการณ์น้อยกว่า 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 9.30 มีประสบการณ์อยู่ในระหว่าง 3-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.00 มีประสบการณ์อยู่ในระหว่าง 6-12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 6.70 มีประสบการณ์ 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 6.00 และมีประสบการณ์อยู่ในระหว่าง 5-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.70 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 จำนวน และร้อยละของผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่

การประสบอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
เคย	88	58.70
ไม่เคย	62	41.30
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.9 จำนวน และร้อยละของผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.70 รองลงมาคือไม่เคยประสบอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 41.30 ตามลำดับ


ตารางที่ 4.10 จำนวน และร้อยละของความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุล่าสุด

ระดับความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุล่าสุด	จำนวน	ร้อยละ
เสียหายเฉพาะทรัพย์สิน	31	35.20
มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย	52	59.10
มีผู้บาดเจ็บสาหัส	5	5.70
มีผู้เสียชีวิต	0	0.00
รวม	88	100.00

จากตารางที่ 4.10 จำนวน และร้อยละของความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุล่าสุด พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่ที่มีความรุนแรงในระดับมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยเป็นส่วนมาก คิดเป็นร้อยละ 59.10 รองลงมา คือระดับความรุนแรงเสียหายเฉพาะทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 35.20 และระดับความรุนแรงมีผู้บาดเจ็บสาหัส คิดเป็นร้อยละ 5.70 ตามลำดับ

1.2 ความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของผู้ที่ตอบถูก จำแนกตามรายด้านและรายข้อคำถาม ด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

รายการคำถาม	ตอบถูก		การแปลผลระดับความรู้ความเข้าใจ
	จำนวน	ร้อยละ	
1. ความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน			
1.1 อัตราความเร็วของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ บนทางหลวงชนบท ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	131	87.30	สูง
1.2 การขับรถไม่ลดความเร็วเมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	106	70.70	ปานกลาง
1.3  ป้ายสัญลักษณ์นี้ หมายถึงห้ามใช้ความเร็วในการขับขี่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	64	42.70	ต่ำ
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		66.90	ปานกลาง

รายการคำถาม	ตอบถูก		การแปลผลระดับ ความรู้ความเข้าใจ
	จำนวน	ร้อยละ	
2. เมมาแล้วขับ			
2.1 ในขณะที่ขับขี่หากตรวจพบว่าท่านมีแอลกอฮอล์ เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 70 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่ามีความผิด	84	56.00	ต่ำ
2.2 ท่านดื่มเบียร์ 330 ml 2 กระป๋องแล้วขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน เมื่อตรวจพบถือว่าท่านมีความผิด เนื่องจากดื่มแอลกอฮอล์เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด	107	71.30	ปานกลาง
2.3 การขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 10,000 บาทถึง - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	15	10.00	ต่ำ
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		45.77	ต่ำ
3. การสวมหมวกนิรภัย			
3.1 หมวกนิรภัยที่อนุญาตให้สวมใส่ขณะขับขี่บนท้องถนนมี 3 แบบ คือ "หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ" เท่านั้น	133	88.70	สูง
3.2 การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกวิธี ช่วยลดการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะได้ และลดการเสียชีวิตได้ เมื่อประสบอุบัติเหตุ	139	92.70	สูง
3.3 การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่มีบทลงโทษปรับ 500 บาท	118	78.70	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		86.70	สูง

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

รายการคำถาม	ตอบถูก		การแปลผลระดับ ความรู้ความเข้าใจ
	จำนวน	ร้อยละ	
4. การขับขี่ย้อนศร			
4.1 ไม่สามารถขับขี่ย้อนศรได้ในเวลากลางคืน รวมถึงบริเวณที่รถ ไม่เอียง เนื่องจากกฎหมายตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดว่าทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถ ทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถไปตามทิศทางที่ใดที่กำหนดไว้	111	74.00	ปานกลาง
4.2 การขับรถยนต์นั้นมีความผิดตามกฎหมาย มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	115	76.70	ปานกลาง
4.3 หากขับขี่ย้อนศร มีสิทธิ์โดนระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับได้อีก ในข้อหา ขับรถไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น	117	78.00	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		76.23	ปานกลาง
5. การคาดเข็มขัดนิรภัย			
5.1 เข็มขัดนิรภัยสามารถช่วยลดอาการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน และโอกาสการเสียชีวิตได้	143	95.30	สูง
5.2 รถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนตั้งแต่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไปจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง	119	79.30	สูง
5.3 ผู้ขับรถและผู้นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับรถ หากไม่คาด เข็มขัดนิรภัยจะมีความผิดทั้งผู้ขับรถและผู้นั่งตอนหน้าแถว เดียวกับผู้ขับรถโดยปรับรายละไม่เกิน 500 บาท	37	24.70	ต่ำ
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		66.43	ปานกลาง

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

รายการคำถาม	ตอบถูก		การแปลผลระดับ ความรู้ความเข้าใจ
	จำนวน	ร้อยละ	
6. การฝ่าสัญญาไฟจราจร			
6.1 สัญญาณจราจรไฟสีเหลือง ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้	115	76.70	ปานกลาง
6.2 สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง หากติดตั้งอยู่บนทางร่วมแยกใด เปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง	85	56.70	ต่ำ
6.3 การขับรถฝ่าสัญญาณไฟมีโทษปรับ โดยมีอัตราโทษสูงสุด คือปรับไม่เกิน 1,000 บาท	125	83.30	สูง
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		72.23	ปานกลาง
7. การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่			
7.1 การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา เช่น บลูทูธสามารถกระทำได้โดยไม่ผิดกฎหมาย	135	90.00	สูง
7.2 การใช้โทรศัพท์ในกรณีรถติดหรือติดไฟแดง ถือว่ามีความผิดในทุกกรณี	73	48.70	ต่ำ
7.3 การหยิบใช้มือถือขณะขับรถ การใช้โปรแกรมแชทขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย อัตราโทษปรับไม่เกิน 400 – 1,000 บาท	132	88.00	สูง
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		75.57	ปานกลาง
8. การใช้ถนนของผู้เดินเท้า			
8.1 ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร	56	37.30	ต่ำ
8.2 ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ ให้เดินริมทางด้านขวาของตน	46	30.70	ต่ำ
8.3 เดินข้ามทางนอกทางข้าม เมื่อมีทางข้ามอยู่ภายในระยะ 100 เมตร ถือว่ามีความผิด มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 200 บาท	92	61.30	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		43.10	ต่ำ

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

รายการคำถาม	ตอบถูก		การแปลผลระดับ ความรู้ความเข้าใจ
	จำนวน	ร้อยละ	
9. อื่นๆ			
9.1 การติดตั้ง car seat สำหรับเด็ก เพื่อลดความรุนแรงของการกระแทกจากอุบัติเหตุ	139	92.70	สูง
9.2 เมื่อต้องการเลี้ยวรถ ให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนมาขับในช่องเดินรถที่ต้องการจะเลี้ยว ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร	127	84.70	สูง
9.3 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้า ในระยะที่จะสามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อมีความจำเป็น	137	91.30	สูง
9.4 การขับรถเข้าวงเวียนต้องให้สิทธิรถทางขวาไปก่อน	52	34.70	ต่ำ
9.5 หากพบรถฉุกเฉินเปิดสัญญาณเสียงไซเรนกำลังวิ่งตามหลังผู้ขับขี่ควรเปลี่ยนช่องจราจรไปทางด้านซ้ายทันทีเมื่อปลอดภัย	59	39.30	ต่ำ
9.6 อายุของผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบขับขี่ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์	132	88.00	สูง
ค่าเฉลี่ยรายด้าน		71.78	ปานกลาง

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของผู้ที่ตอบถูก จำแนกตามรายด้านและรายข้อคำถาม ด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่า

1. ด้านความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง ทั้งนี้เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำในข้อคำถามที่ 1.3 ป้ายสัญลักษณ์นี้ หมายถึง ห้ามใช้ความเร็วในการขับขี่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2. ด้านเมาแล้วขับ ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำ ทั้งนี้เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจข้อคำถามที่ 2.3 การขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น มีอัตราโทษ จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 10,000 บาท ถึง - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับในระดับต่ำที่สุด

3. ด้านการสวมหมวกนิรภัย ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับสูง ทั้งนี้เมื่อพิจารณารายข้อคำถามมีเพียงข้อคำถามที่ 3.3 การไม่สวมหมวกนิรภัย

ในขณะที่ขับขี่มีบทลงโทษปรับ 500 บาทเท่านั้น ที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง

4. ด้านการขับขี่ย้อนศร ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง ทั้งนี้เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่าทุกข้อคำถามมีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลางทั้งสิ้น

5. ด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่าข้อคำถามที่ 5.3 ผู้ขับขี่และผู้นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ที่ขับขี่ หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะมีความผิดทั้งผู้ขับขี่และผู้นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ที่ขับขี่โดยปรับรายละไม่เกิน 500 บาท มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำที่สุด

6. ด้านการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่า ข้อคำถามที่ 6.2 สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง หากติดตั้งอยู่บนทางร่วมแยกใด เปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วย ความระมัดระวัง มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำที่สุด

7. ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่าข้อคำถามที่ 7.2 การใช้โทรศัพท์ในกรณีรถติดหรือติดไฟแดง ถือว่ามีความผิดในทุกกรณี มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำที่สุด

8. ด้านการใช้ถนนของผู้เดินเท้า ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำ เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่าข้อคำถามที่ 8.2 ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำที่สุด

9. ด้านอื่นๆ ในภาพรวมพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อคำถาม พบว่าข้อคำถามที่ 9.4 การขับรถเข้าวงเวียนต้องให้สิทธิรถทางขวาไปก่อน มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำที่สุด

1.3 พฤติกรรมด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 4.12 ระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยจำแนกรายข้อคำถาม และรายด้าน

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	S.D.	ระดับ พฤติกรรม ความ ปลอดภัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย			
	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)			
1. ความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน							
1.1 ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในเส้นทางที่ท่านขับขี่	18.70 (28)	59.30 (89)	20.00 (30)	2.00 (3)	2.95	0.638	มาก
1.2 ในกรณีที่ท่านขับขี่ผ่านเขตชุมชนหรือบริเวณโรงเรียนท่านมักใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	34.00 (51)	37.30 (56)	28.00 (42)	0.70 (1)	3.05	0.805	มาก
1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ	27.30 (41)	43.30 (65)	23.30 (35)	6.00 (9)	2.08	0.863	น้อย
1.4 ท่านลดความเร็วในการขับขี่ลงเมื่อมีฝนตก หรือถนนลื่นจากปัจจัยอื่นๆ	72.00 (108)	18.70 (28)	8.00 (12)	1.30 (2)	3.61	0.693	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ย					2.92	0.750	มาก
2. เมมาแล้วขับ							
2.1 ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมามา	6.70 (10)	20.70 (31)	35.30 (53)	37.30 (56)	3.03	0.923	มาก
2.2 ท่านให้เพื่อน ครอบครัว หรือคนใกล้ชิดมารับ-ส่ง หากท่านต้องดื่มสุรา	40.70 (61)	21.30 (32)	24.00 (36)	14.00 (21)	2.89	1.096	มาก

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	S.D.	ระดับ พฤติกรรม ความ ปลอดภัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย			
	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)			
2.3 ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มสุรา หรือ สิ่งมีนเมาก่อนขับชี่	44.70 (67)	37.30 (56)	12.70 (19)	5.30 (8)	3.21	0.864	มาก
2.4 ท่าน หลีก เลี่ยง การ รับประทานยา ที่มีฤทธิ์ทำให้มี อาการง่วงซึมก่อนขับชี่	46.00 (69)	28.70 (43)	20.00 (30)	5.30 (8)	3.15	0.925	มาก
ค่าเฉลี่ย					3.07	0.952	มาก
3. การสวมหมวกนิรภัย							
3.1 ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะ ขับชี่ หรือโดยสาร	11.30 (17)	37.30 (56)	48.00 (72)	3.30 (5)	2.57	0.737	ปาน กลาง
3.2 ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้ง ด่านตรวจ	43.30 (65)	36.00 (54)	13.30 (20)	7.30 (11)	1.85	0.918	น้อย
ค่าเฉลี่ย					2.21	0.828	ปาน กลาง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย							
4. การขับชี่ย้อนศร							
4.1 ท่านขับชี่ย้อนศร	10.70 (16)	41.30 (62)	38.70 (58)	9.30 (14)	2.47	0.808	ปาน กลาง
5. การคาดเข็มขัดนิรภัย							
5.1 ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะ ขับชี่ หรือโดยสาร	29.30 (44)	41.30 (62)	22.00 (33)	7.30 (11)	2.93	0.898	มาก

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	S.D.	ระดับพฤติกรรม ความปลอดภัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย			
	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)			
6. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร							
6.1 ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	6.70 (10)	16.70 (25)	33.30 (50)	43.30 (65)	3.13	0.924	มาก
6.2 เมื่อสัญญาณไฟจราจร สีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว	14.70 (22)	22.00 (33)	28.70 (43)	34.70 (52)	2.83	1.064	มาก
6.3 ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด	33.30 (50)	50.70 (76)	12.70 (19)	3.30 (5)	3.14	0.760	มาก
				ค่าเฉลี่ย	3.03	0.916	มาก
7. การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่							
7.1 ท่านใช้มือถือเพื่อสนทนาโดยไม่ใช้บลูทูธขณะขับรถ	3.30 (5)	26.00 (39)	37.30 (56)	33.30 (50)	3.01	0.855	มาก
7.2 ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความ รับชม/ฟังสิ่งบันเทิงขณะขับรถ	4.70 (7)	18.00 (27)	30.70 (46)	46.70 (70)	3.19	0.895	มาก
				ค่าเฉลี่ย	3.10	0.875	มาก
8. การใช้ถนนของผู้เดินเท้า							
8.1 หากมีทางม้าลาย หรือสะพานลอยท่านจะข้ามถนนในบริเวณนั้น	36.70 (55)	40.00 (60)	12.70 (19)	10.70 (16)	3.03	0.962	มาก
9. อื่นๆ							
9.1 ท่านขับรถตามช่องทาง / ไม่ขับรถคร่อมเส้น	55.30 (83)	36.00 (54)	4.70 (7)	4.00 (6)	3.43	0.763	มากที่สุด
9.2 ท่านหยุดรถรอที่มีสิทธิ์ไปก่อน	54.70 (82)	32.00 (48)	10.00 (15)	3.30 (5)	3.38	0.800	มาก

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	S.D.	ระดับพฤติกรรม ความปลอดภัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย			
	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)			
9.3 ท่านให้สัญญาณไฟเพื่อจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	63.30 (95)	24.70 (37)	9.30 (14)	2.70 (4)	3.49	0.775	มากที่สุด
9.4 ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย	48.70 (73)	36.00 (54)	12.70 (19)	2.70 (4)	3.31	0.794	มาก
9.5 ท่านขับซีในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน	15.30 (23)	19.30 (29)	34.00 (51)	31.30 (47)	2.81	1.045	มาก
9.6 ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด	9.30 (14)	18.00 (27)	30.70 (46)	42.00 (63)	3.05	0.988	มาก
9.7 ท่านขับซีรถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน	16.00 (24)	37.30 (56)	31.30 (47)	15.30 (23)	2.46	0.939	ปานกลาง
				ค่าเฉลี่ย	3.13	0.872	มาก

จากตารางที่ 4.12 เมื่อพิจารณาระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยจำแนกรายข้อคำถามและรายด้านพบว่า

1. ด้านความเร็วในการขับขึ้นท้องถนน ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อคำถามพบว่า ในข้อคำถามที่ 1.4 ท่านลดความเร็วในการขับซีลงเมื่อมีฝนตก หรือถนนลื่นจากปัจจัยอื่นๆ ($\bar{X} = 3.61$, S.D. = 0.693) ซึ่งมีระดับการปฏิบัติเป็นประจำมากที่สุดถึงร้อยละ 72.00 มีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากที่สุด และมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 1.1 ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในเส้นทางที่ท่านขับซี ($\bar{X} = 2.95$, S.D. = 0.638) และข้อคำถามที่ 1.2 ในกรณีที่ท่านขับซีผ่านเขตชุมชน หรือบริเวณโรงเรียนท่านมักใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ($\bar{X} = 3.05$, S.D. = 0.805) มีระดับการปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 59.30 และ 37.30 ตามลำดับ และมีพฤติกรรมที่

สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อยในข้อความที่ 1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ ($\bar{X} = 2.08$, $S.D. = 0.863$) มีระดับการปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอมากที่สุด ร้อยละ 43.30

เมื่อพิจารณาในข้อความที่ 1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 6.00 เท่านั้น ดังนั้นความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากการขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสามารถมีได้ถึงร้อยละ 94.00

