



การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี
ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

ลลิต กิจสมัคร

การศึกษาอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

ปีการศึกษา 2559

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์



ROAD SAFETY MANAGEMENT WITH THE COOPERATION OF THE PUBLIC
A CASE STUDY OF THAKHAM SUBDISTRICT AREA,
SAMPRAN DISTRICT NAKHONPATHOM PROVINCE

Lalit Kitsamak

Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of The Requirements
for the Degree of Master of Public Administration
College of Innovation Management
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year 2016


Copyright of Rajamangala University of Technology Rattanakosin

การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี
ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

ลลิต กิจสมัคร

การศึกษาอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา 2559

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์



ROAD SAFETY MANAGEMENT WITH THE COOPERATION OF THE PUBLIC
A CASE STUDY OF THAKHAM SUBDISTRICT AREA,
SAMPRAN DISTRICT NAKHONPATHOM PROVINCE

Lalit Kitsamak

Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of The Requirements
for the Degree of Master of Public Administration
College of Innovation Management
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year 2016

Copyright of Rajamangala University of Technology Rattanakosin



ใบรับรองการศึกษาอิสระ
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ชื่อการศึกษาอิสระ การจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน
ศึกษารณณ์ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพรานจังหวัดนครปฐม
ชื่อผู้วิจัย นายลลิต กิจสมัคร
วิชาเอก นวัตกรรมการบริหารและการจัดการรัฐกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาอิสระ ผศ.ดร. นิพนธ์ ศศิธรเสาวภา

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรีอนุมัติให้การศึกษาอิสระฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

..... ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
(นายรพี ม่วงนนท์)

คณะกรรมการสอบการศึกษาอิสระ

..... ประธานกรรมการ
(ดร.ทศวน ชูเพ็ญ)

..... กรรมการ
(ดร.ชอภวิทย์ ลับไพรี)

..... กรรมการ
(ผศ.ดร.นิพนธ์ ศศิธรเสาวภา)



Independent Study Certificate
College of Innovation Management
Rajamangala University of Technology Rattanakosin

Independent Study Title Road Safety Management With the Cooperation of the Public a Case Study of Thakham Subdistrict Area, Sampran District Nakhonpathom Province.

Researcher Mr. Lalit Kitsamak

Major Innovative Public Administration and Management

Advisor Nipon Sasithornsawapa, Ph.D.

Rajamangala University of Technology Rattanakosin approved this independent study in partial fulfillment of the requirements for the Degree of Master of Public Administration.

..... Director of College of Innovation
(Mr. Rapee Moungnont) Management

Independent Study Committee

..... Chairperson
(Hhakuan Choopen, Ph.D.)

..... Member
(Chobvit Lubpairee, Ph.D.)

..... Member
(Nipon Sasithornsawapa, Ph.D.)

ชื่อเรื่องการศึกษาอิสระ	การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษาระดับเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
ชื่อผู้เขียน	นายลลิต กิจสมัคร
ชื่อปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2559
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผศ.ดร.นิพนธ์ ศศิธรเสาวภา

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน (2) เพื่อศึกษาความร่วมมือของประชาชน (3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์ จาก กำนันตำบลท่าข้าม ผู้ใหญ่บ้านตำบลท่าข้าม และผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านตำบลท่าข้าม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีพรรณนา วิเคราะห์ข้อเท็จจริงตามการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ผลจากการศึกษาพบว่า (1) การจัดการความปลอดภัยทางถนน มีการจัดการอย่างเป็นระบบเพื่อความปลอดภัยทางถนน (2) ความร่วมมือของประชาชน ส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างมากในการจัดการความปลอดภัยทางถนน (3) ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน มีความสัมพันธ์กันเป็นอย่างมากในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

คำสำคัญ: การจัดการความปลอดภัย, ความร่วมมือของประชาชน

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาหลัก.....

Independent Study Title Road Safety Management with the Cooperation of the
Public : A Case Study of Thakham Subdistrict Area
Sampran District, Nakhon Pathom Province

Researcher Mr. Lalit Kitsamak

Degree Sought Master of Public Administration

Advisor Nipon Sasithornsawapa, Ph.D.

Academic Year 2016

ABSTRACT

This study aimed ; to study the management of road safety ; to study the cooperation of the public, and to study the relationship between the management of road safety and the cooperation of the public.

This study adopted a qualitative methodology. The data were collected by interviewing the subdistrict head of Thakham, village head of Thakham Subdistrict and his assistant. The data were analyzed with descriptive analysis.

The study revealed that ; the road safely management was systematically carried out, ; most of the citizens showed very good co-operation and the road safely was really related to the citizens' co-operation.

Keywords: Safety Management, cooperation of the public

Adisor's Signature.....

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาอิสระเรื่อง การจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน
ศึกษากรณีในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐมนั้น เป็นผลงานที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษา
อย่างต่อเนื่องยาวนานด้วย ความสำเร็จที่เกิดขึ้นครั้งนี้ ไม่ได้เกิดจากความรู้ความสามารถของผู้ศึกษาแต่เพียง
ผู้เดียว ด้วยผู้ศึกษาได้รับความรู้ ความเข้าใจ ความเมตตาจากอาจารย์ และผู้ที่เกี่ยวข้อง อีกหลายท่าน
จึงกล่าวขอบคุณไว้ ณ ที่นี้

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ ดร.หจวน ชูเพ็ญ ดร.ชอวิทย์ ลับไพบรี ผศ.ดร.นิพนธ์ ศศิธรเสาวภา
ที่กรุณาให้คำชี้แนะในการศึกษาข้อมูลเพื่อดำเนินการศึกษาอิสระในครั้งนี้

ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ ฝ่ายปกครองท้องถิ่น กำนันตำบลท่าข้าม ผู้ใหญ่บ้าน และผู้ช่วย
ผู้ใหญ่บ้าน ทุกท่าน ที่สละเวลา ให้คำแนะนำช่วยเหลือแก่ผู้ศึกษา ขอขอบพระคุณทุกท่านซึ่งไม่สามารถ
กล่าวถึงได้ทั้งหมด

ผู้ศึกษาขอขอบคุณครอบครัว พี่น้อง ที่เป็นกำลังใจ ห่วงใยเอื้ออาทร และให้ความช่วยเหลือ
ผู้ศึกษาในทุกวิถีทาง ด้วยความเต็มใจตลอดมา

ลลิต กิจสมัคร

สิงหาคม 2559

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	(2)
กิตติกรรมประกาศ.....	(3)
สารบัญ.....	(4)
สารบัญตาราง.....	(6)
สารบัญแผนภูมิ.....	(7)
บทที่ 1 บทนำ	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามการวิจัย.....	2
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
ขอบเขตการวิจัย.....	2
ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	3
ขอบเขตด้านพื้นที่.....	3
ขอบเขตด้านประชากร.....	3
ขอบเขตด้านระยะเวลา.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม	
2.1 พัฒนาการการจัดการความปลอดภัยทางถนน.....	5
2.2 พัฒนาการความร่วมมือของประชาชน.....	13
2.3 ข้อค้นพบทางการวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	19
2.4 กรอบแนวคิดของการศึกษา.....	20
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
3.1 แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ.....	23
3.2 พื้นที่และประชากรในการศึกษา.....	24
3.3 การนิยามตัวแปรด้วยดัชนี.....	25
3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ.....	27
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	29
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	30
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ	
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลประชากรตัวอย่าง.....	31
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวแปรต้น.....	31
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวแปรตาม.....	33

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ	
สรุปผลการศึกษาวิจัย.....	37
อภิปรายผลการศึกษาวิจัย.....	38
ข้อเสนอแนะ.....	40
บรรณานุกรม.....	43
ภาคผนวก.....	46
ประวัติผู้วิจัย.....	53



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แหล่งที่มาและค่านิยมการจัดการความปลอดภัยทางถนน.....	6
2.2 แนวความคิดและค่านิยมของการจัดการความปลอดภัยทางถนน.....	9
2.3 การสังเคราะห์พัฒนาการจัดการความปลอดภัยทางถนน.....	11
2.4 ตัวแปรทั้งหมดของการจัดการความปลอดภัยทางถนน.....	11
2.5 ตัวแปรของการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เลือกใช้ในการศึกษา.....	12
2.6 ตัวแปร ดัชนี และตัวชี้วัด สำหรับตัวแปรต้น.....	12
2.7 แนวคิดและนิยามของความร่วมมือของประชาชน.....	14
2.8 แนวความคิดและค่านิยม.....	16
2.9 การสังเคราะห์พัฒนาความร่วมมือของประชาชน.....	18
2.10 ตัวแปรทั้งหมดของความร่วมมือของประชาชน.....	18
2.11 ตัวแปรของความร่วมมือของประชาชนที่เลือกใช้ในการศึกษา.....	19
2.12 ตัวแปร ดัชนี และตัวชี้วัด สำหรับตัวแปรตาม.....	19
2.13 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	20
2.14 ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนและความร่วมมือ ของประชาชน.....	22
3.1 กลุ่มประชากรจำแนกตาม ผู้เกี่ยวข้อง	25
3.2 การนิยามตัวแปรต้นด้วยดัชนี.....	25
3.3 การนิยามตัวแปรตามด้วยดัชนี.....	26
3.4 แบบสัมภาษณ์.....	27

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.1 พื้นที่เป้าหมายการวิจัย.....	24
4.1 ด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน.....	33
4.2 ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ.....	33
4.3 ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ.....	34
4.4 ด้านการร่วมมือในการปฏิบัติ.....	34
4.5 การร่วมคิด.....	35
4.6 ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน.....	35



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในประเทศไทย มีการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนทุกปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ การรณรงค์จะเป็นการสื่อสารในวงกว้าง เน้นการให้การรับรู้ว่าเมาต้องไม่ขับ จะขับต้องไม่ดื่ม และขับรถต้องไม่ประมาท ซึ่งในเชิงความมีประสิทธิภาพของวิธีการแล้ว น่าจะมีคำถามว่าวิธีนี้คนที่ใช้รถใช้ถนนมีจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อการรณรงค์ที่มีเป้าหมายที่ชัดเจน และมีผลต่อการศึกษาค้นคว้าวิจัย การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน เป็นปัญหาใหญ่ซึ่งมีความสำคัญต่อความมั่นคงในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาอื่นตามมา ด้านการพัฒนาประเทศ อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนที่เกิดมากที่สุดคือจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ถึงแม้ว่าในข้อเท็จจริงหน่วยงานภาครัฐมีแผนยุทธศาสตร์ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วยหลายแผนงาน) สิ่งหนึ่งที่น่าสนใจคือการรณรงค์ในวงกว้างและเป้าหมายก็กว้างมาก จำนวนใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเพื่อความสะดวกมากขึ้น การที่รถจักรยานยนต์มีขนาดเล็กสังเกตได้ยาก และขาดการป้องกันที่เพียงพอ ทำให้ผู้ใช้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะชนิดอื่นๆ

ในขณะที่มีบางหน่วยงาน ได้มีความพยายามในการดำเนินมาตรการข้างเคียงเพื่อป้องกัน และลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกด้วย เช่นเดียวกัน เช่นมีมาตรการเพื่อลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีการเพิ่มมาตรการตรวจเข้มตัวรถ ผู้ขับขี่ และการควบคุมเรื่องลักษณะการขับขี่ผลจะเห็นได้ว่าไม่สามารถลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อเนื่อง แต่ทั้งนี้ก็ยังจำเป็นต้องมีการรณรงค์เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพการได้มาซึ่งความรู้ความเข้าใจถึงความสัมพันธ์เชิงลึกของปัจจัยต่างๆ ดังนั้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมของประชาชนรวมไปถึงภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งรัฐ และเอกชนในพื้นที่เพื่อนำมาซึ่งการแก้ไขปัญหาที่ตรงต่อสถานการณ์นั้นๆ โดยใช้แนวทางใหม่ในการทำวิจัย คือการวิจัยเชิงปฏิบัติหรือการมีส่วนร่วมซึ่งถือว่าเป็นการวิจัยเพื่อพัฒนา แก้ไขปัญหาสังคม และสังคมอย่างแท้จริง เนื่องจากที่ผ่านมานักวิจัยทางด้านความปลอดภัยทางถนนมีหลากหลาย และยังไม่ได้นำไปเผยแพร่และใช้แก้ปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรง และนำไปปฏิบัติได้จริงของชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผู้วิจัยได้ตระหนักถึงเหตุผลข้อนี้จึงมีแนวความคิด เพื่อทำการวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้การจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนโดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ความร่วมมือของประชาชนในการจัดการความปลอดภัย จึงเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง หากประชาชนละเลย หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว ย่อมส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย



ของประชาชน และความเสียหายเกิดขึ้นต่อผู้อื่นด้วย

ปัญหาความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนหนึ่งเกิดจากการละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นการปลูกจิตสำนึกการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายนั้น จึงเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการที่จะให้ชุมชนเกิดความเป็นระเบียบไม่เกิดปัญหาเรื่องอุบัติเหตุหรือการทำผิดกฎจราจร ซึ่งผู้ขับขี่จะทราบถึงประโยชน์จากการที่ตนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย และตระหนักถึงโทษที่จะเกิดขึ้นจากการที่ตนละเลย ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ทั้งนี้การให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนนั้นต้องได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งเจ้าพนักงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายด้วยอีกทางหนึ่ง เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีความเสี่ยงในการประสบอุบัติเหตุมากที่สุด จึงเป็นสาเหตุที่มาของการทำวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

คำถามการวิจัย

การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชนมีความสัมพันธ์กันอย่างไร

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. เพื่อศึกษาความร่วมมือของประชาชน
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของ

ประชาชน

การกำหนดวัตถุประสงค์ตามกรอบแนวคิดการวิจัย



ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ แบ่งขอบเขตการศึกษาเป็น 4 มิติ ได้แก่ เนื้อหา พื้นที่ ประชากร และเวลา ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ขอบเขต ด้านเนื้อหา ของการศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น กลุ่มตัวแปร ตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

- 1.1 เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- 1.2 เพื่อศึกษาความร่วมมือของประชาชน