2. ด้านเมาแล้วขับ ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อความพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก ในข้อความที่ 2.4 ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึมก่อนขับ ($\bar{X} = 3.15$, $S.D. = 0.925$) ข้อความที่ 2.3 ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มสุรา หรือสิ่งมีเมาก่อนขับ ($\bar{X} = 3.21$, $S.D. = 0.864$) และข้อความที่ 2.2 ท่านให้เพื่อน ครอบครัวหรือคนใกล้ชิดมารับ-ส่ง หากท่านต้องดื่มสุรา ($\bar{X} = 2.89$, $S.D. = 1.096$) มีระดับการปฏิบัติเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 46.00, 44.70 และ 40.70 ตามลำดับ ส่วนพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อความที่ 2.1 ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมามา ($\bar{X} = 3.03$, $S.D. = 0.923$) มีระดับการปฏิบัติที่ไม่เคยปฏิบัติเลยคิดเป็นร้อยละ 37.30

เมื่อพิจารณาในข้อความที่ 2.1 ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมามา แม้ว่าจะมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยจะมีถึงร้อยละ 37.30 แต่ผู้ที่ขับรถในขณะที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมานั้นก็มีมากถึงร้อยละ 62.70 เช่นกัน

3. ด้านการสวมหมวกนิรภัย ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อความพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อความที่ 3.1 ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับ หรือโดยสาร ($\bar{X} = 2.57$, $S.D. = 0.737$) มีระดับการปฏิบัติบ้างคิดเป็นร้อยละ 48.00 และมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อยในข้อความที่ 3.2 ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจ ($\bar{X} = 1.85$, $S.D. = 0.918$) มีระดับการปฏิบัติเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 43.30

เมื่อพิจารณาในข้อความที่ 3.2 ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจ พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 7.30 เท่านั้น

4. ด้านการขับชี่ย้อนศร ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อคำถามที่ 4.1 ท่านขับชี่ย้อนศร ($\bar{X} = 2.47$, $S.D. = 0.808$) มีระดับการปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 41.30

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 4.1 ท่านขับชี่ย้อนศร พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 9.30 เท่านั้น

5. ด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 5.1 ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับชี่ หรือโดยสาร ($\bar{X} = 2.93$, $S.D. = 0.898$) มีระดับการปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 41.30

6. ด้านการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อคำถามพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 6.3 ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด ($\bar{X} = 3.14$, $S.D. = 0.760$) มีระดับการปฏิบัติเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 33.30 ในข้อคำถามที่ 6.1 ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ($\bar{X} = 3.13$, $S.D. = 0.924$) และในข้อคำถามที่ 6.2 เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว ($\bar{X} = 2.83$, $S.D. = 1.064$) มีระดับการปฏิบัติที่ไม่เคยปฏิบัติเลยคิดเป็นร้อยละ 43.30 และ 34.70 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 6.1 ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า แม้จะมีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยร้อยละ 43.30 แต่ก็มีผู้ที่เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากถึงร้อยละ 56.70 และในข้อคำถามที่ 6.2 เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว แม้จะมีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยร้อยละ 34.70 แต่ผู้ที่เคยเร่งความเร็วเมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้นก็ยังมีมากถึงร้อยละ 65.30

7. ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับชี่ ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อคำถามพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 7.1 ท่านใช้มือถือเพื่อสนทนาโดยไม่ใช้ลูทอร์ขณะขับชี่ ($\bar{X} = 3.01$, $S.D. = 0.855$) มีระดับการปฏิบัติบ้างคิดเป็นร้อยละ 37.30 และข้อคำถามที่ 7.2 ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิง ขณะขับชี่ ($\bar{X} = 3.19$, $S.D. = 0.895$) มีระดับการปฏิบัติที่ไม่เคยปฏิบัติเลยคิดเป็นร้อยละ 46.70

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 7.2 ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิง ขณะขับชี่ แม้ว่าจะมีผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติเลยร้อยละ 46.70 แต่ก็ยังมีสัดส่วนน้อยกว่าผู้ที่ใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิงขณะขับชี่ ซึ่งมีมากถึงร้อยละ 53.30

8. ด้านการใช้ถนนของผู้เดินเท้า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 8.1 หากมีทางม้าลาย หรือสะพานลอยท่านจะข้ามถนนในบริเวณนั้น ($\bar{X} = 3.19$, $s.D. = 0.895$) มีระดับการปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 40.00

9. ด้านอื่นๆ ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากที่สุดข้อคำถามที่ 9.3 ท่านให้สัญญาณไฟเพื่อจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร ($\bar{X} = 3.49$, $s.D. = 0.775$) และข้อคำถามที่ 9.1 ท่านขับรถตามช่องทาง / ไม่ขับรถคร่อมเส้น ($\bar{X} = 3.43$, $s.D. = 0.763$) มีระดับการปฏิบัติเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 63.30 และ 55.30 ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 9.2 ท่านหยุดรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ($\bar{X} = 3.38$, $s.D. = 0.800$) และในข้อคำถามที่ 9.4 ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย ($\bar{X} = 3.31$, $s.D. = 0.794$) มีระดับการปฏิบัติเป็นประจำคิดเป็นร้อยละ 54.70 และ 48.70 ตามลำดับ ข้อคำถามที่ 9.5 ท่านขับขี่ในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน ($\bar{X} = 2.81$, $s.D. = 1.045$) มีระดับการปฏิบัติบ้างคิดเป็นร้อยละ 34.00 ข้อคำถามที่ 9.6 ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด ($\bar{X} = 3.05$, $s.D. = 0.988$) มีระดับการปฏิบัติที่ไม่เคยปฏิบัติเลยคิดเป็นร้อยละ 42.00 และผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อคำถามที่ 9.7 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน ($\bar{X} = 2.46$, $s.D. = 1.939$) มีระดับการปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 37.30

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 9.5 ท่านขับขี่ในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน มีผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติเลยเพียงร้อยละ 31.30 และข้อคำถามที่ 9.6 ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด แม้จะมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากแต่ก็ยังมีผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติมากถึงร้อยละ 58.00 ส่วนในข้อคำถามที่ 9.7 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 15.30 เท่านั้น

1.4 การมีใบอนุญาตขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.13 จำนวน และร้อยละของผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และรถจักรยานยนต์

ใบอนุญาตในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีใบขับขี่ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์	67	44.70
มีใบขับขี่เฉพาะรถยนต์	19	12.70
มีใบขับขี่เฉพาะรถจักรยานยนต์	37	24.70
มีใบขับขี่ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์	27	18.00
รวม	150	100.00

จากตารางที่ 4.13 จำนวน และร้อยละของผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ พบว่าผู้ที่ตอบแบบสอบถามไม่มีใบขับขี่ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.70 รองลงมาคือ มีใบขับขี่เฉพาะรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 24.70 มีใบขับขี่ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 18.00 และ มีใบขับขี่เฉพาะรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.70 ตามลำดับ

คำถามปลายเปิดเกี่ยวกับใบแจ้งอัตราค่าปรับ หรือใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก โดยผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากการสำรวจ พบว่า มีผู้ที่เคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับจากการทำผิดกฎจราจรดังต่อไปนี้

1.5 การได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับในประเภทต่าง ๆ ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.14 จำนวนของผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับในประเภทต่างๆ

ใบแจ้งอัตราค่าปรับในแต่ละประเภท	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับ	49	32.67
เคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับ	101	67.33
- ขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด	25	24.75
- ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	12	11.88
- ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร	55	54.46
- ขับรถในขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น	4	3.96
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร	7	6.93
- ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	4	3.96
- อื่นๆ เช่น ไม่มีใบขับขี่ ไม่ติดป้ายทะเบียน ดัดแปลงรถ ขับรถคร่อมเลน จอดในที่ห้ามจอด ขับรถผาดโผน ฯลฯ	22	21.78

จากตารางที่ 4.14 ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 67.33 เคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับโดยจำแนกเป็นข้อหา ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารมากที่สุตร้อยละ 54.46 รองลงมาคือขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนดร้อยละ 24.75 อื่นๆ เช่นไม่มีใบขับขี่ ไม่ติดป้ายทะเบียน ดัดแปลงรถ ขับรถคร่อมเลน จอดในที่ห้ามจอด ขับรถขาดโพน ฯลฯ ร้อยละ 21.78 ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 11.88 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสารร้อยละ 6.93 ขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ร้อยละ 3.96 เท่ากันตามลำดับ และ ไม่เคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับร้อยละ 32.67

2. ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่น กลุ่มตัวอย่างประชากรอายุตั้งแต่ 16-25 ปี ทั้งชายและหญิง

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นที่มีอายุอายุตั้งแต่ 16-25 ปี ประกอบด้วยเพศชาย 5 คน และเพศหญิง 3 คน รวมผู้ให้ข้อมูลที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นทั้งสิ้น 8 คน ตารางที่ 4.15 รายละเอียดของผู้แทนจากผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นในการสัมภาษณ์เชิงลึก

นามสมมติ	เพศ	อายุ	อาชีพปัจจุบัน	ระดับการศึกษาสูงสุด	ปีที่เกิดอุบัติเหตุล่าสุด/ ผลกระทบ (โดยสังเขป)	ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (จำนวนครั้ง)
นาย เอ	ชาย	16	นักเรียน/นักศึกษา	มัธยมศึกษาปีที่ 3	พ.ศ. 2561 ไม่สวมหมวกนิรภัยใช้ความเร็ว และ ขับขี่โดยประมาท ทำให้กระดูกขาหักที่มทะเลเนื้อ ยังคงต้องตามเหล็กไปเรียนจนถึงปัจจุบัน	รถจักรยานยนต์ (1 ครั้ง)
นาย บี	ชาย	20	นักเรียน/นักศึกษา	ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	พ.ศ. 2561 ขับรถโดยประมาทส่งผลให้ไหล่ปลาร้าแตกหักกระดูกหน้าแข้งหัก เส้นประสาทแขนข้างขวาฉีกขาด ตับฉีก คิ้วแตก มีบาดแผลตามร่างกาย อยู่ในห้อง ICU ประมาณ 2 สัปดาห์ และพักฟื้น 2 เดือน ปัจจุบันหายดี	รถจักรยานยนต์ (1 ครั้ง)
นาย ซี	ชาย	16	นักเรียน/นักศึกษา	มัธยมศึกษาปีที่ 3	พ.ศ. 2561 ขับรถเร็วและไม่ชำนาญทาง บาดเจ็บเล็กน้อยเกิดแผลที่ข้อศอก	รถจักรยานยนต์ (1 ครั้ง)

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

นามสมมติ	เพศ	อายุ	อาชีพ ปัจจุบัน	ระดับ การศึกษา สูงสุด	ปีที่เกิดอุบัติเหตุ ล่าสุด/ผลกระทบ (โดยสังเขป)	ประเภทของ ยานพาหนะที่เกิด อุบัติเหตุ (จำนวนครั้ง)
นาย ดี	ชาย	25	ไม่ได้ ประกอบ อาชีพ	มัธยมศึกษา ปีที่ 3	จำปี พ.ศ. ไม่ได้ เมาแล้วขับ หัวฟาดพื้น มีเลือดคั่งใน สมองด้านขวา กะโหลก ศีรษะแตกด้านซ้าย ปัจจุบันมี อาการปวดไม่ชัด ลึนไถ่แข็ง เดินเขย่งตลอดเวลาเพราะ เส้นเอ็นไมติ ไม่สามารถขับซี รอมอเตอร์ไซค์ได้อีก เพราะ ไม่สามารถนั่งคร่อมได้	รถจักรยานยนต์ (1 ครั้ง)
นาย อี	ชาย	25	ไม่ได้ ประกอบ อาชีพ	มัธยมศึกษา ปีที่ 3	พ.ศ. 2555 โดยสารรถผิด ประเภทโดยการนั่งท้ายรถ กระบะ/ใช้ความเร็วเกิน กฎหมายกำหนด รถกระบะ พลิกคว่ำชนเสาไฟฟ้าล้มใส่ กระดูกไหปลาร้าหักและขาหัก ปัจจุบันยังไม่สามารถเดินได้ จำเป็นต้องพึ่งรถเข็นวีลแชร์	โดยสารรถยนต์ (นั่งท้ายรถกระบะ) (1 ครั้ง)
น.ส. หวาน	หญิง	17	นักเรียน/ นักศึกษา	มัธยมศึกษา ปีที่ 3	พ.ศ. 2562 ขับรถเร็ว ไม่สวม หมวกนิรภัยและขับย้อนศร บาดเจ็บจากการกระแทก ปวดเมื่อยตามร่างกาย	รถจักรยานยนต์ (2 ครั้ง)
น.ส. พิมพ์	หญิง	16	นักเรียน/ นักศึกษา	มัธยมศึกษา ปีที่ 3	พ.ศ. 2561 ใช้ความเร็ว ในทางโค้ง ประกอบกับถนน ลื่นจากฝนตก จึงทำให้รถเสีย หลักล้มลง มีแผลเล็กบ่อย และทรัพย์สินเสียหาย	รถจักรยานยนต์ (3 ครั้ง)
น.ส. ปลา	หญิง	16	นักเรียน/ นักศึกษา	มัธยมศึกษา ปีที่ 3	พ.ศ. 2561 ใช้ความเร็ว ประกอบกับถนนลื่นจากฝน ตก ทำให้มีแผลถลอกตาม แขนและขา	รถจักรยานยนต์ (1 ครั้ง)

2.1 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนก่อน ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังจากอุบัติเหตุ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการณเดื่อนั้น พฤติกรรมการขับรถที่พบคือมักจะ ขับด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง และขับชี่ย้อนศรเป็น บางครั้ง และขับชี่ขณะมีฝนมา มักจะไม่ได้สังเกต หรือระมัดระวังสิ่งรอบข้างเท่าที่ควร โดย นายปี นายซี นายดี นายอี น.ส. หวาน น.ส. พิมพ์ และ น.ส.ปลา มีพฤติกรรมร่วมที่คล้ายกันในด้านของ ความเร็วในการขับชี่ โดยเล่าถึงพฤติกรรมการขับชี่ของตนเองก่อนเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

“ปกติจะขับรถเร็วในยามที่ถนนโล่ง ด้วยความเร็วประมาณ 170 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แล้วก็ถ้า เป็นความเร็วที่ขับในลักษณะทางปกติคือทางที่มีรถ 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงครับ” (นายซี นาม สมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

“ความเร็วที่ใช้ขับชี่ประจำประมาณ 80-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง” (นายดี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

“จริง ๆ แล้วเป็นคนขับที่ ขับรถด้วยความเร็วปกติจะไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงแต่จะเร่ง ความเร็วตอนไม่มีรถ หรือถนนโล่ง” (น.ส.หวาน นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

ส่วนนายเอ เป็นเพียงคนเดียวที่ไม่ได้ขับชี่รถด้วยความเร็วเกินจากที่กฎหมายกำหนด แต่ เนื่องจากสายตาสั้น ทำให้ไม่สามารถมองเห็นรถในระยะไกลได้จึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

“ขับรถไม่ค่อยเร็วครับเพราะสายตาสั้น มันมองไม่เห็นรถด้วย” (นายเอ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

ในด้านการสวมหมวกนิรภัยขณะขับชี่ และด้านการขับชี่ย้อนศร พบว่าคนที่มีพฤติกรรมสวม หมวกนิรภัยเป็นประจำทุกครั้งที่ออกจากบ้าน และไม่มีพฤติกรรมการขับชี่ย้อนศร ได้แก่ นายปี นายดี นายอี น.ส.พิมพ์ และ น.ส. ปลา โดยที่นายเอ นายซี และน.ส.หวาน ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ และมีพฤติกรรมการขับชี่ย้อนศร

“ไม่ชอบใส่หมวกกันน็อกครับ กระจกมันแคบ มองเห็นเส้นทางได้ไม่ค่อยถนัด” (นายเอ นาม สมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

“จะสวมหมวกตอนขับขึ้นถนนใหญ่ค่ะ ถ้าเป็นสะพานบ้านจะไม่ค่อยสวมเท่าไร” (น.ส.หวาน นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

“ชี่รถย้อนศรบ้างครับแต่ก็ไม่บ่อยหรอก” (นายซี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

“ผมจะย้อนศรแค่ในหมู่บ้าน แต่ถ้าเป็นบริเวณถนนใหญ่ก็จะไม่ทำ” (นายเอ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

ด้านพฤติกรรมเมาแล้วขับ พบว่ามีเพียง 2 คนที่ ระบุว่าดื่มพฤติกรรมตีเมาแล้วขับ คือ นาย ปี ที่ระบุว่าดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับชี่บ้าง ส่วนนายดี ระบุว่ามักจะดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับชี่เป็นประจำ

“ตอนเกิดเหตุก็ไม่ได้เมานะครับ แต่ก็มีบ้างที่ตีมเหล้าแล้วไปขี่มอเตอร์ไซค์” (นายปี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

“เมื่อก่อนก็ตีมแล้วขับเป็นประจำครับ หลังเลิกงานก็ต้องตีมเบียร์ 2-3 ขวดก่อนกลับบ้าน” (นายดี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

ในด้านพฤติกรรมกรรมการฝ่าสัญญาณไฟจราจร พบว่ากรณีศึกษาทุกคนระบุว่าได้ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด

“ไม่เคยขับรถฝ่าไฟแดงเลยครับ ปกติจะปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรตลอด” (นายอี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 15 พฤศจิกายน 2562)

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นในระหว่างเกิดอุบัติเหตุ สามารถสรุปพฤติกรรมร่วมของผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่น ดังตาราง

ตารางที่ 4.16 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นในระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

ชื่อ (นาม สมมติ)	สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (พฤติกรรม/สิ่งแวดล้อม)						
	การใช้ ความเร็ว	การขับ รถย้อน ศร	เมาแล้ว ขับ	ไม่ ระมัดระวัง (ประมาท ร่วม)	ถนนลื่น จากฝน ตก	โดยสารถ ผิด ประเภท	สภาพ ร่างกาย ไม่พร้อม
นาย เอ				✓			✓
นาย ปี				✓			
นาย ซี	✓						
นาย ดี			✓				
นาย อี	✓					✓	
น.ส. หวาน	✓	✓					
น.ส. พิมพ์	✓				✓		
น.ส. ปลา	✓				✓		

จากตารางที่ 4.16 พบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกินกำหนดมากที่สุด และมีพฤติกรรม หรือสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ มาเสริมที่ส่งผลให้รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง และผลกระทบหลังจากเกิดอุบัติเหตุ นั้นแตกต่างกันออกไปในแต่ละเหตุการณ์ ยกเว้นเหตุการณ์ของนายปีที่เกิดจากความไม่ระมัดระวังของตนเอง และนายดี ที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ

พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ จากการสัมภาษณ์พบว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนของเพศชายและเพศหญิงมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง โดยเพศหญิงจะมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ลดลงกว่าเดิมมาก อีกทั้งยังเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น และไม่ขับขี่ย้อนศรอีก

“หลังเกิดอุบัติเหตุปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตัวเองค่ะ ก็ขับขี่ให้ช้าลง ไม่ประมาท มองซ้ายขวาตลอดตรงทางแยก” (น.ส.ปลา นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

“ขับขี่รถให้ช้าลงโดยเฉพาะทางโค้ง และทางในหมู่บ้าน” (น.ส.พิมพ์ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 ธันวาคม 2562)

“หลังจากเกิดเหตุครั้งแรก ก็จะฝึกขับรถให้มีประสบการณ์มากกว่าเดิม ใช้ความระมัดระวังมากกว่าเดิม รู้สึกระแวงมากขึ้น หนุจะต้องดูรถให้ดีกว่าทุกครั้ง ส่วนการขับรถเร็วก็มีเป็นบางครั้งแต่ไม่เท่าสมัยก่อน ก็ถือว่าช้าลงกว่าเดิมมาก ๆ ค่ะ ค่อย ๆ ไปด้วย” (น.ส.หวาน นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

ในขณะที่เพศชายคนที่ไม่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุคนอื่น ๆ นอกจากนาย ดี และนายอี ที่เหตุการณ์หลังจากเกิดอุบัติเหตุส่งผลให้ขับขี่รถไม่ได้อีกนั้น ยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยร่วมกันในหลายลักษณะเช่นเดิม โดยระบุว่าไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมใด ๆ แต่จะรู้สึกหวาดระแวงมากขึ้นหากต้องอยู่ในสถานการณ์ที่เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว

“ผมก็ไม่ได้เปลี่ยนแปลงอะไรนะ ก็ยังขับเหมือนเดิมแหละ ที่คิดว่าครั้งนั้นที่พลาดไปเพราะชะล่าใจ ไม่มองให้ดีเอง” (นายบี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

“การขับขี่ก็ยิ่งเหมือนเดิมทุกอย่างนะ แต่ว่าก็ระวังขึ้น ก็จะระวังในกรณีที่เคยทำให้เราเกิดอุบัติเหตุ” (นายซี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

“ถ้ารีบ ๆ มันก็จำเป็นต้องเร็วแหละ ก็ยังก็ขับเหมือนเดิม เพียงแต่ต้องระวังเฉย ๆ แต่ก็ระแวงนะเรื่องดูรถ เวลาถึงบริเวณสะพานหรือทางแยกต้องดูก่อนเพราะมันระแวง” (นายเอ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

2.2 มุมมองเชิงพฤติกรรมต่อสาเหตุของการประสบอุบัติเหตุที่มีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของกรณีศึกษา

จากการสัมภาษณ์กรณีศึกษาที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่น ได้ระบุถึงความเห็นต่อสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดปทุมธานีที่สอดคล้องกันคือ มีสาเหตุเกิดจากผู้ใช้รถใช้ถนนเอง เป็นความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน และการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ นางสาวพิมพ์ และนางสาวปลา ยังให้ความเห็นเพิ่มเติมว่านอกจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้

ถนนแล้ว สาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนคือ สภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อต่อการขับขี่บนท้องถนน เช่น ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ลูกกระพรวนชะลอความเร็วบนท้องถนน เป็นต้น

“พวกคนที่รีบจนไม่ได้ดู ประมาท ชอบฝ่าไฟแดง ชอบขับรถยนต์ย้อนศร มีทั่วไปครับ ทุกอาชีพมีหมด ทั้งวินมอเตอร์ไซด์ แท็กซี่ ชาวบ้าน เป็นกันหมด” (นายเอ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

“มาจากพฤติกรรมขับขี่ของคนค่ะ เช่น ไม่เปิดไฟเลี้ยว ขับรถเร็ว แล้วก็พวกถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ มีลูกคลื่น” (น.ส.พิมพ์ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 ธันวาคม 2562)

ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นกล่าวตรงกันถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการประสບอุบัติเหตุของตนเองในครั้งนั้น เนื่องมาจากไม่ได้ปฏิบัติตามพฤติกรรมที่ปลอดภัยต่าง ๆ นั้นเอง

“พฤติกรรมด้านวัฒนธรรมทางถนนที่ปลอดภัยมีส่วนเกี่ยวข้องมากค่ะ ที่เกิดอุบัติเหตุครั้งนั้นเพราะเราไม่ได้ทำตามพฤติกรรมที่ดี ที่จะทำให้เราปลอดภัย เพราะเราประมาทเอง ไม่ได้ระวังเลย” (น.ส.หวาน นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

“มีส่วนเกี่ยวครับ คือเรารู้ว่าการซ่อมแซมรถ การใช้ความเร็วแบบนี้มันมีความเสี่ยงอยู่แล้ว เป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงอยู่แล้ว ควรไปซ่อมที่สนามแต่เพราะมันไกลบ้าน เราก็เลยไม่ได้ไป จึงเกิดอุบัติเหตุขึ้น” (นายซี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นในด้านอิทธิพลของครอบครัวและสังคมปัจจุบันที่มีผลทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนทั้งก่อนเกิดและระหว่างเกิดอุบัติเหตุทางถนนสามารถจำแนกพฤติกรรมของกรณีศึกษาตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB) ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.17 การจำแนกพฤติกรรมตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB)

ชื่อ (นามสมมติ)	ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB)		
	เจตคติต่อพฤติกรรม	การคล้อยตามกลุ่ม อ้างอิง	การรับรู้ความสามารถใน การควบคุมพฤติกรรม
นาย เอ		✓	
นาย บี			✓
นาย ซี	✓		✓
นาย ดี		✓	
นาย อี		✓	
นางสาว หวาน			✓
นางสาว พิมพ์		✓	
นางสาว ปลา		✓	

จากตารางที่ 4.17 สามารถอธิบายพฤติกรรมตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB) แบ่งตามกลุ่มได้โดย

ด้านเจตคติต่อพฤติกรรม พบว่า นายซี เป็นนักแข่งรถมือสมัครเล่น จึงมีทัศนคติทางบวกต่อความเร็วในการใช้รถใช้ถนนส่งผลให้เกิดเจตนาหรือมีความตั้งใจที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น คือ การขับรถเร็ว

“ผมชอบความเร็ว ชอบการแข่งขันอยู่แล้วครับ มันสนุกดี แล้วก็มีความท้าทาย แล้วมันก็เท่ด้วย” (นายซี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

ด้านการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง พบว่า นายเอ นายดี นายอี นางสาวพิมพ์ และนางสาวปลา พบเห็นพฤติกรรมความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมาจาก ครอบครัว กลุ่มเพื่อนและสภาพสังคมที่อยู่ในปัจจุบัน ส่งผลให้มีพฤติกรรมเลียนแบบ เช่น การขับรถเร็ว การขับรถย้อนศร เป็นต้น

“เราเห็นเพื่อนคนอื่นๆทำ ก็มีส่วนให้เราทำบ้างด้วยความเป็นวัยรุ่นก็มักจะเชื่อเพื่อน พ่อแม่ก็บอกแล้วตักเตือนแล้วในช่วงที่พยายามจะขับมอเตอร์ไซค์ แต่เราก็ไม่ฟัง” (นายอี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 15 พฤศจิกายน 2562)

“เพื่อนมีส่วนมาก เพราะทำตามพวกมันแล้วดูเจ๋ง ดูเท่ มีท้อเสียดัง ๆ ทำให้รู้สึกที่เราเจ๋งดี” (นายดี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

“ตัวหนูก็มีความมั่นใจเองด้วย แต่ครอบครัวก็มีส่วนนะ อย่างแม่ก็ขับรถเร็วบ่อย ๆ มันเลยชินแล้ว” (น.ส.พิมพ์ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 ธันวาคม 2562)

ด้านการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม พบว่า นายบี นายซี และนางสาวหวาน เชื่อว่าตนเองมีความสามารถในการตัดสินใจควบคุมสถานการณ์ต่าง ๆ ได้ สามารถกำหนดความเร็วของรถ หรือพฤติกรรมต่าง ๆ ในการขับขี่ให้เป็นไปตามที่ตนเองนั้นสามารถจะกระทำ และเป็นไปตามความพึงพอใจส่วนตัวได้

“ไม่ครับ เราเลือกได้ ผมควบคุมได้ ความชอบที่จะขับเราเลือกเอง พ่อแม่ผมก็ขับรถอยู่ 80 รถยนต์” (นายซี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

“ครอบครัวสังคมไม่เกี่ยวค่ะ หนูตัดสินใจของหนูเองว่าอยากขับรถแบบไหน เพราะพ่อแม่ก็ไม่ได้ขับรถแบบหนู หนูเป็นคนขับรถให้เพื่อนซ้อนตลอด” (น.ส.หวาน นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

ในด้านของมุมมองต่อพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนก่อนและระหว่างเกิดอุบัติเหตุ จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่นทุกคนมีมุมมองต่อการใช้รถใช้ถนนก่อนและระหว่างเกิดอุบัติเหตุว่า เป็นพฤติกรรมที่ไม่ดี ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง ถ้าย้อนกลับไปได้ก็จะไม่ปฏิบัติพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยเหล่านั้นให้เกิดอุบัติเหตุอีก

“เป็นสิ่งที่ไม่ดีเลย มันทำให้คนอื่นเดือดร้อน ตัวเราเดือดร้อน ถ้าคนอื่นมาเดือดร้อนจากอุบัติเหตุเพราะตัวเรา เราคงรับผิดชอบไม่ได้” (นายอี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 15 พฤศจิกายน 2562)

“ถ้าเราไม่ दौरानที่จะขับเองทั้งที่เมา ถ้าเราคิดถึงตัวเองแล้วก็คนอื่นบ้างมันก็คงไม่เป็นแบบนี้ ไม่ต้องมา มีสภาพแบบนี้” (นายดี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

“เคยคิดว่าการขับเร็วมันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุนะ เป็นพฤติกรรมที่ไม่ดีก็ไม่คิดว่าจะเกิดกับเรา ก็ไม่อยากจะขับเร็วอีก ถ้าย้อนไปได้ก็จะขับช้า ๆ ” (น.ส.พิมพ์ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 ธันวาคม 2562)

2.3 ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนน

จากการสัมภาษณ์ผู้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่น ทุกคนให้ความเห็นตรงกันว่าควรมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด ควบคู่ไปกับการเสริมสร้างบรรยากาศการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับประชาชน ดังต่อไปนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายและการเฝ้าระวัง เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องคอยเข้มงวด ตักเตือน และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง นอกจากตำรวจแล้วยังต้องเพิ่มอาสาสมัครชุมชนที่คอยตักเตือนด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับชาวบ้านด้วย

“ คิดว่ามาตรการทั้งหลายสำหรับผมมันไม่ช่วยอะไรเลยครับ ทุกคนหาวิธีทางที่จะเลี่ยงได้อยู่ดี เราก็ต้องการความสบาย วิธีเดียวที่ช่วยได้เลยนะคือกฎหมาย บังคับใช้ไปเลยครับ หรือไม่ก็ใน

หมู่บ้านต้องมีคนคอยจับตาดู เช่นอาสาสมัครชุมชน ผลัดเปลี่ยนกันไปเป็นหูเป็นตาในหมู่บ้าน คนทำผิดจะได้ไม่น้อยลง” (นายซี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 กันยายน 2562)

“หนูคิดว่าถ้าตำรวจเอาจริงเรื่องการจับจริง ปรับจริง แม้ว่าจะทำให้ชาวบ้านบางส่วนไม่ค่อยพอใจเท่าไร แต่นาน ๆ เข้าพฤติกรรมที่ไม่ดีมันก็จะหายไปเองค่ะ เป็นภาคบังคับที่ทุกคนต้องทำตามกฎหมาย มันอาจจะถูกต้องแต่ไม่ค่อยถูกใจเท่าไรก็ต้องปรับวิธีคิดกันไปค่ะ” (น.ส.ปลา นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

2. การสร้างบรรยากาศเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนกับคนทุกเพศทุกวัย ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนควรร่วมมือร่วมใจกันในการสร้างบรรยากาศที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยทำให้เกิดเป็นวาระแห่งชาติ

“อยากให้ทุกหน่วยงานสร้างความร่วมมือขึ้นมา คือองค์กรนี้ทำสื่อ องค์กรนี้ช่วยเผยแพร่ องค์กรอีกองค์กรณรงค์ให้ความรู้ แล้วทุกองค์กรก็สร้างจิตสำนึกที่ดีเป็นตัวช่วยให้ประชาชน จะในองค์กรไหนก็ตาม ถ้าทุกที่ทำพร้อม ๆ กันมันก็จะเหมือนเป็นการสร้างบรรยากาศ เป็นวาระแห่งชาติ เหมือนกับที่เขาประกาศลดโลกร้อนนับถอยหลังเลิกใช้ถุงพลาสติกตอนปีใหม่ที่เพิ่งถึงนี้ มันเป็นวาระแห่งชาติ มันต้องตื่นตัว คนอื่นจะได้เตรียมพร้อม” (นายอี นามสมมติ, สัมภาษณ์, 15 พฤศจิกายน 2562)

“คิดว่าการณรงค์ก็ควรมีอยู่ตลอดค่ะ จะได้ไม่หายไปจากสายตาของชาวบ้าน แล้วก็ต้องหามาตรการเพิ่มหรือทำอะไรก็ตามที่คนเห็นแล้วต้องสามารถทำตาม ๆ กันได้แล้วก็รู้สึกว่ามันสำคัญ มันจะได้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดีไม่ดูเป็นแง่ลบจนเกินไป อย่างถ้าบังคับใช้กฎหมายจริง ๆ ทุกคนก็จะรู้สึกต่อต้าน หนูเองก็ยังไม่ค่อยทำตามเลย ไม่ค่อยชอบถูกบังคับ แต่ถ้าหาอะไรใจเหมือนกับว่ามันเป็น mission ที่ต้องทำในสังคม ทำให้มันเหมือน ๆ กันแบบนี้ มันก็น่าจะง่ายขึ้น” (น.ส.หวาน นามสมมติ, สัมภาษณ์, 8 สิงหาคม 2562)

3. การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในเด็กและเยาวชน เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในระยะยาว เป็นต้นกล้าที่หล่อหลอมเพื่อให้มีระบบความคิดใหม่ที่สามารถยอมรับและปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมและค่านิยมใหม่สำหรับอนาคตได้

“เด็กก็สำคัญครับ ผมคิดว่าเขาสอนง่ายและง่ายกว่าคนที่โตแล้วอย่างพวกผม ก่อนจะเป็นวัยรุ่นก็อยากให้ที่บ้านสอนแล้วก็แบบอย่างที่ดีในเรื่องการขับขี่ แล้วก็ให้คุณครูที่โรงเรียนสอนเขาด้วยครับ เวลาที่เขาเห็นทั้งที่บ้านและที่โรงเรียนคอยบอกคอยสอนมันก็จะจดจำได้เร็วกว่า” (นายเอ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 22 สิงหาคม 2562)

“ก็เคยเห็นว่ามิสสอนตั้งแต่ประถม คิดว่าเป็นความคิดที่ดี น้อย ๆ จะได้เรียนรู้เร็วขึ้น รู้อะไรเร็วขึ้น ทั้งพวกป้ายสัญลักษณ์ กฎหมายง่าย ๆ เรียนแบบสนุก ๆ ไม่ต้องใช้ทฤษฎีมากให้มันซึมเข้าไปเอง