1.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน

2. ขอบเขตด้านพื้นที่

การวิจัยครั้งนี้มีขอบเขตด้านพื้นที่ที่ทำการศึกษา ได้แก่ พื้นที่ ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

3. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ บุคลากรที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

4. ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาศึกษาตั้งแต่ สิงหาคม 2558 – ธันวาคม 2559

นิยามศัพท์เฉพาะ

จัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การทำให้กลุ่มบุคคลในองค์กรเข้ามาทำงานร่วมกันเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกันขององค์กร การจัดการพื้นที่ การสรรหบุคลากร การนำหรือการสั่งการ และการควบคุมความเสี่ยง หรือความพยายามที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกันในการดูแลความปลอดภัยบนท้องถนน ของเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

ความร่วมมือของประชาชน หมายถึง การทำงานร่วมกันเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพความคิด ความเชื่อ และความยึดมั่นของแต่ละบุคคล แต่ละหน่วยงาน แต่ละองค์กร อีกทั้งยังขึ้นอยู่กับกาลเวลาแต่ละยุค แต่ละสมัยอีกด้วย โดยการมีส่วนร่วมเป็นหัวใจสำคัญในการเสริมสร้างพลังการทำงานร่วมกันเป็นกลุ่มที่มีประสิทธิภาพ ในการพัฒนาเพราะทำให้ผู้เกี่ยวข้องหรือผู้มีส่วนร่วมเข้าใจสถานการณ์ และอุทิศตนมากยิ่งขึ้น เพื่อการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาของเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

วัตถุประสงค์สำคัญของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือเพื่อศึกษากระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม และศึกษาปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับมีดังนี้

1. ได้ทราบกระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนน ของเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

2. ได้ทราบกระบวนการความร่วมมือของประชาชนของเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

3. ได้ทราบปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ ข้อเสนอแนะ การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ค้นคว้าข้อมูล เอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และข้อค้นพบทางการวิจัยที่เกี่ยวข้อง เรื่อง การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อศึกษาการพัฒนาความร่วมมือของประชาชน เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ซึ่งมีการกำหนดประเด็นการนำเสนอ ดังนี้

- 2.1 พัฒนาการของแนวความคิดการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- 2.2 พัฒนาการแนวคิดความร่วมมือของประชาชน
- 2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.4 กรอบแนวคิดของการศึกษา

ข้อมูลสภาพทั่วไป

ตำบลท่าข้ามมีพื้นที่ 7.485 ตารางกิโลเมตร (4,678 ไร่) มีประชากร 10,291 คน มีจำนวน 6 หมู่บ้าน ได้แก่

- หมู่ที่ 1 บ้านคลองลัด
- หมู่ที่ 2 บ้านคลองลัดท่าคา
- หมู่ที่ 3 บ้านท่าข้าม
- หมู่ที่ 4 บ้านโรงหีบ
- หมู่ที่ 5 บ้านคลองตัน
- หมู่ที่ 6 บ้านโรงหีบพัฒนา

ตำบลท่าข้าม ตั้งอยู่ห่างจากที่ทำการอำเภอสามพราน ประมาณ 8 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับตำบลข้างเคียง ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ ตำบลสามพราน ตำบลยายชา ตำบลไร่ขิง อำเภอสามพราน
- ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลบ้านใหม่ ตำบลบางช้าง ตำบลสามพราน อำเภอสามพราน
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลไร่ขิง ตำบลอ้อมใหญ่ ตำบลบ้านใหม่ อำเภอสามพราน
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ตำบลสามพราน อำเภอสามพราน

สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญของเทศบาลตำบลท่าข้าม

ตำบลท่าข้าม สามพราน เริ่มก่อตั้งเป็นชุมชนเล็ก ๆ เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2378 (ค.ศ.1835) โดยชาวจีนอพยพมาตั้งถิ่นฐานบ้านเรือน อยู่ริมแม่น้ำนครชัยศรี (ท่าจีน) ซึ่งทำการดำรงชีพในการเพาะปลูก และเลี้ยงสัตว์ โดยเรียกขานชุมชนนี้ว่า ชาวท่าข้าม (ชุมชนติดแม่น้ำมีท่าเรือติดต่อกับชุมชนอื่น) สภาพ

ภูมิภาคส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม มีป่าไม้ไผ่ และป่าหญ้า ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำสวนอ้อย ทำน้ำตาล มีโรงหีบผลิตน้ำตาล ทำนา และเลี้ยงสุกร

ต่อมาปี พ.ศ.2381 (ค.ศ.1838) บาทหลวง (คุณพ่อ) อัลบรันด์ (ALBRAND) เข้ามาสอนศาสนาคริสต์ นิกายโรมันคาทอลิก ในชุมชนท่าข้าม และได้โปรดศีลล้างบาปแก่ชาวท่าข้าม ในปี พ.ศ.2383 (ค.ศ. 1838) ชาวท่าข้ามได้ร่วมกันปลูกบ้านพักให้คุณพ่อ ซึ่งในปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของ วัดนักบุญเปโตร

2.1 พัฒนาการของแนวความคิดการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ค้นคว้าข้อมูล เอกสาร แนวคิดทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับ เรื่อง การบังคับใช้กฎหมายจราจรตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อการ ลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขต สถานีตำรวจภูธรโพธิ์แก้ว ต.ท่าข้าม อ.สามพราน จ.นครปฐม กฎหมายที่สำคัญและเกี่ยวข้อง 3 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันหน่วยงานหลักที่ดำเนินการด้านนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุของประเทศไทย ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานเป็นหน่วยขับเคลื่อนโดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยดำเนินการบูรณาการงานให้เป็นบรรลุป่าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมายผลักดันนโยบาย มาตรการ แนวทางปฏิบัติให้มีความเข้มงวดและยั่งยืน เช่น การเพิ่มโทษผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ติดตัวการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจรหลายครั้งการเก็บภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้มีมาตรฐานเดียวกับสากล แผนการตั้งจุดส่งเสริมให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนในการจัดตั้งจุดตรวจ กำหนดให้มีการจัดตั้งจุดตรวจเข้มงวดมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร ปรับปรุงตรวจให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ เข้มงวดการกฎจราจรต้องชดใช้เงินหรือทรัพย์สินแก่เหยื่อ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม คณะผู้วิจัยเห็นว่า มาตรการของรัฐที่ผ่านมาได้มีผลต่อการลดการบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตได้มากกว่าการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสิ้นเปลืองทรัพยากรอย่างมาก อีกทั้งยังไม่มีผลสัมฤทธิ์ในการลดอุบัติเหตุหรือการตาย สิ่งสำคัญที่ต้องเร่งสร้างให้เกิดขึ้นอย่างจริงจังก็คือ มาตรการการป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ 2.กฎหมายที่จำเป็นเพื่อการป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ มาตรการทางกฎหมายที่ควบคุมและมุ่งปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งปัจจุบันกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนที่มีสาระสำคัญในการควบคุมคนและรถจักรยานยนต์ คือบทบัญญัติว่าด้วยใบอนุญาตขับรถ ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการขอและออกใบอนุญาตขับรถ, บทบัญญัติว่าด้วยการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ, บทกำหนดโทษตาม, ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยใน พ.ร.บ.จราจรทางบก ซึ่งกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวก, บทบัญญัติว่าด้วยอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้หยุดรถเพื่อตรวจความสามารถในการขับขี่ และบทกำหนดโทษ อย่างไรก็ตาม โดยที่การควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้รถและการขับขี่รถจักรยานยนต์มีโทษปรับและจำคุก แต่ความผิดทางแพ่งภาระการพิสูจน์เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายยังใช้หลักตามประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 437 ที่ภาระการพิสูจน์เป็นของผู้เสียหาย เพื่อมุ่งเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถ ผู้วิจัยจึงเสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้ที่จะผลักดันให้ผู้ขับขี่ต้องรับภาระใน

การพิสูจน์ความผิดแทนผู้เสียหาย นอกเหนือจากการรับโทษทางอาญา มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานองค์ประกอบ อุปกรณ์และส่วนควบของรถจักรยานยนต์ มีกฎหมายเกี่ยวข้องที่สำคัญคือ กฎกระทรวงฉบับที่ 22 กำหนดลักษณะหรือคุณสมบัติของเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์, กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 กำหนดรายการตรวจสภาพรถ 9 รายการ, กฎกระทรวงฉบับที่ 41 กำหนดให้ระบบสตาร์ทเครื่องกำเนิดพลังงานพร้อมสวิตช์ที่เมื่อเครื่องกำเนิดพลังงานทำงาน โคมไฟแสงพุ่งไกลหรือโคมไฟแสงพุ่งต่ำ ต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟท้าย กำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยต้องเป็นไปตามมาตรฐาน เสนอให้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ ทบทวนและออกกฎหมายเพื่อกำหนดเกณฑ์บังคับใช้กฎหมายจราจรตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขต สถานีตำรวจภูธรโพธิ์แก้ว ต.ท่าข้าม อ.สามพราน มาตรฐานการตรวจสภาพรถใหม่ และการทำระบบประกันภัย เพื่อให้สามารถเป็นสิ่งจูงใจในการซื้ออย่างปลอดภัยและลดค่าใช้จ่าย, ควบคุมการเปลี่ยนแปลงตัวรถจักรยานยนต์หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถจักรยานยนต์โดยการกำหนดค่านิยามให้ชัดเจน, จัดทำบัญชีลักษณะของส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน, กำหนดให้ผู้ประกอบการที่มีส่วนในการดัดแปลงสภาพรถเป็นการกระทำความผิดอาญาขึ้นมาอีกความผิดหนึ่งให้อำนาจเจ้าพนักงานตรวจสภาพสถานประกอบการได้ มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

การให้ค่านิยามของนักคิดในความหมายเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนนั้น ผู้วิจัยได้นำแนวคิดมาเรียงตัวแปรเพื่อให้เข้ากับงานวิจัยในครั้งนี้ ตามตารางที่ 2.1 ดังนี้

ตารางที่ 2.1 ที่แหล่งมาและคำนิยามการจัดการความปลอดภัยทางถนน^{IV}

ที่มา :		
กฤษณ์ เจ็ดวรรณะ และธวัชชัย เหล่าศิริหงส์ทอง (2540, หน้า 6)		
แนวคิด :		
การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยบริเวณทางโค้งอันตราย ซึ่งสามารถจัดกลุ่มได้เป็น ความเร็วที่ใช้กลุ่ม คือ อัตราความเร็วที่ใช้ การผสมกันของแนวทางราบและแนวทางดิ่ง อุปกรณ์จราจรระยะมองเห็นปลอดภัย สภาพแวดล้อมข้างทาง องค์ประกอบรูปตัดของถนน การจัดการโครงสร้างพื้นฐานของถนน และการจัดหายอดยานพาหนะที่ปลอดภัย มากขึ้น		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย	IV1.1 สภาพแวดล้อมข้างทาง	IV1.1.1 รูปตัดของถนน
		IV1.1.2 สภาพผิวทาง

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

นิยาม:		
การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยบริเวณทางโค้งอันตราย		
ที่มา :		
Chris Baguley (2001, p 13)		
แนวคิด :		
<p>การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุ และการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยการจัดความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนนและการจัดการโครงสร้างพื้นฐานของถนน การจัดหายานพาหนะที่ปลอดภัยมากขึ้น ความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจราจรและการป้องกัน สำหรับการใช้รถใช้ถนนแล้ว สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะตลอดจนสร้างความเสียหาย แก่ผู้อื่นโดยส่วนรวมได้</p>		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
IV2 การป้องกันอุบัติเหตุ	IV2.1 การตรวจสอบ	IV2.1.1 ลดความเสียหาย
IV3 การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ	IV3.1 การอบรม	IV3.1.1 เกิดทักษะ
นิยาม:		
การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุ และการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน		
ที่มา:		
Margie Peden and faculty (2004, p 9)		
แนวคิด :		
<p>การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนน มาผนวกกันเข้าไว้ในเครือข่ายอันกว้างขวาง ของกิจกรรมต่างๆ เช่น การพัฒนาและการจัดการโครงสร้างพื้นฐานของถนนการหา ยานพาหนะที่ปลอดภัย มากขึ้น และบังคับใช้กฎหมาย การวางแผนความเคลื่อนไหว การจัดให้มี บริการ อนามัยและโรงพยาบาล การจัดให้มีสวัสดิการสำหรับเด็ก ตลอดจนการวางแผนสิ่งแวดล้อม</p>		

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย	IV1.2 โครงสร้างพื้นฐานของถนน	IV1.2.1 มาตรฐานของถนน
นิยาม :		
การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนน		
ที่มา :		
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2547, หน้า 64)		
แนวคิด :		
<p>ความรับผิดชอบร่วมกัน การลดความเสี่ยงในระบบการจราจรทางถนน ความต้องการข้อปฏิบัติ และการให้ข้อมูลในการตัดสินใจ โดยรัฐบาล ภาคอุตสาหกรรม องค์กรเอกชน และหน่วยงานระหว่างประเทศ และการมีส่วนร่วมของประชาชนจากสาขาต่างๆ ที่แตกต่างกันอย่างเช่น วิศวกรและการมีส่วนร่วมของประชาชนจากสาขาต่างๆ ที่แตกต่างกันอย่างเช่น วิศวกรถนน ผู้ออกแบบยานพาหนะ เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้เชี่ยวชาญด้านสาธารณสุข และชุมชนต่างๆ</p>		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
IV4 การลดความเสี่ยงในระบบการจราจร	IV4.1 ความรับผิดชอบร่วมกัน	IV4.1.1 การให้ความร่วมมือ
นิยาม :		
การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง ความรับผิดชอบร่วมกัน การลดความเสี่ยงในระบบการจราจรทางถนน		
ที่มา :		
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2554, หน้า 8 - 2)		
แนวคิด :		

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

<p>การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การกำหนดกรอบทิศทางการดำเนินงานและตัวชี้วัด ตามกระบวนการที่ศรัทธาความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ ซึ่งเน้นใน 5 เรื่อง ได้แก่ 1.การปรับปรุงสมรรถนะการจัดการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยทางถนน 2.การจัดความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนน 3. มาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ 4. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน 5. การดูแลรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บทางถนน (Road Safety Audit) และพบจุดบกพร่องของถนน ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุให้มีความปลอดภัยมากขึ้น</p>		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน	IV1.3 จุดบกพร่องของถนน	
IV5 ความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนน	IV5.1 บำรุงรักษา	IV5.1.1 สภาพถนน
IV6 มาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ	IV6.1 ใบรับรอง	IV6.1.1 คุณภาพ
IV7 การดูแลรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บทางถนน	IV7.1 ใฝ่ระวัง	IV7.1.1 อัตราการรอดชีวิต
<p>นิยาม:</p> <p>การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การกำหนดกรอบทิศทางการดำเนินงานและตัวชี้วัด</p>		

ตารางที่ 2.2 แนวความคิดและคำนิยามของการจัดการความปลอดภัยทางถนน

แหล่งที่มา	คำนิยาม
<p>กฤษณ์ เจ็ดวรรณะ และรัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง (2540, หน้า 6)</p>	<p>การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยบริเวณทางโค้งอันตราย ซึ่งสามารถจัดกลุ่มได้คือ อัตราความเร็วที่ใช้ การผสมกันของแนวทางราบและแนวทางตั้ง อุปกรณ์จราจรระยะมองเห็นปลอดภัย สภาพแวดล้อมข้างทาง องค์ประกอบรูปตัดของถนน</p>

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

Chris Baguley (2001, p. 12 - 13)	การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุ และการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ สร้างกลยุทธ์ใหม่ๆ ทดสอบการลดอุบัติเหตุ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยการวัดความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนน
Margie Peden and faculty (2004, p. 9)	การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนน มาผนวกกันเข้าไว้ในเครือข่ายอันกว้างขวางของกิจกรรมต่างๆ อาทิเช่น การพัฒนาและการจัดการโครงสร้างพื้นฐานของถนน การจัดหาพยาบาลที่ปลอดภัยมากขึ้น และบังคับใช้กฎหมาย การวางแผนความเคลื่อนไหว การจัดทำมีบริการ อนามัยและโรงพยาบาล การจัดทำมีสวัสดิการสำหรับเด็ก ตลอดจนการวางแผนสิ่งแวดล้อม
กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย (2547, หน้า 64)	การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง ความรับผิดชอบร่วมกัน การลดความเสี่ยงในระบบการจราจรทางถนน ความต้องการข้อปฏิบัติและการให้ข้อมูลในการตัดสินใจโดยรัฐบาล ภาคอุตสาหกรรม องค์กรเอกชนและหน่วยงานระหว่างประเทศและการมีส่วนร่วมของประชาชนจากสาขาต่างๆ ที่แตกต่างกันอย่างเช่น วิศวกรและการมีส่วนร่วมของประชาชนจากสาขาต่างๆ ที่แตกต่างกันอย่างเช่น วิศวกรถนน ผู้ออกแบบยานพาหนะเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้เชี่ยวชาญด้านสาธารณสุขและชุมชนต่างๆ
กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย (2554, หน้า 2 - 8)	การจัดการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การกำหนดกรอบทิศทางการดำเนินงานระดับนานาชาติและตัวชี้วัด ตามกระบวนการที่ศรัทธาความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ ซึ่งเน้นใน 5 แนวทาง ได้แก่ 1) การปรับปรุงสมรรถนะการจัดการความปลอดภัยทางถนน 2) การออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนน 3) มาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ 4) พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน 5) การดูแลรักษาและฟื้นฟู ผู้บาดเจ็บทางถนน (Road Safety Audit) และพบจุดบกพร่องของถนน ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

จากการศึกษาค้นคว้าแหล่งที่มา คำนิยามและแนวความคิดของการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 – พ.ศ. 2554 ผู้ศึกษา สามารถแยกตัวแปรต้นการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้ทั้งหมด 7 ตัวแปร และสามารถสังเคราะห์แหล่งที่มาของตัวแปรต้นการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามระยะเวลา เพื่อให้ง่ายต่อการศึกษได้ตามตารางที่ 2.3 ดังนี้

ตารางที่ 2.3 การสังเคราะห์พัฒนาการการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ปี พ.ศ.	ชื่อนักวิจัย/สถาบัน	IV						
		1	2	3	4	5	6	7
2540	กฤษณ์ เจ็ดวรรณะ และรัชชัย เหล่าศิริหงส์ทอง	•						
2001	Chris Baguley		•	•				
2004	Margie Peden and faculty	•						
2547	กรมป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัย				•			
2554	กรมป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัย	•				•	•	•

จากปี พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2552 สามารถแยกตัวแปรของการจัดการความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดออกเป็น 7 ตัวแปร ดังนี้

ตารางที่ 2.4 ตัวแปรทั้งหมดของการจัดการความปลอดภัยทางถนน

IV การจัดการความปลอดภัยทางถนน	จำนวนครั้งที่มีการเลือกใช้ ตั้งแต่ พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2552
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน	3
IV2 การป้องกันอุบัติเหตุ	1
IV3 การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ	1
IV4 การลดความเสี่ยงในระบบการจราจร	1
IV5 ความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนน	1
IV6 มาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ	1
IV7 การดูแลรักษาและฟื้นฟู ผู้บาดเจ็บทางถนน	1

หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกตัวแปร 3 ตัวแปร ที่มีจำนวนผู้เลือกมาใช้ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน^{IV} มากที่สุดจากตัวแปรทั้งหมด 7 ตัวแปร เพื่อทำการศึกษาต่อ โดยเรียงลำดับที่ถูกนำมาใช้จากมากที่สุดไปหาน้อย ดังนี้

ตารางที่ 2.5 ตัวแปรของการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เลือกใช้ในการศึกษา

IV การจัดการความปลอดภัยทางถนน	จำนวนครั้งที่ผู้เลือกใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2552
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยทางถนน	3
IV2 การป้องกันอุบัติเหตุ	1
IV3 การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ	1

ตารางที่ 2.6 ตัวแปร ดัชนี และตัวชี้วัด สำหรับตัวแปรต้น

ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย	IV1.1 สภาพแวดล้อมข้างทาง	IV1.1.1 รูปตัดของถนน
		IV1.1.2 สภาพผิวทาง
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย	IV1.2 โครงสร้างพื้นฐานของถนน	IV1.2.1 มาตรฐานของถนน
	IV1.3 จุดบกพร่องของถนน	
IV2 การป้องกันอุบัติเหตุ	IV2.1 การตรวจสอบ	IV2.1.1 ลดความเสียหาย
IV3 การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ	IV3.1 การอบรม	IV3.1.1 เกิดทักษะ
	IV3.2 การทดสอบ	
	IV3.3 การสร้างกลยุทธ์	
IV4 การลดความเสี่ยงในระบบการจราจร	IV4.1 ความรับผิดชอบร่วมกัน	IV4.1.1 การให้ความร่วมมือ
IV5 ความเหมาะสมของวิศวกรรมทางถนน	IV5.1 บำรุงรักษา	IV5.1.1 สภาพถนน
IV6 มาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ	IV6.1 ใบรับรอง	IV6.1.1 คุณภาพ

ตารางที่ 2.6 (ต่อ)

IV7 การดูแลรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บทางถนน	IV7.1 ฝ้าระวัง	IV7.1.1 อัตราการรอดชีวิต
-------------------------------------------	----------------	--------------------------

2.2 พัฒนาการของความร่วมมือของประชาชน

ความร่วมมือเป็นกระบวนการทางสังคมซึ่งสมาชิกทุกคนของกลุ่มสามารถทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้โดยที่สมาชิกทุกคนช่วยกันทำ การปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ระบบการให้ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในกลุ่มโดยการกระทำบางสิ่งบางอย่างร่วมกัน เพื่อให้ได้สิ่งที่ต้องการ โดยมีเป้าหมายร่วมกัน และทุกคนในกลุ่มมีการติดต่อสื่อสารประสานงานและตัดสินใจร่วมกันเพื่อให้งานบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายเพื่อประโยชน์กันของกลุ่ม มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันอย่างสม่ำเสมอในช่วงเวลาหนึ่ง ซึ่งคนเหล่านี้มีการรับรู้ในตนเองว่ามีความสำคัญต่อกันและกัน การร่วมมืออาจรวมถึงการร่วมมือในกลุ่มที่เข้าใจบทบาทซึ่งกันและกัน

สรุปได้ว่า ความหมายของการร่วมมือ (Collaboration) หมายถึง บุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ที่ได้กระทำการกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งต่างก็มุ่งไปยังเป้าหมายร่วมกัน และการกระทำการร่วมกัน ซึ่งต่างก็มุ่งไปยังเป้าหมายร่วมกันและการกระทำของคนหนึ่งสามารถบรรลุเป้าหมายของตนเองได้ ก็ยังสามารถช่วยส่งเสริมให้อีกคนหนึ่งสามารถบรรลุเป้าหมายของตัวเองได้ด้วย หรือได้ง่ายขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจถึงพัฒนาการของแนวคิดความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ค้นคว้าแหล่งที่มา และค่านิยมความหมายของแนวคิดความร่วมมือไว้ตามตารางที่ 2.7 ดังนี้

ตารางที่ 2.7 แนวคิดและนิยามของความร่วมมือของประชาชน

ที่มา :		
Cohen and Uphoff (1977, p. 17 - 19)		
แนวคิด :		
ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของประชาชน ร่วมมือในการปฏิบัติ ^{DV1} ตามกฎหมายของชุมชน ซึ่งประกอบด้วยภาคส่วนประชาชนส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ของรัฐและบุคคลภายนอกในการร่วมกันสอดส่องดูแลสมาชิกของชุมชนให้ได้ปฏิบัติตามกฎของจราจร		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
DV1 ร่วมมือในการปฏิบัติ	DV1.1 การประสานงาน DV1.2 การแบ่งหน้าที่	DV1.1.1 ผลงาน
ค่านิยม :		

ตารางที่ 2.7 (ต่อ)

ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของประชาชน หมายถึงความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายของชุมชน		
ที่มา :		
William Erwin (1976, p. 32)		
แนวคิด :		
ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของประชาชน เป็นกระบวนการที่ประชาชนในชุมชน เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ^{DV1} ร่วมคิด ^{DV2} ร่วมตัดสินใจแก้ปัญหาด้วยตนเอง ร่วมใช้ความคิดสร้างสรรค์ ร่วมกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสมและสนับสนุนติดตามผลการปฏิบัติงานตามกฎหมายขององค์กรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
DV1 การดำเนินงานพัฒนา	DV1.1 กระบวนการ DV1.3 จุดมุ่งหมายเดียวกัน	DV1.1.1 ผลผลิต
DV2 ร่วมคิด	DV2.1 ความสร้างสรรค์ DV2.2 วิเคราะห์ปัญหา	DV2.1.1 รูปแบบความคิด
คำนิยาม :		
ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของประชาชน หมายถึงกระบวนการที่ประชาชนในชุมชน เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด		
ที่มา :		
นิพัทธเวช สืบแสง (2529, หน้า 10)		
แนวคิด :		
ความร่วมมือของประชาชน ต้องมีหน่วยงานราชการกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักถึงสถานการณ์ของตนเอง เพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยที่กระบวนการของการมีส่วนร่วมนั้นเป็นจุดมุ่งหมายเดียวกันการมีส่วนร่วมในการค้นหาหรือกำหนดปัญหา ^{DV3} ของชุมชนการหาสาเหตุของปัญหาการหาวิธีแก้ไขปัญหา การลงมือปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหของชุมชนและการประเมินผลการดำเนินการในการแก้ไขปัญหา		

ตารางที่ 2.7 (ต่อ)

ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
DV3 การกำหนดปัญหา	DV3.1 สาเหตุของปัญหา	DV3.1.1 ปัญหา
คำนิยาม :		
ความร่วมมือของประชาชน หมายถึง หน่วยงานราชการกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักถึงสถานการณ์ของตนเอง		
ที่มา :		
ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (2527, หน้า 6 - 7)		
แนวคิด :		
ความร่วมมือของประชาชน หมายถึง กระบวนการส่งเสริมชักนำ สนับสนุน ^{DV4} และสร้างโอกาสในรูปแบบต่างๆ ให้ชุมชนและครัวเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการตามกฎหมายที่ใช้บังคับหรือมีส่วนร่วมในงานใดงานหนึ่งหรือหลายงานรวมกันเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
DV4 กระบวนการส่งเสริมสนับสนุน	DV4.1 ให้โอกาส	DV4.1.1 กิจกรรมต่างๆ
DV1 การดำเนินงานพัฒนา	DV1.1 กระบวนการ	DV1.1.1 ผลผลิต
ที่มา :		
สันต์ ศรุตานนท์ (2545, หน้า 9)		
แนวคิด :		
ความร่วมมือของประชาชน หมายถึงการเปิดโอกาสให้ประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการส่งเสริม สนับสนุนทำงานทั้งระบบตั้งแต่การร่วมคิด ร่วมกำหนดนโยบายและทิศทางปฏิบัติเพื่อให้การแก้ไขปัญหาสังคมสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงร่วมดำเนินการป้องกันอาชญากรรมแจ้งเบาะแสข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งติดตามประเมินผลและให้ข้อเสนอแนะที่เป็น		

ตารางที่ 2.7 (ต่อ)

<p>ประโยชน์ต่อการปรับปรุงการทำงานโดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ เช่น การลงประชามติในประเด็นสาธารณะต่างๆ โครงการกองทุนหมู่บ้านที่มอบอำนาจให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจทั้งหมด การทำโครงการและกิจกรรมต่างๆที่เกิดจากความต้องการของประชาชน เป็นต้น</p>		
ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
DV4 กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน	DV4.1 ให้โอกาส	DV4.1.1 กิจกรรมต่างๆ
DV2 ร่วมคิด	DV2.1 ความสร้างสรรค์ DV2.1 แก้ไขปัญหา	DV2.1.1 รูปแบบความคิด
<p>คำนิยาม :</p> <p>ความร่วมมือของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสมีส่วนร่วมในกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน ร่วมคิด</p>		