หนูคิดว่ามันเป็นการปลูกฝังที่ดี บางคนได้อินว่าไปสอนพ่อแม่ด้วย คอยเตือนตอนขับรถ รู้ด้วยนะว่าอะไรผิดหรือไม่ผิด แต่ก็ขึ้นอยู่กับพ่อแม่เขาด้วย พ่อแม่เขาก็ต้องทำตามกฎหมาย ไม่ใช่ยังขับเร็ว ขับซึ่งอันตราย ไม่อย่างนั้นที่สอนมากกลายเป็นว่ามันไม่จำเพราะลูกก็จะเลียนแบบพ่อแม่ด้วย” (น.ส.พิมพ์ นามสมมติ, สัมภาษณ์, 4 ธันวาคม 2562)



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการดำเนินงานตาม ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่รัฐบาลให้ความสำคัญ และศึกษาการตอบสนองด้านการสร้าง วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี โดยศึกษาด้วยวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบงานด้านลด อุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดปทุมธานี และผู้แทนผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการเดินทั้งเพศชายและหญิง จำนวน 8 คน และเชิงปริมาณโดยการเก็บแบบสอบถามจากผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวน 150 คน ในช่วง อายุ 16-25 ปี ในพื้นที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี สามารถสรุปผลการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ส่วนตามกรอบแนวคิดได้ดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

1. สรุปผลการวิจัยด้านการดำเนินงาน ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทาง ถนน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี
2. สรุปผลการวิจัยด้านการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
3. สรุปผลการวิจัยแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อผู้ใช้ถนน ปลอดภัย

1. สรุปผลการวิจัยด้านการดำเนินงาน ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี

นโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัดตามยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่ง ความปลอดภัย ดำเนินงานภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ปทุมธานี หรือ “ศปถ.จังหวัด ปทุมธานี” โดยมีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ปทุมธานีทำ หน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ สามารถสรุปหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบอุบัติเหตุทางถนน ได้ดังต่อไปนี้

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดปทุมธานี รับผิดชอบงานด้านการกำหนดเป้าหมาย แผนงาน มีการประสานงาน และกลไกการทำงานที่เน้นการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ แขวงทางหลวง จังหวัดปทุมธานี รับผิดชอบงานด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ สำนักงานขนส่งจังหวัด ปทุมธานี รับผิดชอบงานด้านการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ และการจัดการให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงความปลอดภัยในยานพาหนะทุกประเภท

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ กองบังคับการ ตำรวจภูธร จังหวัดปทุมธานี รับผิดชอบงานด้านการเพิ่มหรือรักษาไว้ซึ่งระดับการบังคับใช้กฎหมาย กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ สาธารณสุขจังหวัด ปทุมธานี รับผิดชอบงานด้านการเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุที่มีคุณภาพ และฟื้นฟูผู้ใช้รถใช้ถนนที่เคราะห์ร้ายให้สามารถกลับมาใช้ชีวิตได้อย่างปกติเช่นเดิม

เทศบาลเมืองคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี มีหน้าที่รับผิดชอบในการสนองนโยบาย และการปฏิบัติเกี่ยวกับลดอุบัติเหตุของจังหวัดปทุมธานี

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน พบว่ามีข้อค้นพบของลักษณะการดำเนินงานที่เป็นไปตามตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ วรเดช จันทรศร ได้สรุปไว้ ดังต่อไปนี้

1) ตัวแบบที่ยืดหลักเหตุผล (Rational Model) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนนนั้นมีลักษณะการทำงานที่มีการกำหนดภารกิจชัดเจน มีการมอบหมายหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดปทุมธานี แม้ว่าภารกิจงานที่ได้รับนั้นจะมีความซ้ำซ้อน และมีอุปสรรคอยู่บ้าง แต่ก็เป็นส่วนน้อยและสามารถจัดการได้

การแบ่งหน้าที่และภารกิจตาม 5 เสาหลักนั้น มีผลให้แต่ละหน่วยงานสามารถทราบขอบเขตของภาระงานในหน่วยงานของตน รวมไปถึงสามารถบริหารจัดการภารกิจของส่วนกลางร่วมกันได้เป็นอย่างดี แต่ละหน่วยงานต่างมีความเกื้อกูล และสนับสนุนกันโดยแยกขาดจากกันได้ ทั้งนี้ในแต่ละหน่วยงานยังมีระบบการวัดผล เพื่อให้ทราบระดับความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรม/โครงการต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนตามยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย

2) ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model) ชีตความสามารถขององค์กรเป็นตัวกำหนดความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนั้นในหน่วยงานต่างๆจึงต้องมีปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากการพัฒนาขีดความสามารถของ

หน่วยงานจะแปรผันตามการมีอยู่ของปัจจัยเหล่านี้ อันได้แก่ บุคลากร โครงสร้างหน่วยงาน งบประมาณ วัตถุประสงค์ต่างๆ เป็นต้น เห็นได้ชัดว่าแต่ละหน่วยงานต้องการบุคลากรที่มาช่วยขับเคลื่อนภาระงานในหน่วยงานมากขึ้น ทั้งยังต้องการบุคลากรที่สามารถเข้าใจนโยบาย ภาระงานต่างๆ อย่างชัดเจน นอกจากนี้บุคลากรยังต้องถือปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ในหน่วยงานให้ความสำคัญ เพื่อเป็นตัวอย่างแก่ประชาชน และเพื่อให้รับรู้ได้ถึงความตระหนักในสำคัญของวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วย ถือได้ว่าปัจจัยด้านบุคลากรมีความสำคัญยิ่ง นอกเหนือไปจากปัจจัยนี้แล้ว ปัจจัยด้านงบประมาณ วัตถุประสงค์ต่างๆ ก็ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่เข้าไปช่วยเพิ่มสมรรถนะ และขีดความสามารถของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วย

3) ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) ความสำเร็จของงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนนั้นอาศัยความร่วมมือจากภายนอกเป็นสำคัญ ทั้งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน สื่อมวลชนที่ให้การสนับสนุนในด้านประชาสัมพันธ์ทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติ กลุ่มเอกชนที่เข้ามาสนับสนุนเครื่องมือ บริษัทห้างร้านต่างๆ ที่ยอมรับนโยบายด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยไปใช้ในองค์กรของตนเอง หรือแม้แต่ประชาชนในพื้นที่ที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนจากรัฐโดยการปฏิบัติตามนโยบาย มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตน รวมถึงเพื่อนร่วมทาง ความร่วมมือเหล่านี้หากเกิดอย่างเป็นรูปธรรมและมีความเข้มแข็งขึ้นในทางปฏิบัติแล้ว จะส่งผลถึงความสำเร็จของนโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนของรัฐ ซึ่งเป็นผลดีต่อประชาชนคนไทยทุกคน

จากข้อค้นพบด้านตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติที่มีความผสมผสานระหว่างตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model) และตัวแบบทางการเมือง (Political Model) นั้น สามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลในการนำนโยบายไปปฏิบัติมีทั้งสิ้น 4 ปัจจัยหลัก ได้แก่

- ลักษณะของนโยบาย หน่วยงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนมีนโยบายที่ชัดเจนและแน่นอน และมีการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติอย่างมีขั้นตอนและเป็นรูปธรรม โครงสร้างของหน่วยงานไม่ซับซ้อน แต่ขาดแคลนบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ส่วนใหญ่ในหน่วยงานต่างๆ มีการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอ

- วัตถุประสงค์ของนโยบาย มีการแยกแยะชัดเจนในแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน ทำให้สามารถมุ่งเป้าไปที่ผลการปฏิบัติได้อย่างตรงจุด ภาระงาน/กิจกรรม/โครงการตอบวัตถุประสงค์ของนโยบาย ทุกหน่วยงานสามารถประเมินความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติในหน่วยงานของตนได้

- การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เป็นส่วนสำคัญที่สุดที่ทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติประสบผลสำเร็จ ทั้งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน และหน่วยงานภายนอกที่

ให้การสนับสนุนด้านความร่วมมือ อุปกรณ์ต่างๆ เช่น ภาชนะพลาสติก ห้างร้าน บริษัท สถานศึกษา สถานประกอบการ สื่อมวลชน เป็นต้น รวมไปถึงภาคส่วนที่สำคัญที่สุดเป็นเป้าหมายหลักของนโยบายนั้น คือ ประชาชน

- ทศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนที่รณรงค์กันส่วนใหญ่ เป็นนโยบายการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ซึ่งต้องอาศัยความเข้าใจและความตระหนักของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติของแต่ละหน่วยงานด้วย ซึ่งทศนคติของผู้ปฏิบัติในหน่วยงานที่จำเป็นต้องเสริมสร้างความตระหนักให้มากยิ่งขึ้น คือหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี และกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี เนื่องจากเป็นหน่วยงานหลักในการลดอุบัติเหตุทางถนนที่ทำงานใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด

ในด้านการประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยการวัดความสำเร็จ และความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ วรรเดช จันทรศร ได้สรุปไว้ พบว่า ความความสำเร็จ และความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้ง 3 มิติดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ ดำเนินการประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี เนื่องจากหลายภาคส่วนเริ่มให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น

มิติที่ 1 การมองผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลลัพธ์สุดท้าย มองในด้านการนำนโยบายแปลงไปสู่การปฏิบัติ เช่น การรณรงค์ การอบรมให้ความรู้ตามสถานศึกษา โครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้แก่เยาวชน ฯลฯ ถือว่ามีความคุ้มค่า มีความพึงพอใจ กลุ่มเป้าหมายได้รับประโยชน์จากการจัดกิจกรรม/โครงการ ทำให้มีหลายหน่วยงานที่สนใจเข้าร่วมในการอบรม หรือการทำกิจกรรม/โครงการมากขึ้น ถือเป็นสัญญาณที่ดีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดเป็นรูปธรรมในสังคม

มิติที่ 2 ผลความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องไม่ก่อปัญหาต่อนโยบายหรือโครงการอื่นๆ นโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนของภาครัฐเป็นนโยบายที่สอดคล้องกันกับนโยบายเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสถานประกอบการของหน่วยงานเอกชน รวมไปถึงสถานศึกษา ที่ต้องการฝึกให้เยาวชนดำเนินชีวิตด้วยการตระหนักถึงความปลอดภัย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการพัฒนาของประเทศ เนื่องจากเป็นหนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) ในข้อ 3.6 คือ การลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ การจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 และข้อ 11.2 ที่ระบุว่าภายในปี พ.ศ.2573 ทุกคนจะต้องเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัย ราคาสมเหตุสมผลและยั่งยืน

มิติที่ 3 ผลรวมของการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งหมดต้องก่อให้เกิดผลของการพัฒนาประเทศที่พึงปรารถนา นโยบายด้านการลดอุบัติเหตุของหน่วยงานต่างๆ โดยรวมแล้ว “เอื้อ” ต่อการพัฒนาประเทศ เนื่องจากเป็นการสร้างความตระหนัก การรับรู้ การเข้าใจต่อวัฒนธรรมความปลอดภัยทาง

ถนน ซึ่งส่งผลให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เมื่อประชาชนมีความตระหนักรู้ มีทัศนคติและการปฏิบัติอันเป็นไปตามนโยบายแล้ว ความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจะเกิดขึ้นน้อยลง การพัฒนาประเทศจะเป็นไปในทิศทางบวกมากขึ้น

แม้ว่าเมื่อพิจารณาในด้านการประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี แต่ปัญหาและอุปสรรคที่พบเจอของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานลดอุบัติเหตุก็เป็นปัจจัยสำคัญที่อาจก่อให้เกิดความล้มเหลวได้เช่นกัน จึงสามารถแบ่งปัญหาและอุปสรรคที่พบเจอในแต่ละหน่วยงาน ตามข้อค้นพบของ วรเดช จันทรรศ ดังนี้

1) ปัญหาด้านสมรรถนะของหน่วยงาน ด้านงบประมาณ และด้านกำลังคนมีไม่เพียงพอต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2) ปัญหาด้านความร่วมมือและต่อต้านการเปลี่ยนแปลง ทัศนคติของบุคลากรในหน่วยงานมีความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งบางหน่วยงานบุคลากรไม่ให้ความร่วมมือปฏิบัติตามนโยบายของหน่วยงานและนโยบายของรัฐบาล เนื่องจากไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของนโยบายเหล่านั้น

3) ปัญหาด้านอำนาจ และความสัมพันธ์กับองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง ในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติบางหน่วยงานเกิดปัญหาในด้านการประสานงานที่ไม่รวดเร็วเท่าที่ควร ส่งผลให้การดำเนินการตามนโยบายเกิดความล่าช้า

2. สรุปผลการวิจัยด้านการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ตอนนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

การสำรวจกลุ่มตัวอย่างประชากรเสี่ยงทั้งชายและหญิงอายุตั้งแต่ 16-25 ปี จำนวน 150 คน ในเขตพื้นที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 56.00 และรองลงมาเป็นเพศหญิงมีจำนวนใกล้เคียงกัน ร้อยละ 44.00 ส่วนใหญ่มีอายุ 17-18 ปี ร้อยละ 18.70 และ 17.30 ตามลำดับ มีระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่า ร้อยละ 39.30 ประกอบอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 50.70 ส่วนใหญ่ไม่มีรายได้จากการทำงานคิดเป็นร้อยละ 45.30 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระหว่าง 5-10 ปีมากที่สุด ร้อยละ 26.70 และส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 50.00 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุในฐานะผู้ขับขี่มากที่สุด ร้อยละ 58.70 ความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุมีความรุนแรงในระดับมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยเป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 59.10

5.2.1 การมีความรู้ความเข้าใจ

การแปลผลคะแนนความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ในระดับปานกลางมากที่สุด ซึ่งสามารถจำแนกตามรายด้าน ได้ดังต่อไปนี้

1. ด้านความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง
2. ด้านเมาแล้วขับ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำ
3. ด้านการสวมหมวกนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับสูง
4. ด้านการขับชี่ย้อนศร ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง
5. ด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง
6. ด้านการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง
7. ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง
8. ด้านการใช้ถนนของผู้เดินเท้า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับต่ำ
9. ด้านอื่นๆ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง

5.2.2 พฤติกรรมที่แสดงออก

จากผลการศึกษาพฤติกรรมด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ในภาพรวมพบว่า มีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก ส่วนรายข้อคำถามพบว่า พฤติกรรมด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เป็นปัญหา มีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับ น้อย-ปานกลาง ได้แก่ การขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ, การสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อทราบว่ามีกัตั้งด้านตรวจ, การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร, การขับขี่จักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน และการขับชี่ย้อนศร

พฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจำแนกรายข้อคำถาม พบว่า

1. ด้านความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากที่สุด ในข้อคำถามที่ 1.4 ท่านลดความเร็วในการขับขี่ลงเมื่อมีฝนตก หรือถนนลื่นจากปัจจัยอื่นๆ และมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 1.1 ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในเส้นทางที่

ท่านขับขี่ และข้อคำถามที่ 1.2 ในกรณีที่ท่านขับขี่ผ่านเขตชุมชน หรือบริเวณโรงเรียนท่านมักใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อยในข้อคำถามที่ 1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ

พฤติกรรมความปลอดภัยที่พบว่าเป็นปัญหา ได้แก่ พฤติกรรมในข้อคำถามที่ 1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ

2. ด้านเมาแล้วขับ ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 2.4 ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึมก่อนขับขี่ ข้อคำถามที่ 2.3 ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มสุรา หรือสิ่งมีนเมาก่อนขับขี่ ข้อคำถามที่ 2.2 ท่านให้เพื่อน ครอบครัวหรือคนใกล้ชิดขีดมารับ-ส่ง หากท่านต้องดื่มสุรา ข้อคำถามที่ 2.1 ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีนเมา

3. ด้านการสวมหมวกนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อคำถามที่ 3.1 ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร และมีพฤติกรรมความปลอดภัยในระดับน้อยในข้อคำถามที่ 3.2 ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจ

พฤติกรรมความปลอดภัยที่พบว่าเป็นปัญหา ได้แก่ ทุกพฤติกรรมในด้านการสวมหมวกนิรภัย

4. ด้านการขับขี่ย้อนศร ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อคำถามที่ 4.1 ท่านขับขี่ย้อนศร

พฤติกรรมความปลอดภัยที่พบว่าเป็นปัญหา ได้แก่ ทุกพฤติกรรมในด้านการขับขี่ย้อนศร

5. ด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 5.1 ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร

6. ด้านการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 6.3 ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด ข้อคำถามที่ 6.1 ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และในข้อคำถามที่ 6.2 เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว

7. ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 7.1 ท่านใช้มือถือเพื่อสนทนาโดยไม่ใช้ลูทูลุขณะขับรถ และข้อคำถามที่ 7.2 ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิง ขณะขับรถ

8. ด้านการใช้ถนนของผู้เดินเท้า ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 8.1 หากมีทางม้าลาย หรือสะพานลอยท่านจะข้ามถนนในบริเวณนั้น

9. ด้านอื่นๆ ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากที่สุดข้อคำถามที่ 9.3 ท่านให้สัญญาณไฟเพื่อจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร ข้อคำถามที่ 9.1 ท่านขับรถตามช่องทาง / ไม่ขับรถคร่อมเส้น และผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 9.2 ท่านหยุดรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ข้อคำถามที่ 9.4 ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย ข้อคำถามที่ 9.5 ท่านขับขี่ในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน ข้อคำถามที่ 9.6 ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด และผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อคำถามที่ 9.7 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน

พฤติกรรมความปลอดภัยที่พบว่าเป็นปัญหา ได้แก่ พฤติกรรมในข้อคำถามที่ 9.7 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน

จากพฤติกรรมดังกล่าวข้างต้น พบว่าพฤติกรรมที่เป็นปัญหาและส่งผลให้เกิดวัฒนธรรมที่ไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากที่สุด ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อทราบว่ามี การตั้งด่านตรวจ ซึ่งมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อย และสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน การขับขี่ย้อนศร ซึ่งมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลาง สอดคล้องกันกับการสัมภาษณ์ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่มีความเห็นตรงกันว่า อุบัติเหตุในจังหวัดปทุมธานี เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ของคน เช่น การขับเร็ว การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับขี่ย้อนศร

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาการดำเนินงานนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง สามารถนำผลการศึกษามาอภิปรายได้ดังต่อไปนี้

1. การดำเนินงานนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินงานนโยบายของรัฐบาลด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พบว่ามีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ วรเดช จันทิศร ทั้งสิ้น 3 จาก 5 ตัวแบบอันได้แก่ 1) ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล การกำหนดภารกิจชัดเจน มีการมอบหมายหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน 2) ตัวแบบด้านการจัดการ มีปัจจัยที่เอื้อต่อการเพิ่มสมรรถนะในหน่วยงาน เช่น บุคลากร

งบประมาณ เป็นต้น และ 3) ตัวแบบทางด้านการเมือง การแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก

จากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของทั้งภาครัฐ และภาคประชาชน ประเทศไทยจึงดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก โดยกำหนดให้ พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (International Decade for Road Safety) ประกอบด้วย 5 เสาหลักตามองค์การสหประชาชาติ รัฐบาลมีนโยบายและยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานด้านลดอุบัติเหตุทางถนนเรื่อยมาสอดคล้องกับ อธิราช มณีภาค (2558) ได้ทำการศึกษา ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร พบว่านโยบายของประเทศไทยถือได้ว่าเป็นไปตามมาตรฐานสากล ที่เรียกว่า 5 เสาหลักแห่งความปลอดภัยในเรื่องของการจัดการความปลอดภัย เรื่องของถนนที่ปลอดภัย เรื่องของยานพาหนะที่ปลอดภัย เรื่องของสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

หลักการดำเนินงานเพื่อให้นโยบายประสบความสำเร็จนั้น หน่วยงานของรัฐจำเป็นต้องมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการดำเนินงานแก้ไขลดอุบัติเหตุทางถนน ให้ความสำคัญในการสร้างเครือข่ายแบบสหวิชาชีพ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติภารกิจในพื้นที่ให้มีความสั่นไหวและสอดคล้องกัน โดยต้องกำหนดภารกิจหลัก และหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานไว้อย่างชัดเจน เช่นเดียวกับงานวิจัยของ Varhelyi (2010) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน – ความจำเป็นต้องใช้วิธีการอย่างเป็นระบบ กล่าวไว้เพื่อที่จะให้บรรลุความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญในระดับชาตินั้น จำเป็นที่จะต้องมีการจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วยความรับผิดชอบ และภาระในการรับผิดชอบที่ชัดเจน ดังนั้นแต่ละหน่วยงานต้องมีภารกิจหลัก คือความรับผิดชอบของหน่วยงานตามยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย และมีภารกิจรองคือ กิจกรรม/โครงการ/มาตรการใด ๆ ที่กระทำร่วมกัน หรือสามารถแบ่งปันบุคลากรในเครือข่ายหรือหน่วยงานของตนเข้าไปช่วยเหลือหน่วยงานหรือองค์กรอื่น ๆ ได้ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ วรภา เตชะสุริยวรกุล และคณะ (2550) ได้ทำการศึกษาโครงการปฏิบัติงานด้านวิชาการถอดบทเรียนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยหนึ่งในประเด็นของการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนจนประสบความสำเร็จ คือการสร้างเครือข่ายและใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีความร่วมมือจากอาสาสมัครชาวบ้าน องค์กรบริหารส่วนตำบล สถานีตำรวจภูธร กิ่งอำเภอหนองนาคา อาสาสมัครรักษาความปลอดภัยประจำหมู่บ้าน (อ.รปม.) และตำรวจอาสา และงานวิจัยของ อธิราช มณีภาค (2558) ได้ทำการศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ที่ให้ความเห็นว่าประสิทธิผลของการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนนั้นมาจากการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชน โดยจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน รวมไปถึงงานวิจัยของ Kristianssen and others (2018) ได้

ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Vision Zero นโยบายด้านความปลอดภัยของสวีเดน – การวิเคราะห์เนื้อหา นโยบายเชิงเปรียบเทียบ พบว่า เป้าหมายการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนนในระยะยาวของ สวีเดน มีการกำหนดนโยบายสาธารณะขึ้น โดยให้เป็นความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐไม่ว่าจะเป็น ระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาค หรือระดับประเทศ นอกจากนี้แต่ละหน่วยงานยังต้องมีวิสัยทัศน์และ เป้าหมายร่วมกันให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของเครือข่าย รวมไปถึงภายในองค์กรการรักษา วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีแก่ประชาชน และ เป็นการตระหนักถึงนโยบายและภารกิจงานในองค์กรด้วย

แนวทางในการดำเนินงานลดอุบัติเหตุ ควรเน้นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับ “คน” เป็นหลัก เช่น ในเรื่องมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย หรือนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปลูกฝังจิตสำนึกและพัฒนา พฤติกรรมให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย เช่นเดียวกันกับงานวิจัยของ ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์ (2559) ที่ทำการศึกษาค้นคว้าข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขต สายใหม่ พบว่านโยบายที่เหมาะสมที่สุดคือ นโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านคน หรือผู้ขับขี่เป็นหลัก และ งานวิจัยของทักษะ ปาระแก้ว และบุญเหลือ บุบผามาลา (2559) ที่ศึกษา มาตรการทางกฎหมายในการ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครอุดรธานี ก็กล่าวเช่นเดียวกันว่าให้เน้นนโยบายในช่วงเทศกาล คือการเพิ่มจุดตรวจมากขึ้น และเคร่งครัดขึ้น

ความท้าทายหลักของการนำนโยบายไปปฏิบัติในด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนนั้น มีหลาย ประการเช่น ปัจจัยภายใน การขาดแคลนงบประมาณสนับสนุน การขาดแคลนอัตรากำลังคนในการ ขับเคลื่อน ทักษะของผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงาน แตกต่างจากงานวิจัยของ ทักษะ ปาระแก้ว และบุญ เหลือ บุบผามาลา (2559) ที่ศึกษา มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครอุดรธานี เน้นไปที่มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ ยังมีไม่เพียงพอ เช่น การตั้งด่านตรวจ จุดบริการ ฯลฯ ส่งผลให้ภารกิจมีความล่าช้าและไม่เกิด ประสิทธิภาพมากเท่าที่ควร นอกจากความท้าทายภายในของหน่วยงานภาครัฐแล้ว ยังมีความท้าทาย ที่เป็นปัจจัยภายนอก คือ ประชาชนที่ไม่ให้ความร่วมมือในการลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น ประชาชนไม่ ปฏิบัติตามกฎหมาย ขาดจิตสำนึก ขาดความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม ประชาชนไม่มีความ ตระหนักถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

จุดเริ่มต้นของความสำเร็จในการดำเนินงานเห็นได้ชัดจากการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน บริษัทห้างร้าน และประชาชนมากขึ้น เช่น การจัดการฝึกอบรมโครงการสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา ที่นำเด็กและเยาวชนมาฝึกให้รู้จักกฎจราจรอย่างง่าย หรือ โครงการที่ส่งเสริมให้คนในหน่วยงานและประชาชนใส่หมวกนิรภัยก่อนเข้าสถานศึกษา/สถานที่ ราชการทุกครั้ง ก่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนขึ้นในสังคมอย่างยั่งยืน ตรงกับงานวิจัย ของดร.ณิ ศรีมณีรัตน์ (2559) ที่ทำการศึกษาค้นคว้าข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทาง

บกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม ที่ได้เสนอการแก้ไขปัญหาระดับถนน 3 ระยะ ซึ่งการปลูกฝังค่านิยมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนี้ตรงกับข้อเสนอแก้ไขปัญหาระดับถนนระยะที่ 3 การแก้ไขปัญหาระยะยาว 5 ปีขึ้นไป คือมาตรการทางการศึกษาและอบรม แม้ว่าตัวชี้วัดหนึ่งที่สำคัญจะมาจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตน้อยลง แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่า ความสนใจในการลดอุบัติเหตุทางถนนโดยหันมาปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นของทุกภาคส่วน เป็นสัญญาณที่ดีในการเริ่มต้นสร้างจิตสำนึกที่ดี วัฒนธรรมที่ดีในสังคม เช่น การเข้าร่วมโครงการของสถานศึกษาต่าง ๆ การกำหนดนโยบายวัฒนธรรมความปลอดภัยในโรงงาน โดยการให้พนักงานสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งในเวลางานและนอกเวลางาน เป็นต้น

2. การตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง

ผลการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในช่วงอายุ 16-25 ปี สามารถนำผลการศึกษามาอภิปรายได้ ดังต่อไปนี้

จากการศึกษาพบว่า ความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทนงศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข, พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ และพรทิพย์ เย็นใจ (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา พบว่าบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา มีความรู้ และการรับรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง

ในรายข้อคำถามผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากมีความรู้ความเข้าใจในด้านความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน ด้านการสวมหมวกนิรภัย ด้านการขับขี่ย้อนศร แต่ในด้านการตอบสนองวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนกลับมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อย – ปานกลางเท่านั้น แสดงให้เห็นถึงความขัดแย้งกันระหว่างความรู้ความเข้าใจ และพฤติกรรมที่แสดงออกอย่างชัดเจน โดยส่วนใหญ่มักจะขับขี่ด้วยความเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมีจำนวนน้อยมาก และมักจะสวมก็ต่อเมื่อทราบว่ามี การตั้งด่านตรวจมากที่สุด รวมถึงพฤติกรรมการไม่ขับขี่ย้อนศรเลยนั้นมีระดับการปฏิบัติ น้อยมาก ซึ่งงานวิจัยของ Westlake and NgBoyle (2012) ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้ถึงการไขว้เขวของสมาธิของผู้ขับขี่ในหมู่คนขับวัยรุ่น ได้กล่าวถึงความรู้ความเข้าใจกับพฤติกรรมที่แสดงออกของวัยรุ่นไว้ว่า วัยรุ่นโอ้ออวามากกว่าร้อยละ 80 ระบุว่า การรับส่งข้อความในขณะที่ขับรถเป็นสิ่งที่ทำให้เสียสมาธิในการขับรถ อย่างไรก็ตามงานวิจัยยังแสดงให้เห็นว่า แม้ว่าวัยรุ่นจะทราบดีว่าพฤติกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิดความเสี่ยงในขณะที่ขับรถแต่ก็ยังคงทำพฤติกรรมเหล่านี้ต่อไป

พฤติกรรมแห่งความไม่ปลอดภัยที่ผู้แทนในรายกรณีเด่นแสดงออกนั้น อธิบายจากทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ซึ่งสุวรรณา วิริยะประยูร (2548, อ้างถึงใน ชาญวิทย์ ตั้งสุวรรณกุล, 2558) กล่าวว่าทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนสามารถแบ่งได้เป็น เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the

Behavior หรือ AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm หรือ SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control หรือ PBC) ส่วนใหญ่ผู้แทนในรายการนี้เด่นจะปรากฏพฤติกรรมการการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมากที่สุดทั้งจากครอบครัว กลุ่มเพื่อน หรือสังคมนรอบรอบข้าง ล้วนมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยทั้งสิ้น โดยงานวิจัยของนพดล กรประเสริฐ และคณะ (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ให้ความเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงไว้ว่า แม้ว่านักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีความตระหนักถึงผลกระทบของพฤติกรรมเสี่ยงทั้งต่อตนเองและผู้อื่นมากกว่ากลุ่มของนักท่องเที่ยวไทย ซึ่งนักท่องเที่ยวของไทยมักคิดถึงผลกระทบที่มีต่อตนเองเป็นหลัก แต่ในบางครั้งอาจเห็นนักท่องเที่ยวต่างชาติมีการทำพฤติกรรมเสี่ยง น่าจะเป็นผลสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมการคล้อยตามคนในพื้นที่ และงานวิจัยของ Rosenbloom , Carmi and Lavid (2012) ได้ทำการศึกษาวินิจฉัยเรื่อง ความเป็นจริงและบรรทัดฐานทางสังคมที่เป็นที่รับรู้ของพฤติกรรมการข้ามถนนของเด็ก งานวิจัยกล่าวถึงความเสี่ยงที่รับรู้ที่พลมาจากเพื่อนไว้ว่า การที่เด็ก ๆ รับรู้ถึงพฤติกรรมและทัศนคติของเพื่อนเกี่ยวกับการข้ามถนนที่เป็นลบนั่นอาจทำให้เด็ก ๆ ได้รับความเสี่ยงเมื่อข้ามถนนไปด้วย พฤติกรรมของผู้แทนในรายการนี้เด่นที่รองลงมาเป็น การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ผู้แทนในรายการนี้เด่นที่แสดงออกถึงพฤติกรรมแบบนี้มักมีความมั่นใจสูง และมีทัศนคติทางบวกที่เชื่อว่าสามารถควบคุมตนเองได้ดี เช่นเดียวกับกับ กาญจนกรอง สุอังคะ และคณะ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าทัศนคติเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของวัยรุ่นที่ใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยทัศนคติต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทัศนคติต่อการใช้ความเร็ว และทัศนคติต่อการการขับขี่ด้วยความคึกคะนอง

3. อภิปรายผลแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

กระบวนการทัศน “ปลอดภัยโดยธรรมชาติ” เป็นกระบวนการทัศนที่ต้องอาศัยการปลูกฝังสภาพแวดล้อมทางสังคมที่จะสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมที่ปลอดภัย ซึ่งในปัจจุบันนอกจากจะมีการปรับเปลี่ยน และพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อช่วยให้ความปลอดภัยในชีวิตประจำวันแล้ว ยังจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนวิธีคิดและทัศนคติของคนในสังคมเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไปด้วย

สาเหตุที่ระบบความคิดและทัศนคติของคนในสังคมมีความสำคัญยิ่งต่อการพัฒนา เกิดจากทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ที่สิ่งแวดล้อมทางสังคมจะส่งผลต่อวิธีคิดและพฤติกรรมที่แสดงออก ดังนั้นการมีสิ่งแวดล้อมทางสังคมที่ช่วยพัฒนาและสร้างทัศนคติที่ดีต่อวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ก็จะสามารถทำให้เกิดกระบวนการทัศน “ปลอดภัยโดยธรรมชาติ” ในสังคมได้ง่ายขึ้น ดังข้อเสนอแนะที่ได้จากผู้แทนในรายการนี้เด่นเห็นควรให้มีการสร้างบรรยากาศเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาวัฒนธรรมความ

ปลอดภัยทางถนน และการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในเด็กและเยาวชน โดยเริ่มจากการเรียนการสอนในชั้นเรียน ดังงานวิจัยของ Dragutinovic and Twisk (2006) ได้ทำการศึกษาเรื่องประสิทธิผลของการศึกษาความปลอดภัยทางถนน พบว่าหนึ่งในองค์ประกอบส่วนที่มีประสิทธิภาพของโปรแกรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก คือ การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนควรเริ่มตั้งแต่อายุ 4-5 ปีและจะต้องกระทำผ่านโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา และการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในเด็ก และเยาวชนควรได้รับความร่วมมือจากครอบครัวด้วย ซึ่งงานวิจัยที่สนับสนุนแนวคิดนี้ได้แก่งานวิจัยของ Muir and others (2018) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง บทบาทของผู้ปกครองในประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็ก กล่าวว่าครอบครัวนั้นจะเป็นแหล่งเรียนรู้หลักของบุตรหลานของตนสำหรับทักษะด้านความปลอดภัยทางถนน และพ่อแม่สามารถพัฒนาศักยภาพในการเป็นวิทยากรหลักในด้านความปลอดภัยทางถนนด้วย ตัวอย่างของวิธีการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเหล่านี้ มีความคล้ายคลึงกันในส่วนของการเน้นไปที่การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในเด็กและเยาวชน เหมือนกับการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ อำเภอลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ด้วยเช่นเดียวกัน