ตารางที่ 2.8 แนวความคิดและคำนิยาม

แหล่งที่มา	คำนิยาม
Cohen and Uphoff (1977, p. 17 - 19)	ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายของภาคพลเมืองหมายถึงความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายของชุมชน ซึ่งประกอบด้วยภาคส่วนประชาชนส่วนท้องถิ่น ผู้นำท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ของรัฐและบุคคลภายนอกในการร่วมกันสอดส่องดูแลสมาชิกของชุมชนให้ได้ปฏิบัติตามกฎของจรรยา
William Erwin (1976, p. 32)	ความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายภาคพลเมือง หมายถึง กระบวนการที่ประชาชนในชุมชน เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนาร่วมคิดร่วมตัดสินใจแก้ปัญหาด้วยตนเอง ร่วมใช้ความคิดสร้างสรรค์ ร่วมกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสมและสนับสนุนติดตามผลการปฏิบัติงานตามกฎหมายขององค์กรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 2.8 (ต่อ)

แหล่งที่มา	คำนิยาม
นิพัทธเวช สืบแสง (2529, หน้า 10)	ความร่วมมือของประชาชนในการพัฒนา หมายถึง หน่วยงานราชการกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักถึงสถานการณ์ของตนเอง เพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยที่กระบวนการของการมีส่วนร่วมนั้นเป็นการมีส่วนร่วมในการค้นหาหรือกำหนดปัญหาของชุมชนการหาสาเหตุของปัญหา การหาวิธีแก้ไขปัญหา การลงมือปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหของชุมชนและการประเมินผลการดำเนินการในการแก้ไขปัญหา
ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (2527, หน้า 6 - 7)	ความร่วมมือของประชาชนในการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง กระบวนการส่งเสริมชักนำ สนับสนุนและสร้างโอกาสในรูปแบบต่างๆ ให้ชุมชนและครัวเรือน เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือมีส่วนร่วมในงานใดงานหนึ่งหรือหลายงานรวมกันเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้
สันต์ ศรุตานนท์ (2545, หน้า 9)	ความร่วมมือของประชาชนในการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการทำงานทั้งระบบ ตั้งแต่การร่วมคิด ร่วมกำหนดนโยบายและทิศทางปฏิบัติเพื่อให้การแก้ไขปัญหาสังคมสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงร่วมดำเนินการป้องกันอาชญากรรมแจ้งเบาะแสข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งติดตามประเมินผลและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงการทำงานให้มีการเข้าร่วมอบรมความรู้

การศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชนศึกษารณิ ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐมนั้น สามารถแยกตัวแปรตาม ได้ทั้งหมด 4 ตัวแปร คือ ร่วมมือในการปฏิบัติ ร่วมคิด การกำหนดปัญหา กระบวนการส่งเสริมสนับสนุน และผู้วิจัยได้ทำการศึกษาพัฒนาการ โดยการสังเคราะห์แหล่งที่มาของตัวแปรตามสอดคล้องกับการวิจัย ตามตารางที่ 2.9 ดังนี้

ตารางที่ 2.9 การสังเคราะห์พัฒนาการความร่วมมือของประชาชน

ปี ค.ศ./พ.ศ.	ชื่อนักวิจัย/สถาบัน	DV			
		1	2	3	4
1977	Cohen and Uphoff	•			
1976	William Erwin	•	•		
2529	นิพัทธเวช สืบแสง			•	
2527	ไพรัตน์ เตชะรินทร์	•			•
2545	สันต์ ศรุตานนท์		•		•

จากการศึกษาค้นคว้าแหล่งที่มา คำนิยามและแนวความคิดของความร่วมมือของประชาชนตั้งแต่ ค.ศ. 1977 - พ.ศ. 2545 สามารถแยกตัวแปรตามความร่วมมือของประชาชนได้ทั้งหมด 4 ตัวแปร ตามตารางที่ 2.10 ดังนี้

ตารางที่ 2.10 ตัวแปรทั้งหมดของความร่วมมือของประชาชน

DV ความร่วมมือของประชาชน	จำนวนครั้งที่มีการเลือกใช้ ค.ศ. 1977- พ.ศ. 2545
DV1 ร่วมมือในการปฏิบัติ	2
DV2 ร่วมคิด	2
DV3 การกำหนดปัญหา	1
DV4 กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน	2

หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกตัวแปร 3 ตัวแปร ที่มีจำนวนผู้เลือกมาใช้ในความร่วมมือของประชาชน^{DV} มากที่สุดจากตัวแปรทั้งหมด 4 ตัวแปร เพื่อทำการศึกษาต่อโดยเรียงลำดับที่ถูกนำมาใช้จากมากที่สุดไปหาน้อย ดังนี้

ตารางที่ 2.11 ตัวแปรของความร่วมมือของประชาชนที่เลือกใช้ในการศึกษา

DV ความร่วมมือของประชาชน	จำนวนครั้งที่มีการเลือกใช้ตั้งแต่ ค.ศ. 1977 - พ.ศ. 2545
DV1 ร่วมมือในการปฏิบัติ	2
DV2 ร่วมคิด	2
DV3 กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน	2

ตารางที่ 2.12 ตัวแปร ดัชนี และตัวชี้วัด สำหรับตัวแปรตาม

ตัวแปร	ดัชนี	ตัวชี้วัด
DV1 ร่วมมือในการปฏิบัติ	DV1.1 การประสานงาน DV1.2 แบ่งหน้าที่ DV1.3 จุดมุ่งหมายเดียวกัน	DV1.1.1 ผลงาน
DV2 ร่วมคิด	DV2.1 ความสร้างสรรค์ DV2.2 การวิเคราะห์ปัญหา DV2.3 แก้ไขปัญหา	DV2.1.1 รูปแบบความคิด
DV3 การกำหนดปัญหา	DV3.1 สาเหตุของปัญหา	DV3.1.1 ปัญหา
DV4 กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน	DV4.1 ให้อิโกลาส	DV4.1.1 กิจกรรมต่างๆ

2.3 ข้อค้นพบทางการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชนศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อค้นพบจากผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้รายละเอียดตามตารางที่ 2.13 ดังนี้

ตารางที่ 2.13 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Research Paper (ผลงานวิจัย)	Findings (Confirmed hypothesis) (ข้อค้นพบหรือสมมติฐาน ที่ได้รับการยอมรับ)
ขวัญชนก พชรวงศ์สกุล (2550)	<p>ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ สรุปผลแนวทางการลดอุบัติเหตุ ของการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง ตามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ พนักงานขับรถ เจ้าหน้าที่ขนส่ง และประชาชนผู้ใช้บริการ พบว่า 1) การณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยและกฎวิธี การอบรมให้ความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัย จับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเข้มงวด การกวดขันผู้โดยสารเสพติด หรือสารกระตุ้น 2) ด้านสวัสดิการของพนักงานขับรถ การให้รางวัลกับพนักงานขับรถที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ ให้พนักงานขับรถมีเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอ ให้พนักงานขับรถวันละไม่เกิน 8 ชม.และไม่ควรขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชม. 3) ด้านความรับผิดชอบของพนักงานขับรถ พนักงานขับรถต้องมีจิตสำนึกต่อความรับผิดชอบต่อชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น</p>
ภัทริภา ศักดิ์ศรี (2547)	<p>บุคลิกภาพการปรับตัวสู่การเป็นเลิศ การสนับสนุนทางสังคม คุณภาพชีวิตในการทำงาน การตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางและพบว่า การปรับตัวเพื่อสู่ความเป็นเลิศ การสนับสนุนทางสังคม คุณภาพชีวิตในการทำงาน และการตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร สามารถร่วมกันพยากรณ์พฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง</p>
วัลลภ ประสงค์กิจ (2543)	<p>กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญมากต่อ ปัจจัยด้านพนักงาน และการบริการในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินทาง การขับรถของพนักงานขับรถ การมีประกันอุบัติเหตุสำหรับผู้โดยสาร การตรงต่อเวลา และการไม่จอดรับผู้โดยสารระหว่างทาง ปัจจัยด้านตัวรถโดยสารใน ส่วนความสบายของที่นั่ง ความสะอาดของภายนอกและภายในรถ ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ ความสะอาด และความสะอาดของห้องสุขา อายุการใช้งานของรถ ระบบกันสะเทือน ปัจจัยด้านสถานที่ คือ ความปลอดภัยของสถานี และที่จอดรถ ในส่วนของปัจจัย ด้านราคา</p>

ตารางที่ 2.13 (ต่อ)

<p>Research Paper (ผลงานวิจัย)</p>	<p>Findings (Confirmed hypothesis) (ข้อค้นพบหรือสมมติฐาน ที่ได้รับการยอมรับ)</p>
<p>ดํารง ขําเป็ลียน (2543)</p> <p>รัชสถิต สุจริต, ชมพูนุท โมราชาติ และ สุริย์ ธรรมิกบวร (2558)</p> <p>ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (2010)</p>	<p>ค่าโดยสาร และปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย เรื่องการสะสมยอด เดินทางผู้ตอบแบบสอบถามให้มีความสำคัญปานกลาง</p> <p>ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีการรับรู้ในด้านกฎหมาย จราจร กฎระเบียบ ข้อบังคับและอุปกรณ์ของรถเป็นอย่างดี ในด้านการ ปฏิบัติพบว่า มีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่บ้าง แต่ยังมีตระหนักรู้ ในความปลอดภัยของตนเองและบุคคลที่สามเป็นอย่างมาก และในเรื่อง การแสดงออกถึงความรักที่มีต่อตนเองและเพื่อนมนุษย์ ผู้ขับขี รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของตนเอง และเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน และยังมีตระหนักรู้อยู่เสมอว่าการเกิด อุบัติเหตุนำมาซึ่งความเจ็บปวด ความสูญเสียทางร่างกายและจิตใจ แสดงถึงความรับผิดชอบที่มีต่อสังคม สร้างการยอมรับจากสังคมด้วย วิธีการขับขีอย่างปลอดภัย</p> <p>.ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด ยโสธรมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยเงื่อนไขและการมีส่วนร่วมของ ชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การสร้างและนำเสนอแนว ทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนปัจจัย เงื่อนไข และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนพบว่าปัจจัยการเข้ามามีส่วนร่วมของชุมชนเกิดจากหลายปัจจัย เป็นองค์ประกอบแต่ความต้องการให้ชุมชนของตนเองเกิดความ ปลอดภัย เงื่อนไขของการเข้ามามีส่วนร่วมของชุมชน โดยชุมชนเห็น ความสำคัญเรื่องป้องกันอุบัติเหตุและเป็นประโยชน์ต่อสังคมและ ชุมชน</p> <p>ศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน พบว่าปัจจัยทางด้าน พฤติกรรมของคนในเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนโดย กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนประเภทรถยนต์ส่วนตัว ประเภทรถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้า มีการใช้รถใช้ถนน</p>

ตารางที่ 2.13 (ต่อ)

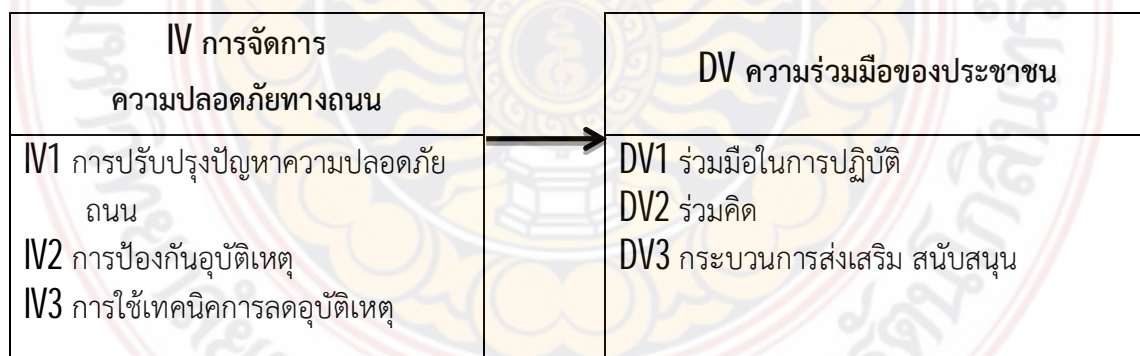
Research Paper (ผลงานวิจัย)	Findings (Confirmed hypothesis) (ข้อค้นพบหรือสมมติฐาน ที่ได้รับการยอมรับ)
	ประมาณ 5 วัน/สัปดาห์ (วันทำงาน) ทักษะของผู้ใช้รถใช้ถนน เส้นทางที่อันตรายที่สุดบริเวณทางแยกจะเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ จรรยาบรรณที่สุด ซึ่งสาเหตุความอันตรายและความเสี่ยงมาจากปัจจัย ปริมาณจำนวนยานยนต์และปริมาณจราจร

2.4 กรอบแนวคิดของการศึกษาวิจัย

การจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณีในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีคำถามการวิจัยว่าการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชนทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ส่วนรวมอย่างไร

จากการศึกษาพัฒนาการแนวความคิดเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ของการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน^{IV} โดยศึกษาแนวคิด คำนียาม ตัวแปรต้นนี้ ตัวชี้วัด โดยการวิจัยครั้งนี้มีการควบคุมตัวแปรการจัดการความปลอดภัยทางถนน^{IV} กับความร่วมมือของประชาชน^{DV} มาตั้งแต่ต้น ในการศึกษาพัฒนาการของการจัดการความปลอดภัยทางถนน^{IV} และศึกษาพัฒนาการของแนวความคิดความร่วมมือของประชาชน^{DV} ซึ่งสามารถแยกตัวแปรออกมา เพื่อทำการศึกษาต่อ โดยเรียงลำดับที่ถูกลำนำมาใช้จากมากที่สุดไปหาน้อย

ตารางที่ 2.14 ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนและความร่วมมือของประชาชน



บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

ในบทนี้ว่าด้วยเรื่องระเบียบวิธีวิจัย ประกอบด้วยเนื้อหาในประเด็นต่างๆ ได้แก่ แนวทางการวิจัย นิยามตัวแปร นิยามปฏิบัติการดัชนีของตัวแปร พื้นที่และประชากรการวิจัย การสร้างเครื่องมือการวิจัย การรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล โดยผลของการนำเสนอในแต่ละประเด็นจะนำไปสู่แนวทางในการอธิบายและวิเคราะห์ผลการศึกษาในบทต่อไป สำหรับการศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณีในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยได้อธิบายถึงขั้นตอนของระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

- 3.1 แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ
- 3.2 พื้นที่และประชากรในการศึกษา
- 3.3 การนิยามตัวแปรด้วยดัชนี
- 3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ

การวิจัยนี้จะใช้แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม โดยกำหนดแนวทางการศึกษา ดังนี้

3.1.1 แนวทางเชิงคุณภาพ รายละเอียดการศึกษาเชิงคุณภาพครั้งนี้ การศึกษาโดยการทบทวนเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผนวกกับความรูู้ และประสบการณ์ของผู้วิจัย โดยการหาข้อสรุปทางอุปนัยจากวิธีค้นหาความจริงจากเหตุการณ์ และสภาพแวดล้อมที่มีอยู่ตามความเป็นจริงขององค์การโดยทั่วไป โดยพยายามวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเหตุการณ์กับ จากภาพรวมของหลายมิติก่อเกิดเป็นปัญหาการวิจัย โดยมุ่งค้นคว้าศึกษาและอธิบายดังรายละเอียด ดังต่อไปนี้

3.1.2 ค้นคว้าและอธิบายเชิงปรากฏการณ์ เป็นการศึกษาจากสิ่งที่เกิดขึ้นจริงและจากที่ได้รับ การถ่ายทอดจากผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ ในพื้นที่เขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ทำการศึกษา โดยเน้นการค้นหาสาเหตุ และหาความสัมพันธ์เชิงเหตุผลกับพื้นที่นั้นๆ เพื่อหาคำตอบจากการค้นคว้าหาความจริงจากเหตุการณ์ และสภาพแวดล้อมที่มีอยู่ตามความเป็นจริงที่มีอยู่ โดยทั่วไป โดยพยายามวิเคราะห์ความสัมพันธ์บอกเหตุการณ์กับสภาพแวดล้อม เพื่อให้เกิดความจริงอย่างถ่องแท้จากภาพรวมของหลายมิติ

3.1.3 แสวงหาความเข้าใจเฉพาะสภาวะบริบท โดยศึกษาเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในด้านต่างใน



เขตพื้นที่เขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และความน่าเชื่อถือ เพื่อให้เข้าใจถึงการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชนมากขึ้น

3.1.4 มีความเป็นอุปนัย โดยการศึกษาจากข้อเท็จจริงต่างๆ ภายในเขตพื้นที่ ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม เพื่อนำศึกษาไปสู่ความจริงที่สามารถนำมาเป็นแนวทาง การจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้เหตุผล การวิเคราะห์ ตลอดจนการสรุปผลจากการค้นคว้า ศึกษา การสังเกต การสัมภาษณ์และการเข้าไปมีส่วนร่วมจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นตามความเป็นจริง แล้วนำข้อเท็จจริงดังกล่าวมาสร้างข้อสรุปเป็นองค์ความรู้ และทฤษฎีที่สอดคล้องกับความเป็นจริงขององค์การนั้น

3.1.5 มองปัญหาเชิงอัตวิสัย เป็นการศึกษาถึงมุมมอง ความคิดเห็นของบุคคล ที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกรู้สึก ความเชื่อ หรือความต้องการของกลุ่มประชากร โดยการสัมภาษณ์เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ โดยพยายามเข้าใจมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่รับผิดชอบ

3.1.6 มีโลกทัศน์เชิงมานุษยวิทยา เน้นศึกษาวิวัฒนาการ โครงสร้างทางสังคม ความเชื่อ เพื่อใช้ในการ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ลักษณะของทางการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

3.1.7 มีการตั้งข้อสมมุติฐานที่เป็นเชิงพลวัต ที่มุ่งการค้นพบทาง การจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม โดยการทบทวนเอกสาร แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผนวกกับความรู้และประสบการณ์ของผู้วิจัย

3.2 พื้นที่และประชากรในการศึกษา

3.2.1 พื้นที่เป้าหมาย (Locus of Area) พื้นที่เป้าหมายของการศึกษาวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ในครั้งนี้ใช้วิธีเลือกแบบเจาะจงพื้นที่ศึกษาหรือพื้นที่เป้าหมายคือ เขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

ภาพที่ 3.1 พื้นที่เป้าหมายการวิจัย คือ ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม



3.2.2 ประชากรการวิจัย (Research Population) ประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม จำนวนทั้งสิ้น 15 คน ซึ่งมีรายละเอียดตามที่แสดงในตารางนี้

ตารางที่ 3.1 กลุ่มประชากรจำแนกตาม ผู้เกี่ยวข้อง

ในเขตตำบลท่าข้าม	จำนวนประชากร (คน)	
	ผู้เกี่ยวข้องฝ่ายบริหาร	ผู้เกี่ยวข้องฝ่ายปกครอง
อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม	0	15
รวม	15 คน	

3.3 การนิยามตัวแปรด้วยดัชนี

การนิยามตัวแปรเป็นการอธิบายถึงคุณลักษณะหรือองค์ประกอบต่างๆ ทั้งในด้านสาเหตุของปัญหา (ตัวแปรต้น) และปัญหาของการศึกษา (ตัวแปรตาม) ที่แปรเปลี่ยนไปในแต่ละหน่วยของการศึกษา โดยจุดประสงค์ของการนิยามตัวแปรที่สำคัญก็เพื่อแสดงให้เห็นถึงดัชนี (Indexes) อันเป็นคุณลักษณะที่สำคัญของตัวแปรต่างๆ ในกรอบแนวคิดการศึกษาจะประกอบด้วยดัชนีมากบ้างน้อยบ้างตามแต่คุณลักษณะตัวแปร ดังนั้น การเขียนนิยามตัวแปรแต่ละตัวแปร จะต้องครอบคลุมดัชนีของตัวแปรทุกดัชนี ส่วนลำดับของดัชนีนั้นอาจเปลี่ยนตำแหน่งกันได้

3.3.1 การนิยามตัวแปรต้นด้วยดัชนี

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน พบว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน^{IV1} การป้องกันอุบัติเหตุ^{IV2} การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ^{IV3} น่าจะมีอิทธิพลส่งผลให้เกิดการ กับความร่วมมือของประชาชน สรุปได้ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 การนิยามตัวแปรต้นด้วยดัชนี

ตัวแปรต้น	นิยามตัวแปรต้น
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย IV1.1 สภาพแวดล้อมข้างทาง IV1.2 โครงสร้างพื้นฐานของถนน IV1.3 จุดบกพร่องของถนน	1. การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย หมายถึงการดำเนินงานเพื่อสร้างเสริม ความปลอดภัยในชุมชน ซึ่งปัจจุบัน กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชนได้ใช้กรอบแนวคิดของ โครงการที่เรียกว่า “ชุมชนปลอดภัย (Safety community)” ที่องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ใช้ต่อสู้กับปัญหาอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยที่เกิดขึ้นในประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยมีหลักการ

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

	ดำเนินงานที่ มุ่งเน้นให้ชุมชนเป็นศูนย์กลางในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมชุมชน เพื่อให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยและลดพฤติกรรมเสี่ยงระดับบุคคล
IV2 การป้องกันอุบัติเหตุ IV2.1 การตรวจสอบ	2. การป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การหลีกเลี่ยงหรือป้องกันไว้แต่แรก โดยพิจารณาจากปัจจัยสาเหตุต่างๆ อันที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดหวัง และไม่ตั้งใจในเวลาและสถานที่แห่งหนึ่ง เกิดขึ้นโดยไม่มีสิ่งบอกเหตุล่วงหน้า แต่มีสาเหตุและส่งผลกระทบต่อที่สามารถชี้วัดได้
IV3 การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ IV3.1 การอบรม IV3.1 การทดสอบ IV3.1 การสร้างกลยุทธ์	3. การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ หมายถึง วิธีการลดหรือป้องกันเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ หรือคาดคิดมาก่อนทำให้ลดการเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและบุคคลได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจ และอาจลดการบาดเจ็บพิการ หรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตได้

3.3.2 การนิยามตัวแปรตามด้วยดัชนี

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับการร่วมมือของประชาชน พบว่า ความร่วมมือของประชาชน ได้แก่ คือ ร่วมมือในการปฏิบัติ^{DV1} ร่วมคิด^{DV2} กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน^{DV3} สามารถให้นิยามในการศึกษาได้ดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 การนิยามตัวแปรตามด้วยดัชนี

ตัวแปรตาม	นิยามตัวแปรตาม
DV1 ร่วมมือในการปฏิบัติ DV1.1 การประสานงาน DV1.2 แบ่งหน้าที่ DV1.3 จุดมุ่งหมายเดียวกัน	1. ร่วมมือในการปฏิบัติ หมายถึง การทำงานร่วมกับคนอื่น ช่วยเหลือกันและกันด้วยความเต็มใจเพื่อให้งานนั้นๆ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ทั้งนี้ความสำเร็จในการทำงาน การอยู่ร่วมกับผู้อื่นของคนเรา จะอาศัยองค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งคือ ความร่วมมือ เนื่องจากคนเราจะอยู่ร่วมกันเป็นสังคม แต่ละคนเป็นส่วนหนึ่งของสังคม จึงมีความสัมพันธ์กันและกัน ทั้งความเป็นบุคคล ครอบครัว ชุมชน การกระทำของคนเรามีผลต่อตนเองและต่อสังคม เมื่อคนเรามีความร่วมมือกันย่อมมีประโยชน์แก่สังคม ที่จะเกื้อกูลให้เกิดความสงบสุขในสังคม

ตารางที่ 3.3 (ต่อ)

<p>DV2 ร่วมคิด</p> <p>DV2.1 ความสร้างสรรค์</p> <p>DV2.2 วิเคราะห์ปัญหา</p> <p>DV2.3 แก้ไขปัญหา</p>	<p>2. ร่วมคิด หมายถึง การคิดริเริ่ม การพิจารณาตัดสินใจ วางแผน การร่วมปฏิบัติและการรับผิดชอบในผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งส่งเสริม ชักนำ สนับสนุนให้การดำเนินงานเกิดผลประโยชน์ต่อชุมชนตาม จุดมุ่งหมายที่กำหนดด้วยความสมัครใจ</p>
<p>DV3 กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน</p> <p>DV3.1 ให้ออกาส</p>	<p>3. กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน หมายถึง ส่งเสริมให้บรรลุเป้าหมาย เป็นเรื่องของการทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งให้บรรลุเป้าหมายอย่างไม่ เป็นทางการ โดยไม่ได้ร่วมในการตัดสินใจในกระบวนการบริหาร แต่ เป็นเรื่องของการให้การสนับสนุน</p>

3.4 การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

การสร้างแบบสัมภาษณ์จากความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นและตัวแปรตาม เพื่อการสัมภาษณ์ ประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม โดยใช้วิธีการสร้าง เครื่องมือการวิจัยจากดัชนีของตัวแปรต้นและตัวแปรตาม คือ จากกรอบแนวความคิดการศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ดังรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.4 แบบสัมภาษณ์

<p>การจัดการ</p> <p>ความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>บทสัมภาษณ์</p>
	<p>ชื่อผู้ให้การสัมภาษณ์.....</p> <p>การศึกษา.....</p> <p>เพศ.....</p> <p>อายุ.....</p>
<p>IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย</p> <p>IV1.1 สภาพแวดล้อมข้างทาง</p> <p>IV1.2 โครงสร้างพื้นฐานของถนน</p>	<p>1.1 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทางหรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p> <p>1.2 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนนหรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p>

ตารางที่ 3.4 (ต่อ)

การจัดการ ความปลอดภัยทางถนน	บทสัมภาษณ์
<p>IV1.3 จุดบกพร่องของถนน</p> <p>IV2 การป้องกันอุบัติเหตุ</p> <p>IV2.1 การตรวจสอบ</p> <p>IV2.2 การรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุ</p> <p>IV3 การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ</p> <p>IV3.1 การอบรม</p> <p>IV3.2 การทดสอบ</p> <p>IV3.3 การสร้างกลยุทธ์</p>	<p>1.3 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการจัดการจุดบกพร่องของถนนหรือไม่อย่างไร.....</p> <p>2.1 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการตรวจสอบผล หรือไม่อย่างไร.....</p> <p>2.2 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุ หรือไม่อย่างไร.....</p> <p>3.1 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ หรือไม่อย่างไร.....</p> <p>3.2 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการทดสอบพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ หรือไม่อย่างไร.....</p> <p>3.3 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการสร้างกลยุทธ์ด้านลดอุบัติเหตุ หรือไม่อย่างไร.....</p>
ความร่วมมือของประชาชน	บทสัมภาษณ์
<p>DV1 ร่วมมือในการปฏิบัติ</p> <p>DV1.1 การประสานงาน</p> <p>DV1.2 การแบ่งหน้าที่</p> <p>DV1.3 จุดมุ่งหมายเดียวกัน</p>	<p>1.1 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการประสานงาน หรือไม่อย่างไร.....</p> <p>1.2 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการแบ่งหน้าที่ หรือไม่อย่างไร.....</p> <p>1.3 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีจุดมุ่งหมายเดียวกัน หรือไม่อย่างไร.....</p>

ตารางที่ 3.4 (ต่อ)

ความร่วมมือของประชาชน	บทสัมภาษณ์
DV2 ร่วมคิด	
DV2.1 ความสร้างสรรค์	2.1 ในด้านร่วมคิดของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีความสร้างสรรค์ หรือไม่อย่างไร
DV2.2 วิเคราะห์ปัญหา	2.2 ในด้านร่วมคิดของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการวิเคราะห์ปัญหา หรือไม่อย่างไร
DV2.3 แก้ไขปัญหา	2.3 ในด้านร่วมคิดของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการวิเคราะห์ปัญหา หรือไม่อย่างไร
DV3 กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน	
DV3.1 ให้โอกาส	3.1 ในด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการให้โอกาส หรือไม่อย่างไร

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลนั้นเป็นขั้นตอนสำคัญขั้นตอนหนึ่งของการประเมินผล และการวิจัย ซึ่งผู้วิจัยที่ดีจะดำเนินการเตรียมหรือสร้างเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากนั้นจะออกไปดำเนินการเก็บข้อมูลเพื่อให้ได้ข้อมูลตรงกับความต้องการเพื่อที่จะได้นำข้อมูลไปจัดทำหรือประมวลผลข้อมูลได้

ดังนั้น การศึกษาวิจัยเรื่อง การจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชนศึกษากรณีในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยศึกษา และรวบรวมข้อมูลจาก 2 แหล่งคือ

3.5.1 การรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร เป็นการศึกษา และรวบรวมข้อมูลจากหนังสือทั่วไป คุชกุ๊ นิพนธ์ งานวิจัย ตำราทางวิชาการต่างๆ ซึ่งข้อมูลจากเอกสารนั้นถือเป็นข้อมูล ทุติยภูมิเพราะเป็นข้อมูลที่มีผู้บันทึกเอาไว้ ดังนั้นจึงมีความน่าเชื่อถือ และสามารถตรวจสอบได้

3.5.2 การรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์ ซึ่งเป็นคำถามปลายปิดโดยผู้ศึกษาวิจัย ได้สร้างแบบสัมภาษณ์ขึ้น แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ จำนวน 4 ข้อ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับตัวแปรต้น เพื่อสัมภาษณ์เกี่ยวกับการจัดการความรับผิดชอบต่อสังคม ประกอบไปด้วย 3 ด้าน มีรายละเอียด ดังนี้

- | | |
|---------------------------------------|------------|
| 1. ด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน | 3 ข้อคำถาม |
| 2. ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ | 2 ข้อคำถาม |
| 3. ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ | 3 ข้อคำถาม |

รวม 8 ข้อคำถาม

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับตัวแปรตาม เพื่อสัมภาษณ์เกี่ยวกับการพัฒนาความยั่งยืน ประกอบไปด้วย 3 ด้าน มีรายละเอียด ดังนี้

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| 1. ด้านการร่วมมือในการปฏิบัติ | 3 ข้อคำถาม |
| 2. ด้านร่วมคิด | 3 ข้อคำถาม |
| 3. ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน | 1 ข้อคำถาม |

รวม 7 ข้อคำถาม

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

หลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์และการตรวจสอบข้อมูล แล้วจึงนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนใหญ่ คือ

3.6.1.1 การหารูปแบบพฤติกรรมหรือข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศีรษะกรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

3.6.1.2 การให้คำอธิบายหรือให้ความหมายข้อเท็จจริงในการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศีรษะกรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

3.6.1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรการจัดการความปลอดภัยทางถนน กับความร่วมมือของประชาชน ศีรษะกรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ตัวแปรต้น การจัดการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยคือการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน^{IV1} การป้องกันอุบัติเหตุ^{IV2} การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ^{IV3} โดยการจากสัมภาษณ์และสรุปข้อสังเกตการณ์จาก ตัวแปร จำนวน 15 คน

การวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรตาม ความร่วมมือของประชาชน ประกอบด้วยด้านการร่วมมือในการปฏิบัติ^{DV1} ด้านร่วมคิด^{DV2} ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน^{DV3} โดยสรุปแบบสัมภาษณ์ที่ละตัวแปรในภาพรวมจากดัชนี จำนวน 15 คน

บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัย

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลประชากรตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลประชากรตัวอย่าง ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เสนอผลการศึกษาเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ใช้วิธีสัมภาษณ์บุคคล รวมทั้งสิ้น 15 คน เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) โดยผู้ศึกษาได้นำแบบสัมภาษณ์ไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ฝ่ายปกครองขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม รวมจำนวน 15 คน

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวแปรต้น

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลจำนวน 15 คน ได้แก่ กำนันตำบลท่าข้ามจำนวน 1 คน, ผู้ใหญ่บ้านตำบลท่าข้ามจำนวน 7 คน, และผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านตำบลท่าข้ามจำนวน 7 คนรวมจำนวน 15 คน โดยนำมาวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ดังนี้

4.2.1 ด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน

4.2.1.1 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทางนั้นจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่าไม่มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทาง จำนวน 0 คน เนื่องจากไม่มีอำนาจในการจัดการบริหารส่วนนี้

4.2.1.2 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนนนั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่าไม่มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนน จำนวน 0 คน เนื่องจากไม่มีอำนาจในการจัดการบริหารส่วนนี้

4.2.1.3 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการจัดการจุดบกพร่องของถนนนั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คนพบว่า มีการจัดการจุดบกพร่องของถนน จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 100 โดยการประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง

4.2.2 ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

4.2.2.1 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการตรวจสอบผลนั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า มีการตรวจสอบผล จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

4.2.2.2 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุนั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุ

4.2.2.2 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุ



จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

4.2.3 ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ

4.2.3.1 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่นั้นจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า ไม่มีการอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ จำนวน 0 คน เนื่องจากไม่มีหน้าที่ในส่วนนี้

4.2.3.2 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการทดสอบพัฒนาทักษะด้านการขับขี่นั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า ไม่มีการทดสอบพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ จำนวน 0 คน เนื่องจากไม่มีหน้าที่ในส่วนนี้

4.2.3.3 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการสร้างกลยุทธ์ด้านลดอุบัติเหตุนั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า ไม่มีการสร้างกลยุทธ์ด้านลดอุบัติเหตุ จำนวน 0 คน เนื่องจากไม่มีหน้าที่ในส่วนนี้

ตั้งคำสัมภาษณ์

“ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม นั้นเป็นด้านการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทาง และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนนเป็นอำนาจหน้าที่ของฝ่ายบริหารส่วนตำบล ฝ่ายปกครองไม่มีอำนาจที่จะจัดการในด้านนี้ ส่วนในด้านจัดการจุดบกพร่องของถนน สามารถทำได้ โดยการประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการตรวจสอบผลของการปฏิบัติงาน ทั้งใฝ่ระวังและบรรเทาสาธารณภัย ในพื้นที่ มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุในแต่ละปี นั้นการพัฒนาอบรมการปฏิบัติงานสัมฤทธิ์ผลหรือไม่ ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ไม่มีการอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่การทดสอบพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ และการสร้างกลยุทธ์ด้านลดอุบัติเหตุ เนื่องจากในด้านนี้จะเป็งานในส่วนของกรมขนส่งโดยตรง”

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตัวแปรตาม

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลจำนวน 15 คน ได้แก่ กำนันตำบลท่าข้าม จำนวน 1 คน, ผู้ใหญ่บ้านตำบลท่าข้ามจำนวน 7 คน, และผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านตำบลท่าข้ามจำนวน 7 คน รวมจำนวน 15 คน โดยนำมาวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ดังนี้

4.3.1 ร่วมมือในการปฏิบัติ

4.3.1.1 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการประสานงานนั้นจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่ามีการประสานงานจำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

4.3.1.2 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการแบ่งหน้าที่นั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า มีการแบ่งหน้าที่ในการทำงาน จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

4.3.1.3 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

มีจุดมุ่งหมายเดียวกันนั้นจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า มีจุดมุ่งหมายเดียวกันในการทำงาน จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

4.3.2 ร่วมคิด

4.3.2.1 ในด้านการร่วมคิดของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีความสร้างสรรค์นั้นจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า มีความสร้างสรรค์จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

4.3.2.2 ในด้านการร่วมคิด ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการวิเคราะห์ปัญหานั้น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า มีการวิเคราะห์ปัญหาจำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

4.3.2.3 ในด้านการร่วมคิด ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการแก้ไขปัญหานั้นจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่า การแก้ไขปัญหานั้น จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

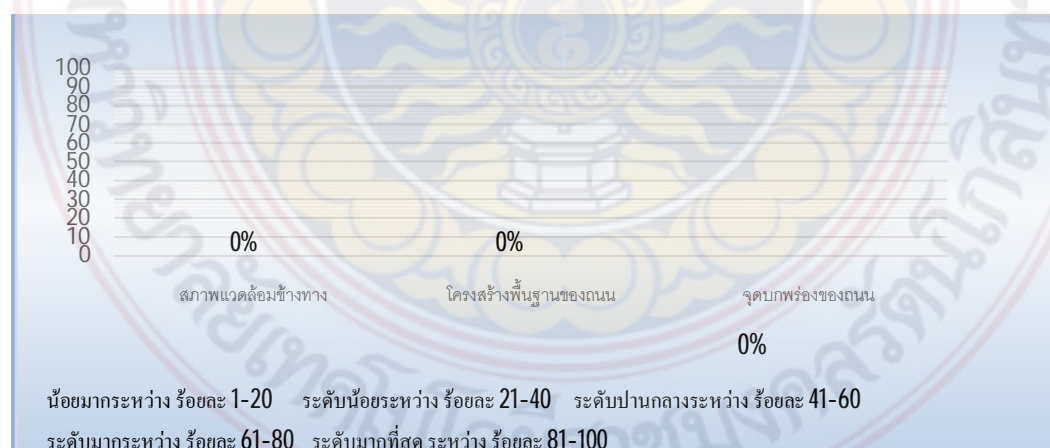
4.3.3 ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน

4.3.3.1 ในด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการให้โอกาสจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 คน พบว่ามีการให้โอกาสจำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

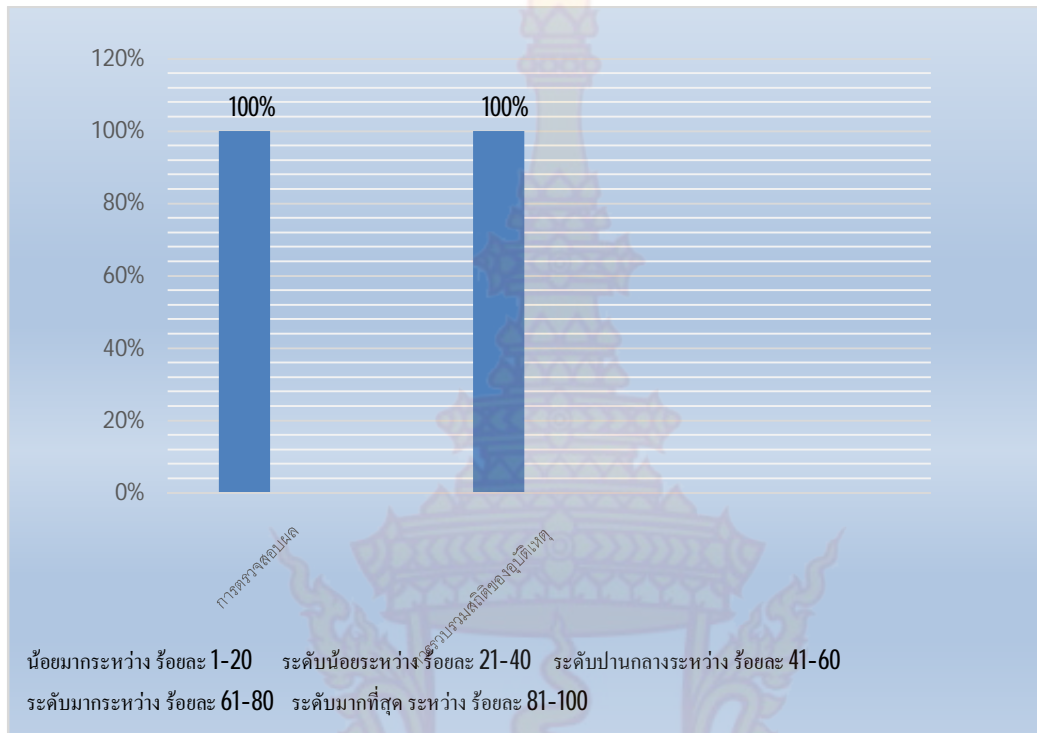
ตั้งคำสัมภาษณ์

“ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการประสานงานกับฝ่ายบริหาร คนในชุมชน ทั้งภาครัฐทั้งเอกชนเป็นอย่างดี และได้รับความร่วมมือทุกครั้งที่มีกิจกรรม หรือโครงการต่างๆ มีการแบ่งหน้าที่ ในแต่ละภาคส่วน ในการปฏิบัติงาน มีจุดมุ่งหมายเดียวกัน เพื่อมีส่วนร่วมเป็นหลัก มีความสร้างสรรค์ สามารถเสนอแนะความคิดเห็นต่างๆ ในที่ประชุมได้ เพื่อให้ได้แนวทางที่ดีที่สุด มีการวิเคราะห์ปัญหา มีการแก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ เป็นขั้นตอน ในด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการให้โอกาสเยาวชน หรือผู้ที่สนใจ เข้าร่วมโครงการต่างๆ เช่น รมรงค์ 7 วันอันตราย เพื่อลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล โครงการอาสาสมัคร ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยบนท้องถนน เป็นต้น