นอกเหนือจากการสร้างวัฒนธรรมใหม่ที่มีอิทธิพลต่อความคิดและพฤติกรรมในเด็กและเยาวชน และการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อการรักษาความปลอดภัยในชีวิตประจำวันแล้ว การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนยังจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยสำคัญ ในด้านมาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวด เพื่อกำกับดูแล และกวดขันให้ประชาชนทุกช่วงวัย มิใช่เพียงแต่เด็กและเยาวชนเกิดพฤติกรรมใหม่ๆ ที่จะสร้างภูมิคุ้มกันบนท้องถนน การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด ไม่ผ่อนผัน การมีมาตรการใหม่ๆ ออกมาควบคุมการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาล และเวลากลางคืน นอกจากนี้การอาศัยหน่วยงานภายนอก เช่น สื่อมวลชน ประชาสัมพันธ์ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุ ก็ถือเป็น การรณรงค์ในภาพกว้างสามารถเข้าถึงประชาชนได้ทุกกลุ่ม ทำให้เกิดความตระหนักต่อการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนจะค่อยๆ ก่อตัวจากความคิด ทักษะคิด สิ่งที่เห็นและรับรู้ในสังคมทุกๆ วัน หากทุกฝ่ายร่วมมือกันให้เกิดเป็นรูปธรรมขึ้นในสังคม

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

จากการศึกษาแนวทางพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนผ่านข้อเสนอแนะของผู้แทนทั้งหน่วยงานภาครัฐ และผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการนี้เด่น พบว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่รัฐบาลพยายามแก้ไขและยกให้เป็นวาระแห่งชาตินั้น เป็นปัญหาเรื้อรังที่สะสมมาโดยตลอด แม้ว่าจะมีมาตรการแก้ไขออกมาแต่ก็ไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในระยะยาวได้ ซึ่งต้นตอของปัญหา

เหล่านี้มาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนที่ขาดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พฤติกรรมเหล่านี้ยากที่จะปรับเปลี่ยนได้ง่ายภายในระยะเวลาอันสั้น เพราะต้องอาศัยการปลูกฝัง การบ่มเพาะวัฒนธรรมที่ดีประกอบกับประชาชนต้องมีความรู้ความเข้าใจในสาเหตุ ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเห็นความสำคัญของปัญหา ไม่มองเป็นเรื่องปกติหรือไกลตัว จึงจะสามารถพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นและนำไปสู่กระบวนการทศน์ “ปลอดภัยโดยธรรมชาติ” อันเป็นหัวใจหลักในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนั้น จำเป็นต้องอาศัยปัจจัยเอื้อดังต่อไปนี้

1. การบังคับใช้กฎหมาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการบังคับใช้กฎหมาย อาทิ กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี ต้องกระทำอย่างจริงจัง เข้มงวด และต่อเนื่อง ไม่มีผ่อนผัน อาจใช้เทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นมาเสริมมาตรการการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น อุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว อุปกรณ์ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เป็นต้น เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังสามารถขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นเพิ่มเข้ามา เช่น อาสาสมัครชุมชนที่คอยตักเตือนด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับชาวบ้านด้วย

2. การสร้างบรรยากาศเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนกับคนทุกเพศทุกวัย ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนควรร่วมมือร่วมใจกันในการสร้างบรรยากาศที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยทำให้เกิดเป็นวาระแห่งชาติ เสริมค่านิยมที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นไปในทางบวกมากขึ้น ทำให้ประชาชนสามารถยอมรับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ และนำไปปฏิบัติได้ โดยเริ่มจากรัฐเป็นผู้ริเริ่มดำเนินงานให้กระจายไปในวงกว้าง ดึงภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม และค่อย ๆ ทำให้ประชาชนเกิดความตระหนักและเห็นความสำคัญผ่านกิจกรรม/โครงการ/สื่อ ซึ่งต้องกระทำอย่างต่อเนื่องในระยะยาวจนเกิดเป็นวัฒนธรรมและค่านิยมใหม่ ๆ ที่ประชาชนมีความคิดเห็นไปในทางบวกและยอมรับมาปฏิบัติได้

3. การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในเด็กและเยาวชน เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในระยะยาว เป็นต้นกล้าที่หล่อหลอมเพื่อให้มีระบบความคิดใหม่ที่สามารถยอมรับและปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากเด็กเป็นวัยที่สามารถเรียนรู้และจดจำได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปลูกต้นกล้าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็ก ผ่านการให้การสนับสนุนจากกระทรวงศึกษาธิการ บรรจุเป็นหลักสูตรที่เด็กและเยาวชนทุกคนจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจ และนำมาปฏิบัติจนเกิดความเคยชิน หรือการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ๆ ร่วมมือกับสถานศึกษาทุกประเภทสร้างวัฒนธรรมและค่านิยมใหม่ที่แตกต่างไปจากปัจจุบัน เพื่อให้เกิดเป็นกระบวนการทศน์ “ปลอดภัยโดยธรรมชาติ” สำหรับอนาคต

4. ความร่วมมือจากภาครัฐ และความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของทุกองค์กร การดำเนินงานตามนโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนต้องอาศัยการบูรณาการจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ

ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพราะการบูรณาการร่วมกันเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้แผนงานสามารถเคลื่อนไปได้ และเป็นหนึ่งในปัจจัยความสำเร็จของนโยบาย นอกจากนี้บุคลากรของหน่วยงานต่าง ๆ ยังมีความสำคัญยิ่งในฐานะที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนนโยบาย ดังนั้น การมีความรู้ความเข้าใจ และมีการปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกันย่อมเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่จะนำพานโยบายไปสู่ความสำเร็จ การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับบุคลากรในหน่วยงาน และภาคประชาชน ในทางปฏิบัติอาจกำหนดเป็นนโยบายหลักเดียวกันทุกองค์กรทั่วประเทศ ชูนโยบายด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ให้เป็นนโยบายหลักหนึ่งเดียวกันทุกองค์กร เป็นการสร้างความร่วมมือที่เข้มแข็งเมื่อทุกหน่วยงานมีเป้าหมายเดียวกัน

2. ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์

2.1 ผลการวิจัยสามารถนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนานโยบายที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในพื้นที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี และในพื้นที่อื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานภาครัฐ ในการกำหนดนโยบายหรือมาตรการในการเพิ่มทัศนคติทางบวกแก่บุคลากรในหน่วยงาน รวมไปถึงประชาชนในพื้นที่

2.2 การนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้ ควรคำนึงถึงกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการกำหนดนโยบาย และควรเลือกรูปแบบในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในเหมาะสมกับช่วงวัย เนื่องจากการวิจัยกำหนดกลุ่มเป้าหมายไว้ที่อายุ 16 – 25 ปี ซึ่งอาจไม่ครอบคลุมแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในช่วงวัยอื่นๆ

3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.1 งานวิจัยเชิงปริมาณควรมีการเพิ่มปริมาณกลุ่มตัวอย่างให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้ได้ผลที่สามารถอนุมานประชากรของอำเภอหรือจังหวัดปทุมธานีได้อย่างครอบคลุม รวมไปถึงการวิจัยในช่วงอายุ พื้นที่ กลุ่มเป้าหมายอื่น เช่น ครอบครัว เจ้าหน้าที่รัฐ ผู้ให้บริการรถสาธารณะเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ผลการศึกษาจะช่วยในการวิเคราะห์หาแนวทางที่กว้าง และครอบคลุมขึ้นเกี่ยวกับการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานภาครัฐ

3.2 งานวิจัยเชิงคุณภาพ ควรทำกลุ่มสนทนาให้ผู้แทนในรายการณเฝ้าได้ระดมความคิด เกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากการสนทนากลุ่มอาจทำให้มีแนวคิดตกผลึกจากการโต้ตอบสนทนาระหว่างกัน

3.3 ควรทำวิจัยเพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ/กิจกรรม ในรายโครงการ เนื่องจากงานวิจัยชิ้นนี้เป็นภาพกว้าง ดังนั้นการทำวิจัยชิ้นต่อไปอาจเจาะลึกให้เห็นรายละเอียดที่มากขึ้น

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2559). โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.). [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.dlt.go.th> [20 สิงหาคม 2561].
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2562). การประชุมเชิงปฏิบัติการ การรายงานผลป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปิงปประมาณ พ.ศ.2562. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://dpmcr.files.wordpress.com/2018/11/ppt-e0b982e0b884e0b8a3e0b887e0b881e0b8b2e0b8a3-e-report-e0b89be0b8b52562_northern.pdf [20 พฤษภาคม 2562]
- กระทรวงคมนาคม. (2559). แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 – 2560. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2561-02/25591118-PDF.pdf [30 มีนาคม 2561]
- กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานจังหวัดปทุมธานี. (2561). เกี่ยวกับจังหวัดปทุมธานี. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www2.pathumthani.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=119 [15 ธันวาคม 2561]
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2542). การวิเคราะห์สถิติ : สถิติเพื่อการตัดสินใจ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กาญจน์กรรณ สุอังคะ และคณะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://trsl.thairoads.org/Detail.aspx?id=1591> [10 สิงหาคม 2561]
- ชาญวิทย์ ตั้งสุวรรณกุล. (2558). ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB). [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.gotoknow.org/posts/470622> [29 กันยายน 2561]
- ณรงค์ ณ เชียงใหม่. (2532). อุบัติภัยวิทยา. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- ดรุณี ศรีมณีรัตน์. (2558). แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2015/TU_2015_5703011121_3740_3517.pdf [29 กันยายน 2561]

- ดวงพร เอ็งวงศ์ตระกูล. (2561). วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture). [ออนไลน์]. ม.ป.ป. แหล่งที่มา: <http://www.nst.or.th/article/article142/article1432.htm> [10 กันยายน 2561]
- ทวงศ์ศักดิ์ ยิ่งรัตน์สุข,พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ และพรทิพย์ เย็นใจ. (2556). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. วารสารวิชาการสาธารณสุข, 22, 937-943.
- ทักษะ ปาระแก้วและบุญเหลือ บุบผามาลา. (2559). มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครอุดรธานี. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://gnru2017.psru.ac.th/proceeding/505-25600830175441.pdf> [10 กันยายน 2561]
- ธนายุ ขำละม้าย. (2556). กระบวนการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของนักบินกองทัพอากาศ. กรุงเทพมหานคร: โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ สถาบันวิชาทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการศึกษามหาวิทยาลัยทหารอากาศ, 2549.อ้างถึงใน กนกวรรณ เมระพันธ์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้วัฒนธรรมความปลอดภัย ของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน: กรณีศึกษา หนึ่งกลุ่มโรงพยาบาลภาคเอกชนไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเอกบริหารสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นพดล กรประเสริฐ และคณะ. (2560). การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thairoads.org/research/3897> [4 สิงหาคม 2561]
- พัชรา กาญจนารัตน์. (2522). สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ: บรรณกิจ.
- รัตนารัตน์ แววกะระโทก. (2553). การนำนโยบายไปปฏิบัติ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.gotoknow.org/posts/448023> [7 กุมภาพันธ์ 2562]
- ลือชัย วงษ์ทอง. (2555). ประสิทธิภาพของการนำนโยบายแรงงานดาว สัญชาติพม่าไปปฏิบัติในพื้นที่อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://library.senate.go.th/e-library/web/main_document.jsp?DocID=8014581& DocIDOPDC= [10 กันยายน 2561]
- วรเดช จันทรศร. (2548). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: สมาคมนักวิจัยมหาวิทยาลัยไทย.
- วรเดช จันทรศร. (2552). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: หนังสือในโครงการตำราสมาคมนักวิจัยมหาวิทยาลัยไทย.

- วรภา เตชะสุริยวารกุล และคณะ. (2550). โครงการปฏิบัติงานด้านวิชาการถอดบทเรียนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.roadsafetythai.org/uploads/userfiles/file_20151216024805.pdf [10 สิงหาคม 2561]
- วิจิตร บุญยะโทตระ. (2531). อุบัติภัย. กรุงเทพฯ: บริษัทวิศตอริ์ฟาวเวอร์พอยด์ จำกัด.
- วิไลวรรณ ทองเจริญ. (2558). การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในหลักสูตร พยาบาลศาสตร์บัณฑิต. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: www.ns.mahidol.ac.th [10 กันยายน 2561]
- สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี กรมการขนส่งทางบก. (2562). ภารกิจของสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.dlt.go.th/site/pathumthani/mabout/1887/> [13 พฤศจิกายน 2562]
- สุดาว เลิศวิสุทธิไพบูลย์. (2550). ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ. ใน เอกสารการสอนชุดวิชาการ สาธารณสุขทั่วไป หน่วยที่ 8-15. (พิมพ์ครั้งที่ 5). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- สุภางค์ จันทร์วานิช. (2557). วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 22. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานจังหวัดปทุมธานี. (2562). บรรยายสรุปจังหวัดปทุมธานี. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://123.242.173.131/pathumthani_news/attach_file/pathum_summary.pdf [18 ธันวาคม 2563]
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2563). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2563-06/25630601-RoadAccidentAna2562_Final.pdf [18 ธันวาคม 2563]
- อธีราช มณีภาค. (2558). ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร. วารสาร ธรรมศาสตร์, 34, 145-155.
- อนงค์ลักษณ์ สมแพง. (2560). How Road Safety Paradigm Shift Can Affect the Road Safety's Policy. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.tcithaijo.org/index.php/jcosci/article/view/94968> [10 กันยายน 2561]
- อลงกต แผนสนิท. (2558). การนำนโยบายไปปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล ของราชการส่วนภูมิภาค ในจังหวัดนครราชสีมา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://dspace.spu.ac.th/> [7 กุมภาพันธ์ 2562]
- อุทัย เล่าหวิเชียร. (2528). ระบบการเมืองเปรียบเทียบ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

- เอ็มอัชฌา วัฒนบูรานนท์. (2548). ความปลอดภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- Bloom, B.S. (1971). Handbook on formative and summative evaluation of student learning. New York : McGraw–Hill.
- Creswell, J. W. (2003). Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Dragutinovic, N., and Twisk, D. (2006). The effectiveness of road safety education. [Online] . Available from <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-200606.pdf> [2018, September 24]
- Guldenmund. (2000). Cited in Valerie Barnes. What is Safety Culture? Theory, Research, Challenges. [Online]. Available from: <https://www.nrc.gov/about-nrc/regulatory/enforcement/barnes.pdf> [2018, September 10]
- Kristianssen, A., Andersson, R., Belin, M., & Nilsen, P. (2018). Swedish Vision Zero policies for safety – A comparative policy content analysis. [Online]. Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753517309013> [2018, September 24]
- ldpthailand. (n.d.). โครงการ LDP เข้าร่วมการประชุมถนนปลอดภัย.. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://ldpthailand.org/th/2018/03> [20 สิงหาคม 2561]
- Meter, V. D. S., & Horn, V. C. E. (1975). The policy implementation process: a conceptual framework. Administration and Society, 6(4), 445-488.
- Mearns, et al. (2003). Cited in Valerie Barnes. What is Safety Culture? Theory, Research, Challenges. [Online]. n.d. Available from: <https://www.nrc.gov/about-nrc/regulatory/enforcement/barnes.pdf> [2018, September 10]
- Meter, V. D. S., & Horn, V. C. E. (1975). “The Policy Implementation Process : A Conceptual Framework”, Administration and Society, 6(4), 447.
- Muir, C., Hern, S., Oxley, J., Devlin, A., Koppel, S., & Charlton, J. (2048). Parental role in children’s road safety experiences. [Online] . Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847817301122> [2018, September 24]
- National Center for Rural Road Safety. (2016). Introduction To Road Safety Culture 20160120. [Online]. Available from: <https://www.youtube.com/watch?v=KCMxAktDsE0> [2018, September 24]

- Pao. (2559). แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://occupational-h.blogspot.com/2016/10/blog-post_48.html [20 สิงหาคม 2561]
- Rosenbloom, T., Carmi, O., & Lavid, Y. (2012). Actual and perceived social norms of children's road crossing behavior. [Online]. Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753511001561> [2018, September 24]
- RYT9. (2553). การกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 — 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.ryt9.com/s/cabt/931746> [20 สิงหาคม 2561]
- RYT9. (2562). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.ryt9.com/s/cabt/2953371> [20 สิงหาคม 2561]
- Thaden, V., & Gibbons. (1993). Cited in Valerie Barnes. What is Safety Culture? Theory, Research, Challenges. [Online]. n.d. Available from: <https://www.nrc.gov/about-nrc/regulatory/enforcement/barnes.pdf> [2018, September 10]
- Thaipublica. (2560). บทสรุป SDGs ไทยปี 2560 : อีกไกลแค่ไหนจึงจะไปถึงเป้าหมาย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2017/12/sdg2017-review/> [24 กันยายน 2561]
- Thairoads. (2562). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดปทุมธานี. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://trso.thairoads.org/statistic/provincial/37/P-SPI-A/P-SPI-A3/P-SPI-A3-01> [18 ธันวาคม 2563]
- ThaiRSC. (n.d.). ข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี 2559 ผ่านบริษัทกลาง ฯ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thairsc.com/p77/index/13> [29 กันยายน 2561]
- UK Health & Safety Executive. (1993). Cited in Valerie Barnes. What is Safety Culture? Theory, Research, Challenges. [Online]. n.d. Available from: <https://www.nrc.gov/about-nrc/regulatory/enforcement/barnes.pdf> [2018, September 10]
- Varhelyi, A. (2016). Road Safety Management – The need for a systematic approach. [Online]. Available from: http://portal.research.lu.se/portal/files/19638859/RSM_TOTJ_10_137.pdf [2018, September 24]
- Ward, N., Otto, J., & Linkenbach, J. (2014). A Primer for Traffic Safety Culture. [Online]. Available from https://ruralsafetycenter.org/wpcontent/uploads/2015/08/ITEJMay_TrafficSafetyCulturePrimer_Ward_Otto_linkenbach.pdf [2018, September 24]

- Westlake, E., & NgBoyle, L. (2012). Perceptions of driver distraction among teenage drivers. [Online]. Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847812000654> [2018, September 24]
- World Health Organization. (n.d.). ชุดข้อมูลสรุปเรื่องความปลอดภัยทางถนน: ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.searo.who.int/thailand/areas/3-rs-key-risks-th.pdf> [9 ธันวาคม 2561]
- WorldAtlas. (2018). Countries With The Most Car Accidents. [Online]. Available from: <https://www.worldatlas.com/articles/the-countries-with-the-most-car-accidents.html> [2018, September 24]





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ในหัวข้อการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย :
กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อเป็นประโยชน์ในงานวิจัย ของนิสิตสาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยแบบสอบถามนี้จะถูกนำเสนอในภาพรวมซึ่งไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถาม ผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์และมีคุณค่าอย่างยิ่งในการนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อการวางแผนในการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย ดังนั้น จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถามทุกข้อ โดยแสดงความคิดเห็นให้ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด และขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

วิธีการตอบแบบสอบถาม : กรุณาทำเครื่องหมาย ลงใน หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

ตอนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

1.1 เพศ

1. เพศชาย 2. เพศหญิง

1.2 อายุ ปี (เฉพาะผู้มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปีเท่านั้น)

1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด

1. ไม่ได้เรียนหนังสือ 2. ประถมศึกษาปีที่ 6 หรือต่ำกว่า
 3. มัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่า 4. มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)

5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรืออนุปริญญา 6. ปริญญาตรี

7. สูงกว่าปริญญาตรี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.4 อาชีพปัจจุบัน

1. รับจ้าง 2. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ 3. ค้าขาย
 4. พ่อบ้าน/แม่บ้าน
 5. นักเรียน/นักศึกษา 6. ทำงานบริษัทเอกชน 7. เกษตรกร
 8. ธุรกิจส่วนตัว 9. วางงาน/ไม่มีงานทำ
 10. อื่นๆ.....