ภาพที่ 4.1 ด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน



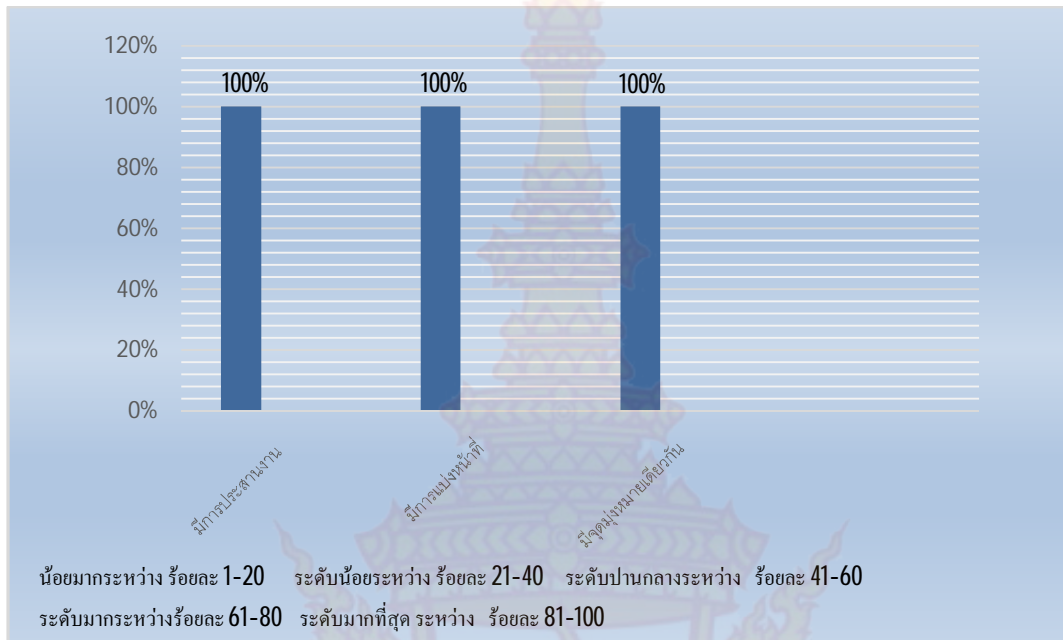
ภาพที่ 4.2 ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ



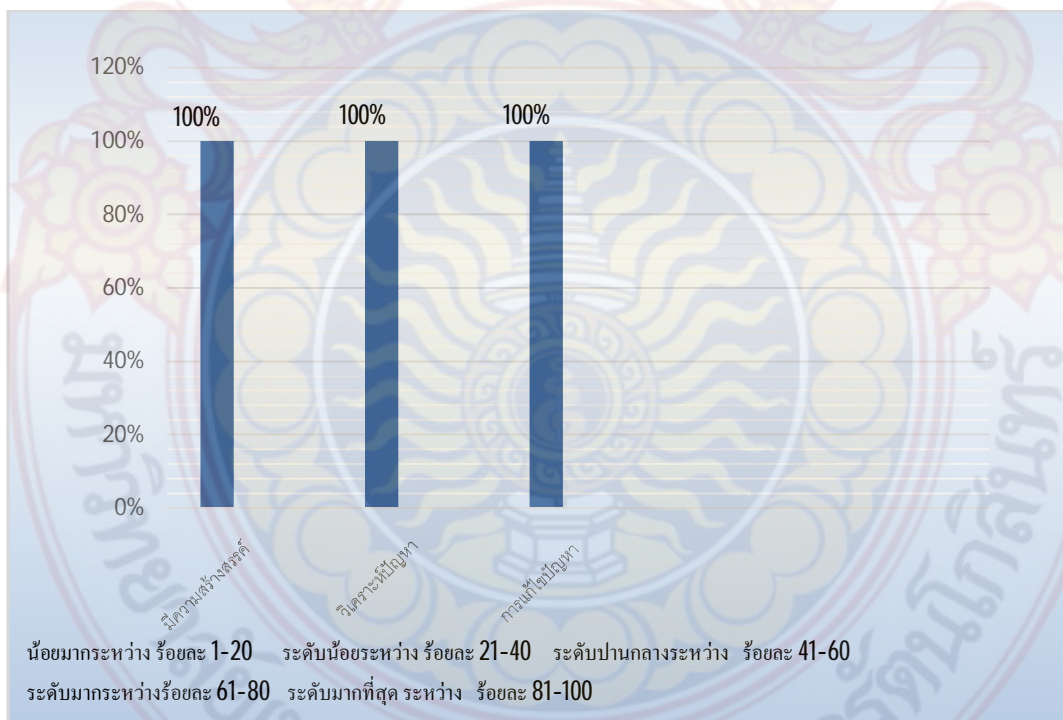
ภาพที่ 4.3 ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ



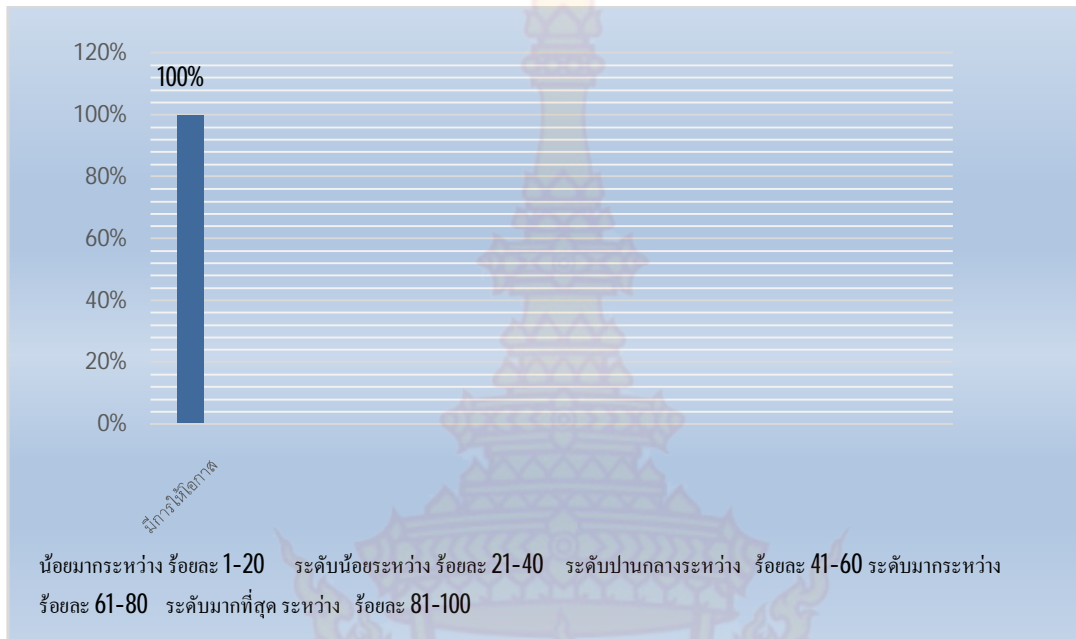
ภาพที่ 4.4 ด้านการร่วมมือในการปฏิบัติ



ภาพที่ 4.5 การร่วมคิด



ภาพที่ 4.6 ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ข้อค้นพบจากการศึกษาพบว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชนศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม นั้นมี 3 ด้าน คือ ด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ ที่ฝ่ายปกครองขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ให้ความสำคัญในเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกัน กับความร่วมมือของประชาชนศึกษากรณี ในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม จากข้อค้นพบวิเคราะห์ได้ว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนนด้านการปรับปรุงปัญหา ความปลอดภัยถนนด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ ด้านร่วมมือในการปฏิบัติ ด้านการร่วมคิด ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน นั้นสำคัญต่อภารกิจในการกระทบต่อส่วนรวมมากน้อย และการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ได้คำนึงถึงกลุ่มการปฏิบัติงานที่ต้องการตอบสนองความต้องการ ในการพัฒนาปลอดภัย ด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างยั่งยืน ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

สรุปผลการศึกษาวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนน ศึกษาความร่วมมือของประชาชน และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชนศึกษากรณี ในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยจึงได้ตั้งข้อคำถามการวิจัย และต้องการ หาคำตอบว่า การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชนทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ส่วนรวมอย่างไร จากวัตถุประสงค์ในการวิจัยจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ประกอบด้วย ด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ ความร่วมมือของประชาชน ตามด้วยองค์ประกอบดังนี้ ด้านร่วมมือในการปฏิบัติ ด้านการร่วมคิด ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน ซึ่งผลสรุปผลการศึกษารวบรวมได้ดังนี้

ด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่าไม่มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทาง เนื่องจากไม่มีอำนาจในการจัดการบริหารส่วนนี้ ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่าไม่มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนน เนื่องจากไม่มีอำนาจในการจัดการบริหารส่วนนี้ ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีการจัดการจุดบกพร่องของถนน ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 100 โดยการประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง

ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีการตรวจสอบผล ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัด พบว่า มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่าไม่มีการอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ เนื่องจากไม่มีหน้าที่ในส่วนนี้ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่าไม่มีการทดสอบพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ เนื่องจากไม่มีหน้าที่ในส่วนนี้ ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่าไม่มีการสร้างกลยุทธ์ด้านลดอุบัติเหตุ เนื่องจากไม่มีหน้าที่ในส่วนนี้

ร่วมมือในการปฏิบัติ ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีการประสานงานซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีการแบ่งหน้าที่ในการทำงาน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีจุดมุ่งหมายเดียวกันในการทำงาน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

ร่วมคิด ในด้านการร่วมคิด ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีความสร้างสรรค์ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100 ในด้านการร่วมคิด ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีการวิเคราะห์ปัญหา จำนวน 15 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100 ในด้านการร่วมคิด ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า การแก้ไขปัญหา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

ด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน ในด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า มีการให้โอกาสซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

อภิปรายผลการศึกษาวิจัย

ผลการศึกษาวิจัยการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณีในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผลการศึกษาวิจัย ดังนี้

เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองในเขตตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยถนน การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ พบว่าการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทาง การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนน ด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุการอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ โดยรวมอยู่ในระดับน้อยที่สุด และมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ความร่วมมือในการปฏิบัติ และกระบวนการส่งเสริม สนับสนุน ในระดับมากที่สุดซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัย ของขวัญชนก พชรวงศ์สกุล (2550) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ 1.1 ด้านพนักงานขับรถจากการสัมภาษณ์

พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าสาเหตุหรือปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากพนักงานขับรถ เรียงลำดับจากมากไปน้อยได้แก่อันดับที่ 1 ความประมาทอันดับที่ 2 ขับรถเร็วอันดับที่ 3 สภาพร่างกายไม่พร้อมอันดับที่ 4 ทำเวลา/ทำรอบอันดับที่ 5 ยาเสพติด/สิ่งมีเมาอันดับที่ 6 ไม่เคารพกฎจราจรอันดับที่ 7 การขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยของผู้โดยสารประจำทาง 1.2 ด้านยานพาหนะ จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 4 กลุ่ม รวมทั้งสิ้น 18 ราย สามารถสรุปผลการวิจัย ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศโดยสาเหตุจากยานพาหนะ ประกอบด้วยอันดับที่ 1 ระบบเบรกไม่ดี อันดับที่ 2 สภาพยางไม่ดีอันดับที่ 3 การไม่ตรวจสอบอุปกรณ์ติดรถอื่นๆอันดับที่ 4 การบรรทุกน้ำหนักเกินมาตรฐาน 1.3 ด้านสภาพถนน จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 4 กลุ่ม รวมทั้งสิ้น 18 ราย สามารถสรุปผลการวิจัย ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศโดยสาเหตุจากสภาพถนนประกอบด้วยอันดับที่ 1 พื้นผิวถนนเป็นหลุม บ่ออันดับที่ 2 ทางโค้งไม่มีป้ายแจ้งเตือนอันดับที่ 3 ทางแยกไม่เหมาะสม และทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจรอันดับที่ 4 ไหล่ถนนใช้งานไม่ได้อันดับที่ 5 จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนเสื่อมสภาพจากการใช้งานถนนแคบไม่เพียงพอกับปริมาณรถและการกีดขวางช่องทางจราจร 1.4 ด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 4 กลุ่ม รวมทั้งสิ้น 18 ราย สามารถสรุปผลการวิจัย ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศโดยสาเหตุจากสิ่งแวดล้อม พบว่า โดยส่วนใหญ่ให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า สภาพแวดล้อมไม่ค่อยมีผลหรือมีผลน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับด้านอื่นๆหรือเป็นปัจจัยอันดับสุดท้าย โดยที่มีผลส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก ซึ่งเป็นเรื่องที่ควบคุมไม่ได้ ซึ่งก็ต้องขึ้นอยู่กับพนักงานขับรถที่ต้องระวังเป็นพิเศษ โดยรวมแล้วไม่ค่อยมีผลมากนักจากกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันโดยเรียงลำดับปัจจัยที่มีผลมากที่สุดไปน้อยที่สุดได้ดังต่อไปนี้ อันดับที่ 1 ปัจจัยด้านพนักงานอันดับที่ 2 ปัจจัยด้านยานพาหนะอันดับที่ 3 ปัจจัยด้านสภาพถนนอันดับที่ 4 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 2. แนวทางการลดอุบัติเหตุและกลยุทธ์และแนวทางในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ 2.1 พนักงานจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขหรือลดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางผู้วิจัยสามารถสรุปแนวทางแก้ไขปัญหาหลักๆ ได้ดังต่อไปนี้ 1. เข้มงวดในการคัดเลือกพนักงาน 2. เข้มงวดในการขออนุญาตใบขับขี่เฉพาะ 3. ปฏิบัติจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัยให้กับพนักงาน 2.2 ด้านยานพาหนะ จากการสัมภาษณ์แนวทางการแก้ไข หรือลดอุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าจากยานพาหนะต้องมีสภาพพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา มีการตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งานทุกครั้ง 2.3 ด้านสภาพถนนจากการสัมภาษณ์ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ที่เกิดจากสภาพถนน ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าเป็นหน้าที่รับผิดชอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาเหล่านี้ 2. ผลการวิเคราะห์เพื่อกำหนดกลยุทธ์ในการลดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศจากประเด็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศ ผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์และสรุปเพื่อกำหนดกลยุทธ์ในการลดอุบัติเหตุได้ดังต่อไปนี้ 2.1 ด้านพนักงาน ใช้กลยุทธ์การลดความเสี่ยงในการขับรถ โดยทุกภาคส่วนต้องมีส่วนร่วมและร่วมมือในการผลักดันกลยุทธ์ให้เกิดประสิทธิภาพโดยประกอบด้วย ผู้ประกอบการ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และพนักงานขับรถ 2.2 ด้านยานพาหนะ ใช้กลยุทธ์ กลยุทธ์การตรวจเช็คสภาพรถและอำนวยความสะดวกโดยเน้นที่ผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง 2.3 ด้านสภาพถนน ใช้กลยุทธ์ถนนสีขาว โดยเน้นที่

กลุ่มหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการเข้ามารับผิดชอบ และดูแลให้ถนนมีสภาพที่อยู่ตลอดเวลา และลดการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลงหรือเป็นถนนที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัย ดำรง ข้าเปลี่ยน (2543) ศึกษาเรื่องจิตสำนึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง การรับรู้ในด้านกฎหมายจราจร มาตรการเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย กฎระเบียบ ข้อบังคับ วิธีการขับขี่รถอย่างปลอดภัย การรับรู้ในเรื่องของส่วนควบเครื่องอุปกรณ์ของรถ พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การตระหนักในเรื่องความปลอดภัยของตนเองและบุคคลที่สาม โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 8 สถานีตำรวจจำนวน 231 ราย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีการรับรู้ในด้านกฎหมายจราจร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับและอุปกรณ์ของรถเป็นอย่างดี ในด้านการปฏิบัติพบว่า มีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่บ้าง แต่ยังคงมีความตระหนักในความปลอดภัยของตนเองและบุคคลที่สามเป็นอย่างมาก และในเรื่องการ แสดงออกถึงความรักที่มีต่อตนเองและเพื่อนมนุษย์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน และยังคงมีความตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความเจ็บปวด ความสูญเสียทางร่างกายและจิตใจ แสดงถึงความรับผิดชอบที่มีต่อสังคม สร้างการยอมรับจากสังคมด้วยวิธีการขับที่อย่างปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ รัชสิทธิ์ สุจริต, ชมพูนุท โมราชาติ และสุรีย์ ธรรมิกบวร (2558) ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธรมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยเงื่อนไขและการมีส่วนร่วมของชุมชนในการ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การสร้างและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนปัจจัย เงื่อนไข และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนพบว่า 1) ปัจจัยการเข้ามามีส่วนร่วมของชุมชนเกิดจากหลายปัจจัยเป็นองค์ประกอบแต่ความต้องการให้ ชุมชนของตนเองเกิดความปลอดภัย มีค่าสูงสุด ค่าเฉลี่ยที่ 4.07 แปลผลอยู่ในระดับมาก 2) เงื่อนไขของการเข้ามามีส่วนร่วมของชุมชน โดยชุมชนเห็นความสำคัญเรื่องป้องกันอุบัติเหตุและเป็น ประโยชน์ต่อสังคม และชุมชนของตนเองมีค่าสูงสุด ค่าเฉลี่ยที่ 4.12 แปลผลอยู่ในระดับมาก 3) การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ผลการศึกษาการมีส่วนร่วมแบ่ง ออกเป็น 4 ประเด็น ได้แก่ (1) การมีส่วนร่วมในเรื่องการศึกษาปัญหาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าชุมชนต้องร่วมกันแสวงหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าสูงสุดร้อยละ 57.10 (2) การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ พบว่าการนำแผนงานการป้องกันอุบัติเหตุเข้าไปดำเนินการในงาน ปกติของชุมชนมีค่าสูงสุดร้อยละ 57.10 (3) การมีส่วนร่วมลงมือปฏิบัติ พบว่าชุมชนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัดมีค่าสูงสุด ร้อยละ 79.90 (4) การมีส่วนร่วมในเรื่องของการ ติดตามประเมินผล พบว่าการตักเตือนให้คำแนะนำของคนในครอบครัวมีค่าสูงสุด ร้อยละ 64.90 สอดคล้องกับภาวิณี เอี่ยมตระกูล (2010) ศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยทางด้านพฤติกรรมของคน ในเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนพบว่าผู้ใช้รถใช้ ถนนส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 40.9) รองลงมาคือประเภทรถโดยสาร ประจำทาง (ร้อยละ 31.1) และรถไฟฟ้า (ร้อยละ 19.4) และมีการใช้รถใช้ถนนประมาณ 5 วัน/สัปดาห์ (วันทำงาน) (ร้อยละ 25.1) โดยเส้นทางของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ใช้เป็นประจำในเขตพระนคร

ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางถนนราชดำเนินมากที่สุด (ร้อยละ 28.4) รองลงมาคือถนนมหาราช ถนนสามเสน (ร้อยละ 17.3) และถนนเยาวราช (ร้อยละ 12.3) สำหรับทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนนจากการสอบถามในเรื่องของเส้นทางที่อันตรายที่สุดในเขตพระนครพบว่า เส้นทางถนนราชดำเนินเป็นถนนอันตรายมากที่สุด (ร้อยละ 25) รองลงมาคือถนนจักรวรรดิ ถนนบำรุงเมือง ถนนท่าพระจันทร์ ถนนพิษณุโลก ถนนเยาวราช และถนนสามเสน (ร้อยละ 12.5) โดยเฉพาะช่วงบริเวณทางแยกจะเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ซึ่งสาเหตุความอันตรายและความเสี่ยงมาจากปัจจัยปริมาณจำนวนยานยนต์ และปริมาณจราจร (ร้อยละ 67.1) โดยคิดว่าประเภทยานพาหนะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 26.5) สำหรับทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนนในเรื่องปัจจัยที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนพบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่คิดว่า ปัจจัยภายนอกเป็นปัจจัยที่เสี่ยงมากที่สุด โดยมีค่าระดับความเสี่ยงเท่ากับ 3.177 รองลงมาเป็นปัจจัยทางด้านถนนและองค์ประกอบของถนน (2.819) สอดคล้องผลงานวิจัยของ วัลลภ ประสงค์กิจ (2543) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศภาคตะวันออก ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ โดยทำการสัมภาษณ์ด้วยวิธีการออกแบบสอบถามจากผู้ที่ใช้บริการที่สถานีขนส่งภาคตะวันออก (เอกมัย) จำนวน 400 ตัวอย่าง เป็นชาย 196 ราย เป็นหญิง 204 ราย ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญมากต่อ ปัจจัยด้านพนักงานและการบริการในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินทาง การขับรถของพนักงานขับรถ การมีประกันอุบัติเหตุสำหรับผู้โดยสาร การตรงต่อเวลา และการไม่จอดรับผู้โดยสารระหว่างทาง ปัจจัยด้านตัวรถโดยสารในส่วนความสบายของที่นั่ง ความสะอาดของภายนอกและภายในรถ ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ ความสะอาดและความสะดวกของห้องสุขา อายุการใช้งานของรถ ระบบกันสะเทือน ปัจจัยด้านสถานที่ คือ ความปลอดภัยของสถานีและที่จอดรถ ในส่วนของปัจจัยด้านราคา ค่าโดยสารและปัจจัยด้านการส่งเสริมการขาย เรื่องการสะสมยอดเดินทางผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัย ของภักวิภาศศักดิ์ศรี (2547) ศึกษาปัจจัยที่พยากรณ์พฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง บริษัทขนส่ง จำกัด โดยมีผลการศึกษาว่า คุณภาพชีวิตในการทำงานการตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากผลการวิจัย การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชนศึกษากรณีในเขต ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และองค์กรมูลนิธิต่างๆ ควรให้ความสำคัญกับส่วนรวมก่อนเป็นอันดับแรก หรือตั้งศูนย์ประสานงานต่างๆ ในพื้นที่ มีหน่วยงานด้านความปลอดภัยโดยตรง
2. ในด้านของสภาพถนนในพื้นที่ของตน ควรให้ประชาชนทุกคน ได้มีส่วนร่วมกันดูแล สอดส่องปัญหาของถนน แล้วแจ้งไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่
3. ผู้บริหารและฝ่ายปกครองในท้องที่ของตน ควรร่วมกันจัดกิจกรรมส่งเสริม สนับสนุนความปลอดภัยบนท้องถนนในทุกๆ ด้านเพื่อสามารถรวบรวมข้อมูล สถิติ เป็นข้อมูลพื้นฐานได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

จากการทำวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

1. ควรศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนน เพื่อนำมาประยุกต์ในการ
ทำการศึกษาในด้านอื่นๆ

2. ควรศึกษาครอบคลุมในทุกๆ ด้านที่มีผลกระทบต่อการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน
เช่น การวางแผนความปลอดภัย การมีส่วนร่วมในความปลอดภัย ผลกระทบบนท้องถนนที่มีผลต่อ
ร่างกาย และทรัพย์สิน เป็นต้น เพื่อสามารถรวบรวมข้อมูล สถิติ เป็นข้อมูลพื้นฐานได้



บรรณานุกรม

- กฤษณ์ เจ็ดวรรณะ และธวัชชัย เหล่าศิริหงส์ทอง. (2540). ปัญหาความปลอดภัยบริเวณทางโค้งอันตรายในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : สภาวิศวกร.
- กรมการขนส่งทางบก. (2552). คู่มือการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย
- กรมทางหลวงชนบท. (2553). คู่มือปฏิบัติงานงานอำนวยความสะดวก. กรุงเทพมหานคร. สำนักอำนวยความสะดวกความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ, ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563. (อัดสำเนา)
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2549). ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน. รายงานประชาชนผลงานปี 2548 - 2549. กรุงเทพมหานคร. บริษัท 10& L.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 - 2555. กรุงเทพฯ : ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2550). การให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนโครงการประเมินผลตามแผนยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2550, กระทรวงมหาดไทย.
- กาญจนา ศรีสวัสดิ์ และคณะสำนักโรคไม่ติดต่อ. กรมควบคุมโรค. (2552). โครงการสำรวจความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถในในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- กิตากร ตั้งสุจริตธรรม. (2552). ระบบตรวจจับการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนแบบทันที. สาขาวิชาวิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์ ภาควิชาวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กุหลาบ รัตนสังข์ธรรม พิสมัย เสรีขจรกิจเจริญ กฤษณ์ ปาลสุทธิ และคณะ. (2553). การพัฒนาแผนกลยุทธ์เครือข่ายการจัดการอุบัติเหตุจราจรทางถนน. ชลบุรี. คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- จันจิรา ไกรพิมาย. (2551). อุบัติเหตุที่พบบ่อยจากการขนส่งสินค้าทางถนนสาเหตุของอุบัติเหตุ วิธีลดและป้องกันอุบัติเหตุ. คณะบัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- จินดา เทพยศ. (2543). ศึกษาแนวทางในการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารขนาดเล็กในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เชาว์ ผอมนะ. (2548). ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการกระทำความผิดกฎจราจร : ศึกษากรณีจังหวัดหนึ่งในภาคใต้. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาศาสตร์การพัฒนาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

- ทศพร จินดาร์ักษ์. (2553). *การบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลของเทศบาลตำบลท่าข้าม*. การศึกษาอิสระ ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- บรรดล สุขปิติ. (2547). *ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการวิจัย*. คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม
- นิพัทธ์เวช สืบแสง. (2526) *การมีส่วนร่วมของชาวเขาในการพัฒนา*, ข่าวสารศูนย์วิจัยชาวเขา. เชียงใหม่ : ศูนย์วิจัยชาวเขา กรมประชาสงเคราะห์.
- นงนุช ตันติธรรม และคณะ. (ม.ป.ป.) *ผลของการเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันต่อการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์*. กรุงเทพมหานคร.
- บุษบา โพอุทัย. (2544). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษาชาย อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี*. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- ประสิทธิ์ จิงสงวนพรสุข. (2526). *พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกในกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2526). *การวิจัยประเมินผล*. กรุงเทพมหานคร : คณะรัฐประศาสนศาสตรสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก. (2552). (29 มกราคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 96 ตอนที่ 9 หน้า 1 - 59.
- พลศักดิ์ จิรไกรศิริ. (2554). *ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์ : เทคนิคแผนที่น่าสนใจการวิจัย*. (พิมพ์ครั้งที่ 6) กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง. คณะรัฐศาสตร์.
- พานทิพย์ แสงประเสริฐ. (2542). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. พยาบาลศาสตร์. (การพยาบาลอนามัยชุมชน).
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. (2010). *การศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน*. จังหวัดปทุมธานี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- แมน ศิริฉาย. (2544). *การศึกษาหาสาเหตุและแนวทางแก้ไขของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น*. ขอนแก่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- รัชสกลิต สุขจิต, ชมพูนุท โมราชาติ และสุรีย์ ธรรมิกบวร. (ตุลาคม 2558). *ทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร*. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*, 2, หน้า 173 – 185.
- ศิโรตม์ พรหมวิหาร. (2551). *กระบวนการการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในกาขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง*. เชียงราย : มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.
- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน. (2552). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555* กรุงเทพฯ : ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน.
- Baguley Chris. (2001). *The importance of a road accident data system and its utilization*. Transport Research Laboratory United Kingdom.
- Cohen, John M. and Uphoff, Norman T. (1977). *Rural Participation : Concepts and Measures for Project Design, Implementation and Evaluation*. In Rural Development

Monograph No. 2 The Rural Development Committee Center for International Studies, Cornell University, January.

Erwin William. (1976). Participation Management : Concept Theory and Implementation. Atlanta G. Georgia State University.

Global Food Safety Partnership. (2008). Speed management : a road safety manual for decision - makers and practitioners. International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies.

Margie Peden and Faculty. (2004). World report on road traffic injury prevention. World Health Organization Geneva.





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ภาคผนวก

การวิจัยเรื่อง การจัดการความปลอดภัยทางถนนกับความร่วมมือของประชาชน ศึกษากรณี ในเขต
ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
แบบสัมภาษณ์ชุดนี้ใช้สำหรับ
ผู้นำชุมชน ฝ่ายปกครองจำนวน 15 คน

แบบสัมภาษณ์

การจัดการ ความปลอดภัยทางถนน	บทสัมภาษณ์
	ชื่อผู้ให้การสัมภาษณ์..... การศึกษา..... เพศ..... อายุ.....
IV1 การปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย IV1.1 สภาพแวดล้อมข้างทาง IV1.2 โครงสร้างพื้นฐานของถนน IV1.3 จุดบกพร่องของถนน IV2 การป้องกันอุบัติเหตุ IV2.1 การตรวจสอบ IV2.2 การรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุ	1.1 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