1.5 รายได้ของตนเองโดยเฉลี่ยต่อเดือน

1. ไม่มีรายได้ 2. น้อยกว่า 10,000 บาท
 3. ระหว่าง 10,000 – 19,999 บาท 4. 20,000 บาทขึ้นไป

1.6 ประสบการณ์ในการขับขี่ของท่าน

รถจักรยานยนต์

1. น้อยกว่า 6 เดือน 2. ระหว่าง 6 - 12 เดือน 3. ระหว่าง 1 - 3 ปี
4. ระหว่าง 3 - 5 ปี 5. ระหว่าง 5 - 10 ปี 6. 10 ปีขึ้นไป
7. ไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

รถยนต์

1. น้อยกว่า 6 เดือน 2. ระหว่าง 6 - 12 เดือน 3. ระหว่าง 1 - 3 ปี
4. ระหว่าง 3 - 5 ปี 5. ระหว่าง 5 - 10 ปี 6. 10 ปีขึ้นไป
7. ไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์

1.7 ในฐานะผู้ขับขี่ท่านเคยประสบอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่

1. เคย 2. ไม่เคย

ถ้าเคยความรุนแรงของอุบัติเหตุล่าสุดเป็นเช่นไร

1. เสียหายเฉพาะทรัพย์สิน 2. มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย
3. มีผู้บาดเจ็บสาหัส 4. มีผู้เสียชีวิต

ตอนที่ 2: ความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

ท่านคิดว่าข้อกฎหมาย หรือแนวทางปฏิบัติเหล่านี้ถูกต้องหรือไม่

วิธีการตอบแบบสอบถาม : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความเห็นของท่าน

รายการคำถาม	ใช่	ไม่ใช่
1. ความเร็วในการขับขี่บนท้องถนน		
อัตราความเร็วของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ บนทางหลวงชนบท ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		
การขับรถไม่ลดความเร็วเมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท		
 <p>ป้ายสัญลักษณ์นี้ หมายถึง ห้ามบรรทุกเกิน 50 ตัน</p>		
2. เมมาแล้วขับ		
ในขณะที่ขับขี่หากตรวจพบว่าท่านมีแอลกอฮอล์ เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 70 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าไม่มี ความผิด		
ท่านดื่มเบียร์ 330 ml 2 กระป๋องแล้วขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน เมื่อตรวจพบถือว่าท่านมีความผิด เนื่องจากดื่มแอลกอฮอล์เกินกว่า อัตราที่กฎหมายกำหนด		
การขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น มีอัตราโทษ จำคุกไม่ เกิน 1 ปี ปรับ 5,000-20,000 บาท		
3. การสวมหมวกนิรภัย		
หมวกนิรภัยที่อนุญาตให้สวมใส่ขณะขับขี่บนท้องถนนมี 3 แบบ คือ "หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวก นิรภัยแบบครึ่งใบ" เท่านั้น		
การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกวิธี ช่วยลดการบาดเจ็บ รุนแรงที่ศีรษะได้ และลดการเสียชีวิตได้ เมื่อประสบอุบัติเหตุ		
การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่มีบทลงโทษปรับ 500 บาท		

รายการคำถาม	ใช่	ไม่ใช่
4. การขับขี่ย้อนศร		
สามารถขับขี่ย้อนศรได้ในเวลากลางคืน รวมถึงบริเวณที่รถไม่เยอะ เนื่องจากข้อกฎหมายเห็นว่าปลอดภัย และเป็นกรณียกเว้น		
การขับรถย้อนศรนั้นมีความผิดตามกฎหมาย มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท		
หากขับขี่ย้อนศร มีสิทธิ์โดนระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับได้อีก ในข้อหาขับรถไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น		
5. การคาดเข็มขัดนิรภัย		
เข็มขัดนิรภัยสามารถช่วยลดอาการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน และโอกาสการเสียชีวิตได้		
รถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนตั้งแต่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไปจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง		
ผู้ขับรถและผู้นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ที่ขับรถ หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะมีความผิดเฉพาะผู้ขับรถ โดยปรับรายละไม่เกิน 500 บาท		
6. การฝ่าสัญญาณไฟจราจร		
สัญญาณจราจรไฟสีเหลือง ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้		
สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง หากติดตั้งอยู่บนทางร่วมแยกใด ให้รถทุกทางสามารถผ่านไปได้อย่างไม่ต้องหยุดรอ		
การขับรถฝ่าสัญญาณไฟมีโทษปรับ โดยมีอัตราโทษสูงสุด คือปรับไม่เกิน 1,000 บาท		
7. การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่		
การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา เช่นบลูทูธสามารถกระทำได้โดยไม่ผิดกฎหมาย		
การใช้โทรศัพท์ในกรณีรถติดหรือติดไฟแดงสามารถกระทำได้		
การหยิบใช้มือถือขณะขับรถ การใช้โปรแกรมแชทขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย อัตราโทษปรับไม่เกิน 400 – 1,000 บาท		

รายการคำถาม	ใช่	ไม่ใช่
8. การใช้ถนนของผู้เดินเท้า		
การเดินแถว หรือการแห่ขบวนบนถนน สามารถกระทำได้		
ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านซ้ายของตน		
เดินข้ามทางนอกทางข้าม เมื่อมีทางข้ามอยู่ภายในระยะ 100 เมตร ถือว่ามีความผิด มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 200 บาท		
9. อื่นๆ		
การติดตั้ง car seat สำหรับเด็ก เพื่อลดความรุนแรงของการกระแทกจากอุบัติเหตุ		
เมื่อต้องการเลี้ยวรถ ให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนมาขับในช่องเดินรถที่ต้องการจะเลี้ยว ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร		
ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้า ในระยะที่จะสามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อมีความจำเป็น		
การขับรถเข้าวงเวียนต้องให้สิทธิรถทางซ้ายไปก่อน		
หากพบรถฉุกเฉินเปิดสัญญาณเสียงไซเรนกำลังวิ่งตามหลังผู้ขับขี่ควรเปลี่ยนช่องจราจรไปทางด้านขวาทันทีเมื่อปลอดภัย		
อายุของผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบขับขี่ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์		

ตอนที่ 3 : พฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

วิธีการตอบแบบสอบถาม : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างตามความเห็นของท่าน

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ			
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย
1. ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในเส้นทางที่ท่านขับขี่				
2. ในกรณีที่ท่านขับขี่ผ่านเขตชุมชน หรือบริเวณโรงเรียน ท่านมักใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง				
3. ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ				
4. ท่านลดความเร็วในการขับขี่ลงเมื่อมีฝนตก หรือถนนลื่นจากปัจจัยอื่นๆ				
5. ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมเมา				
6. ท่านให้เพื่อน ครอบครัวหรือคนใกล้ชิดดื่มมารับ-ส่ง หากท่านต้องดื่มสุรา				
7. ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มสุราหรือ สิ่งมีเมมาก่อนขับขี่				
8. ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยา ที่มีฤทธิ์ทำให้อาการง่วงซึมก่อนขับขี่				
9. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร				
10. ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจ				
11. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน				
12. ท่านขับขี่ย้อนศร				
13. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร				
14. ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร				
15. เมื่อสัญญาณไฟจราจร สีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว				
16. ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด				
17. ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด				
18. ท่านใช้มือถือเพื่อสนทนาโดยไม่ใช้หูทุขณะขับรถ				

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ			
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย
19. ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความ รับชม/ฟังสิ่งบันเทิงขณะขับรถ				
20. หากมีทางม้าลาย หรือสะพานลอยท่านจะข้ามถนนในบริเวณนั้น				
21. ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย				
22. ท่านขับรถตามช่องทาง / ไม่ขับรถคร่อมเส้น				
23. ท่านหยุดรถรอที่มีสิทธิ์ไปก่อน				
24. ท่านให้สัญญาณไฟเพื่อจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร				
25. ท่านขับขีในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน				

คำถามท้ายแบบทดสอบ

* ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และรถจักรยานยนต์หรือไม่

1. ไม่มีใบขับขี่ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ 2. มีใบขับขี่เฉพาะรถยนต์
3. มีใบขับขี่เฉพาะรถจักรยานยนต์ 4. มีใบขับขี่ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์

** ท่านเคยได้รับใบแจ้งอัตราค่าปรับ หรือใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกจากเหตุดังต่อไปนี้

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด
2. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร
4. ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
5. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร
6. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่
7. อื่นๆ

แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษาวิจัย

แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่ม
เสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี

สำหรับ

“หน่วยงานภาครัฐ”

คำชี้แจง :

1. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้เป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับบุคลากรของหน่วยงานภาครัฐ เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการศึกษาวิจัยเรื่อง เรื่อง “แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี” ความคิดเห็นของท่านจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างยิ่ง

2. แบบสัมภาษณ์นี้ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบ และขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงาน

ตอนที่ 3 การดำเนินงานของหน่วยงานที่สังกัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง, ทักษะคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ, การประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ (นาย/นาง/นางสาว).....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.เวลา.....น.

สถานที่สัมภาษณ์.....

ตำแหน่ง.....

สังกัด

หน้าที่ และความรับผิดชอบด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน.....

.....

ที่อยู่.....เบอร์โทรศัพท์.....E-mail :

ตอนที่ 2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบ และขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงาน

1. ท่านคิดว่าสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดปทุมธานีในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

2. ท่านคิดว่าที่มาของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดปทุมธานี มีสาเหตุมาจากอะไร

.....

.....

.....

3. หน่วยงานของท่านมีหน้าที่ และขอบเขตความรับผิดชอบต่อการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

ตอนที่ 3 การดำเนินงานของหน่วยงานที่สังกัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง, ทศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ, การประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ ปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

1. หน่วยงานของท่านมีมาตรการเร่งด่วน เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างไร

.....

.....

.....

2. หน่วยงานของท่าน มีการดำเนินงานเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนในพื้นที่ และกลุ่มเสี่ยงอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

3. หน่วยงานของท่านได้รับความร่วมมือ รวมถึงแรงสนับสนุนจากภายใน และภายนอกหน่วยงานของท่านเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าลักษณะของนโยบายในหน่วยงานของท่านที่มีต่อการลดอุบัติเหตุทางถนนนั้น มีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวมากกว่ากัน และเพราะอะไร

.....

.....

.....

5. ท่านคิดว่าทัศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติในหน่วยงานของท่านเป็นอย่างไร มีความเข้าใจในกระบวนการและยอมรับที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติมากน้อยเพียงใด

.....

.....

.....

6. ท่านคิดว่าปัญหา และอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติในหน่วยงานของท่านนั้นมีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

7. ท่านคิดว่าหน่วยงานของท่านสามารถนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จได้นั้นวัดได้จากอะไรบ้าง

.....

.....

.....

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

ผู้ศึกษาวินิจฉัยขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือและให้ความอนุเคราะห์



แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษาวิจัย

แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่ม
เสียง ในเขตพื้นที่เสียง จังหวัดปทุมธานี

สำหรับ

“ ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการณเด้น ”

คำชี้แจง :

1. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้เป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการณเด้น เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในการศึกษาวิจัยเรื่อง เรื่อง “แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสียง ในเขตพื้นที่เสียง จังหวัดปทุมธานี” ความคิดเห็นของท่านจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างยิ่ง

2. แบบสัมภาษณ์นี้ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ และประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางถนน

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนก่อน ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังจากอุบัติเหตุ

ตอนที่ 3 มุมมองเชิงพฤติกรรม เช่น สาเหตุของการประสบอุบัติเหตุครั้งนั้นมีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของท่านอย่างไร

ตอนที่ 4 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ (นาย/นาง/นางสาว).....อายุ.....ปี

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.เวลา.....น.

สถานที่สัมภาษณ์.....

สังกัด.....

ที่อยู่.....เบอร์โทรศัพท์.....

E-mail :

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

- เกิดอุบัติเหตุมาแล้วจำนวน ครั้ง

- เดือน / ปี พ.ศ. และ รายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง

.....

.....

.....

.....

.....

- ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง

.....

.....

.....

.....

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนก่อน ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังจากอุบัติเหตุ

1. ท่านมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์/รถยนต์ ก่อนเกิดอุบัติเหตุอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

2. ในระหว่างเกิดอุบัติเหตุท่านมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างไร

.....

.....

.....

3. ปัจจุบันท่านมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนไปจากก่อน และระหว่างเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

ตอนที่ 3 มุมมองเชิงพฤติกรรม เช่น สาเหตุของการประสบอุบัติเหตุครั้งนั้นมีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของท่านอย่างไร

1. ท่านคิดว่าที่มาของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดปทุมธานี มีสาเหตุมาจากอะไร

.....

.....

.....

2. สาเหตุของการประสบอุบัติเหตุครั้งนั้นมีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของท่านอย่างไร

.....

.....

.....

3. ท่านคิดว่าครอบครัว สังคมที่ท่านอยู่ปัจจุบันนี้มีส่วนทำให้ท่านมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนดังก่อนเกิดและระหว่างเกิดอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

4. ท่านมีมุมมองต่อพฤติกรรมของท่านในการใช้รถใช้ถนนก่อนและระหว่างเกิดอุบัติเหตุอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

ตอนที่ 4 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนน

1. ในมุมมองของท่านคิดว่ามีแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างไร

.....

.....

.....

2. ในมุมมองของท่าน ท่านจะพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดขึ้นในชุมชนและสังคมของท่านอย่างไร

.....

.....

.....

ผลของแบบประเมินความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Index of Consistency: IOC) ของเครื่องมือการวิจัยเรื่อง ‘แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย: กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี’

การวัดค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (IOC) คำนวณจากเกณฑ์การพิจารณาคะแนน ดังนี้

- +1 หมายถึง ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าสิ่งที่ประเมิน เหมาะสม
- 0 หมายถึง ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าสิ่งที่ประเมิน ไม่แน่ใจว่าเหมาะสม
- 1 หมายถึง ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าสิ่งที่ประเมิน ไม่เหมาะสม

ให้นำข้อมูลที่ได้จากการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ หาค่าความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามแต่ละข้อกับจุดประสงค์หรือเนื้อหา (Index of Item-Objective Congruence หรือ IOC) จากสูตร

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

- เมื่อ R แทน ผลรวมของคะแนนการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ
- N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

เกณฑ์การตัดสินค่า IOC ถ้ามีค่า 0.50 ขึ้นไป แสดงว่า ข้อคำถามนั้นวัดได้ตรงจุดประสงค์หรือตรงตามเนื้อหานั้น แสดงว่า ข้อคำถามข้อนั้นใช้ได้

ความคิดเห็นในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย
“แบบสอบถามเพื่อการวิจัย”


ในหัวข้อการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี แบ่งแบบสอบถามเป็น 3 ตอนดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา ประกอบไปด้วยค่าความถี่ ฐานนิยม เพื่อนำเสนอถึงลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งจะสรุปข้อมูลในรูปแบบของตาราง

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\sum R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพีพร โมรา		
1. เพศ <input type="checkbox"/> 1.เพศชาย <input type="checkbox"/> 2.เพศหญิง	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. อายุ ปี (เฉพาะผู้มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปีเท่านั้น)	1	1	1	1.00	ใช้ได้
3. ระดับการศึกษาสูงสุด <input type="checkbox"/> 1. ไม่ได้เรียนหนังสือ <input type="checkbox"/> 2. ประถมศึกษาปีที่6 หรือต่ำกว่า <input type="checkbox"/> 3. มัธยมศึกษาปีที่3 หรือเทียบเท่า <input type="checkbox"/> 4. มัธยมศึกษาปีที่6 หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) <input type="checkbox"/> 5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรืออนุปริญญา <input type="checkbox"/> 6. ปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 7. สูงกว่าปริญญาตรี	1	1	1	1.00	ใช้ได้
4. อาชีพปัจจุบัน <input type="checkbox"/> 1. รับจ้าง <input type="checkbox"/> 2. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> 3. ค้าขาย <input type="checkbox"/> 4. พ่อบ้าน/แม่บ้าน <input type="checkbox"/> 5. นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> 6. ทำงานบริษัทเอกชน <input type="checkbox"/> 7. เกษตรกร <input type="checkbox"/> 8. ธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> 9. ว่างาน/ไม่มีงานทำ <input type="checkbox"/> 10. อื่นๆ.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
5. รายได้ของตนเองโดยเฉลี่ยต่อเดือน <input type="checkbox"/> 1. ไม่มีรายได้ <input type="checkbox"/> 2. น้อยกว่า 10,000 บาท <input type="checkbox"/> 3. ระหว่าง 10,000 – 19,999 บาท <input type="checkbox"/> 4. 20,000 บาทขึ้นไป	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
6. ประสบการณ์ในการขับขี่ของท่าน รถจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 6 เดือน <input type="checkbox"/> 2. ระหว่าง 6 – 12 เดือน <input type="checkbox"/> 3. ระหว่าง 1 – 3 ปี <input type="checkbox"/> 4. ระหว่าง 3 - 5 ปี <input type="checkbox"/> 5. ระหว่าง 5 - 10 ปี <input type="checkbox"/> 6. 10 ปีขึ้นไป <input type="checkbox"/> 7. ไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1.00	ใช้ได้
7. ในฐานะผู้ขับขี่ท่านเคยประสบอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่ <input type="checkbox"/> 1. เคย <input type="checkbox"/> 2. ไม่เคย ถ้าเคยความรุนแรงของอุบัติเหตุล่าสุดเป็นเช่นไร <input type="checkbox"/> 1. เสียหายเฉพาะทรัพย์สิน <input type="checkbox"/> 2. มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย <input type="checkbox"/> 3. มีผู้บาดเจ็บสาหัส <input type="checkbox"/> 4. มีผู้เสียชีวิต	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตอนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อวัดความรู้ความเข้าใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อ ข้อกฎหมาย และกรอบแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติตามเสาหลัก 5 ด้าน โดยข้อคำถามจะเป็นแบบเลือกตอบ ใช่ และ ไม่ใช่

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคู	ภาชิต ชนะบุญ	สุพิทร โมรา		
1. ความเร็วในการขับขึ้นบดถนน					
1.1 อัตราความเร็วของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ บนทางหลวงชนบท ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	0	1	1	0.66	ใช้ได้
1.2 การขับรถไม่ลดความเร็วเมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้
1.3  ป้ายสัญลักษณ์นี้ หมายถึง ห้ามบรรทุกเกิน 50 ตัน	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. เมารถเมาขับ					
2.1 ในขณะที่ขับขี่หากตรวจพบว่าท่านมีแอลกอฮอล์ เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่เกิน 70 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าไม่มีความผิด	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2.2 ท่านดื่มเบียร์ 330 ml 2 กระป๋องแล้วขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน เมื่อตรวจพบถือว่าท่านมีความผิด เนื่องจากดื่มแอลกอฮอล์ เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2.3 การขับรถในขณะที่เมารถหรือของเมาอย่างอื่น มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000-20,000 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาชิต ชนะบุญ	สุทิพร โมรา		
3. การสวมหมวกนิรภัย					
3.1 หมวกนิรภัยที่อนุญาตให้สวมใส่ขณะขับขี่บนท้องถนนมี 3 แบบ คือ "หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ" เท่านั้น	1	0	1	0.66	ใช้ได้
3.2 กระจกบังลมของหมวกนิรภัยจะต้องเป็นวัสดุที่ใส วัสดุเคลือบสารปรอท และไม่มีสีเท่านั้น	1	0	0	0.33	ใช้ไม่ได้
3.3 การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่มีบทลงโทษปรับ 500 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้
4. การขับขี่ย้อนศร					
4.1 สามารถขับขี่ย้อนศรได้ในเวลากลางคืน รวมถึงบริเวณที่รถไม่เอียง เนื่องจากข้อกฎหมายเห็นว่าปลอดภัย และเป็นกรณียกเว้น	1	1	1	1.00	ใช้ได้
4.2 การขับรถยนต์นั้นมีความผิดตามกฎหมาย มีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้
4.3 หากขับขี่ย้อนศร มีสิทธิ์โดนระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับได้อีก ในข้อหาขับรถไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น	1	1	1	1.00	ใช้ได้
5. การคาดเข็มขัดนิรภัย					
5.1 รูปแบบเข็มขัดนิรภัยมี 2 รูปแบบ คือ แบบรัดหน้าคอก และรัดพาดไหล่ซึ่งสามารถช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ และโอกาสการเสียชีวิตได้	0	1	1	0.66	ใช้ได้
5.2 รถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนตั้งแต่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไปจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง	0	1	1	0.66	ใช้ได้
5.3 ผู้ขับรถและผู้นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ที่ขับรถ หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะมีความผิดเฉพาะผู้ขับรถ โดยปรับรายละไม่เกิน 500 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้
6. การฝ่าสัญญาณไฟจราจร					
6.1 สัญญาณจราจรไฟสีเหลือง ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้	1	1	1	1.00	ใช้ได้
6.2 สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง หากติดตั้งอยู่บนทางร่วมแยกใด ให้รถทุกทางสามารถผ่านไปเลยโดยไม่ต้องหยุดรอ	1	1	1	1.00	ใช้ได้
6.3 การขับฝ่าสัญญาณไฟมีโทษปรับ โดยมีอัตราโทษสูงสุด คือปรับไม่เกิน 1,000 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้
7. การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่					
7.1 การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา เช่น บลูทูธสามารถกระทำโดยไม่ผิดกฎหมาย	1	1	1	1.00	ใช้ได้
7.2 การใช้โทรศัพท์ในกรณีรถติดหรือติดไฟแดงสามารถกระทำได้	1	1	1	1.00	ใช้ได้
7.3 การหยิบใช้มือถือขณะขับรถ การใช้โปรแกรมแชทขณะขับรถมีความผิดตามกฎหมาย อัตราโทษปรับไม่เกิน 400 - 1,000 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาชิต ชนะบุญ	สุพีพร โมรา		
8. การใช้ถนนของผู้เดินเท้า					
8.1 การเดินแถว หรือการแห่ขบวนบนถนน สามารถกระทำได้	1	0	1	0.66	ใช้ได้
8.2 ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านซ้ายของตน	1	1	1	1.00	ใช้ได้
8.3 เดินข้ามทางนอกทางข้าม เมื่อมีทางข้ามอยู่ภายในระยะ 100 เมตร ถือว่ามีความผิด มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 200 บาท	1	1	1	1.00	ใช้ได้
9. อื่นๆ					
9.1 การติดตั้ง car seat สำหรับเด็ก เพื่อลดความรุนแรงของการกระแทกจากอุบัติเหตุ	1	1	1	1.00	ใช้ได้
9.2 เมื่อต้องการเลี้ยวรถ ให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนมาขับในช่องเดินรถที่ต้องการจะเลี้ยว ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
9.3 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้า ในระยะที่จะสามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อมีความจำเป็น	1	1	1	1.00	ใช้ได้
9.4 การขับรถเข้าวงเวียนต้องให้สิทธิรถทางซ้ายไปก่อน	1	1	1	1.00	ใช้ได้
9.5 หากพบรถฉุกเฉินเปิดสัญญาณเสียงไซเรนกำลังวิ่งตามหลังผู้ขับขี่ควรเปลี่ยนช่องจราจรไปทางด้านขวาทันทีเมื่อปลอดภัย	1	1	1	1.00	ใช้ได้
9.6 ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลชั่วคราวมีอายุ 2 ปี	0	1	1	0.66	ใช้ได้

ตอนที่ 3 พฤติกรรมด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน วัดความถี่ในการปฏิบัติตาม วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยวิธีการใช้มาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ ปฏิบัติบ้าง และไม่เคยปฏิบัติเลย

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคู	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
1. ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในเส้นทางที่ท่านขับขี่	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ในข้างต้น ท่านมักใช้ความเร็วไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้	1	1	1	1.00	ใช้ได้
3. ท่านขับรถเร็วเกินกำหนดจนมีใบแจ้งอัตราค่าปรับ	1	1	1	1.00	ใช้ได้
4. ท่านลดความเร็วในการขับขี่ลงเมื่อมีฝนตก หรือถนนลื่นจากปัจจัยอื่นๆ	1	1	1	1.00	ใช้ได้
5. ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมามา	1	1	1	1.00	ใช้ได้
6. ท่านให้เพื่อน ครอบครัวหรือคนใกล้ชิดมารับ-ส่ง หากท่านต้องดื่มสุรา	1	1	1	1.00	ใช้ได้
7. ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มสุราหรือ สิ่งมีเมาก่อนขับขี่	1	1	1	1.00	ใช้ได้
8. ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยา ที่มีฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึม ก่อนขับขี่	1	1	1	1.00	ใช้ได้
9. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	1	1	1	1.00	ใช้ได้
10. ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจ	1	1	1	1.00	ใช้ได้
11. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน	1	1	1	1.00	ใช้ได้
12. ท่านขับขี่ย้อนศร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
13. ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่	1	1	1	1.00	ใช้ได้
14. ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
15. เมื่อสัญญาณไฟจราจร สีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว	1	1	1	1.00	ใช้ได้
16. ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด	1	1	1	1.00	ใช้ได้
17. ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด	1	1	1	1.00	ใช้ได้
18. ท่านใช้มือถือเพื่อสนทนาโดยไม่ใช้บลูทูธขณะขับรถ	1	1	1	1.00	ใช้ได้
19. ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความ รับชม/ฟังสิ่งบันเทิง ขณะขับรถ	1	1	1	1.00	ใช้ได้
20. หากมีทางม้าลาย หรือสะพานลอยท่านจะข้ามถนนในบริเวณนั้น	1	1	1	1.00	ใช้ได้
21. ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย	1	1	1	1.00	ใช้ได้
22. ท่านขับรถตามช่องทาง / ไม่ขับรถคร่อมเส้น	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\sum R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาชิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
23. ท่านหยุดรอรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	1	1	1	1.00	ใช้ได้
24. ท่านให้สัญญาณไฟเพื่อจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
25. ท่านขับซีในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน	1	1	1	1.00	ใช้ได้

*คำถามท้ายแบบทดสอบ

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\sum R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาชิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
<p>ท่านมีใบอนุญาตขับซีรถยนต์ และรถจักรยานยนต์หรือไม่</p> <p><input type="checkbox"/> 1. ไม่มีใบขับซีทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์</p> <p><input type="checkbox"/> 2. มีใบขับซีเฉพาะรถยนต์</p> <p><input type="checkbox"/> 3. มีใบขับซีเฉพาะรถจักรยานยนต์</p> <p><input type="checkbox"/> 4. มีใบขับซีทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์</p>	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ความคิดเห็นในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย
“แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษาวิจัยสำหรับหน่วยงานภาครัฐ”

ในหัวข้อการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้งานปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี แบ่งแบบสอบถามเป็น 4 ตอนดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\sum R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาชิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ (นาย/นาง/นางสาว).....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
วันที่.....เดือน.....พ.ศ. เวลา.....น.	1	1	1	1.00	ใช้ได้
สถานที่สัมภาษณ์.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
ตำแหน่ง.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
สังกัด.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
หน้าที่ และความรับผิดชอบด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
ที่อยู่.....เบอร์โทรศัพท์.....E-mail :	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตอนที่ 2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบ และขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงาน

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\sum R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาชิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
1. ท่านคิดว่าสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. หน่วยงานของท่านมีหน้าที่ และขอบเขตความรับผิดชอบต่อการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตอนที่ 3 การดำเนินงานของหน่วยงานที่สังกัดเพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
1. หน่วยงานของท่านมีมาตรการเร่งด่วน เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. หน่วยงานของท่าน มีการดำเนินงานเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนในพื้นที่ และกลุ่มเสี่ยงอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	ใช้ได้
3. หน่วยงานของท่านได้รับความร่วมมือ รวมถึงแรงสนับสนุนจากภายใน และภายนอกหน่วยงานของท่าน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
4. ท่านคิดว่าลักษณะของนโยบายในหน่วยงานของท่าน ที่มีต่อการลดอุบัติเหตุทางถนนนั้น มีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวมากกว่ากัน และเพราะอะไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
5. ท่านคิดว่าทัศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติในหน่วยงานของท่านเป็นอย่างไร มีความเข้าใจในกระบวนการและยอมรับที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติมากน้อยเพียงใด	1	1	1	1.00	ใช้ได้
6. ท่านคิดว่าปัญหา และอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติในหน่วยงานของท่านนั้นมีอะไรบ้าง	1	1	1	1.00	ใช้ได้
7. ท่านคิดว่าหน่วยงานของท่านสามารถนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จได้นั้นวัดได้จากอะไรบ้าง	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ความคิดเห็นในการตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

“แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษาวิจัยสำหรับผู้ใช้อรถใช้ถนนในรายการนี้เด่น”

ในหัวข้อการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้อรถใช้ถนน
ปลอดภัย : กรณีศึกษาในกลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี แบ่งแบบสอบถามเป็น 4 ตอน
ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ และประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทาง
ถนน

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ (นาย/นาง/นางสาว)..... อายุ.....ปี	1	1	1	1.00	ใช้ได้
วันที่.....เดือน.....พ.ศ.เวลา.....น.	1	1	1	1.00	ใช้ได้
สถานที่สัมภาษณ์.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
สังกัด.....	1	1	1	1.00	ใช้ได้
ที่อยู่.....เบอร์โทรศัพท์.....E-mail :	1	1	1	1.00	ใช้ได้
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ - เกิดอุบัติเหตุมาแล้วจำนวน ครั้ง - เดือน / ปี พ.ศ. และ รายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุ แต่ละครั้ง - ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการใช้อรถใช้ถนนก่อน ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังจากอุบัติเหตุ

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
1. ท่านมีพฤติกรรมการใช้อรถจักรยานยนต์/รถยนต์ ก่อน เกิดอุบัติเหตุอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. ในระหว่างเกิดอุบัติเหตุท่านมีพฤติกรรมการใช้อรถใช้ ถนนอย่างไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
3. ปัจจุบันนี้ท่านมีพฤติกรรมการใช้อรถใช้ถนนเปลี่ยนไป จากก่อน และระหว่างเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตอนที่ 3 มุมมองเชิงพฤติกรรม

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
1. สาเหตุของการประสบอุบัติเหตุครั้งนั้นมีความเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของท่านอย่างไร	1	1	0	0.66	ใช้ได้
2. ท่านคิดว่าครอบครัว สังคมที่ท่านอยู่ปัจจุบันมีส่วนร่วมทำให้ท่านมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนดังก่อนเกิดและระหว่างเกิดอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
3. ท่านมีมุมมองต่อพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนก่อนและระหว่างเกิดอุบัติเหตุอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ตอนที่ 4 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนน

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			IOC $\frac{\Sigma R}{N}$	ผลการประเมิน
	จักรพันธ์ ยาคุ	ภาษิต ชนะบุญ	สุพิพร โมรา		
1. ในมุมมองของท่านคิดว่ามีแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้
2. ในมุมมองของท่าน ท่านจะพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดขึ้นในชุมชนและสังคมของท่านอย่างไร	1	1	1	1.00	ใช้ได้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	มินทกานต์ สร้อยแสง
วัน เดือน ปี เกิด	10 มิถุนายน 2537
สถานที่เกิด	โรงพยาบาลชัยนาท
วุฒิการศึกษา	อักษรศาสตรบัณฑิต (เอเชียศึกษา) มหาวิทยาลัยศิลปากร
ที่อยู่ปัจจุบัน	64/1 ม.2 ต.สรรพยา อ.สรรพยา จ.ชัยนาท 17150



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY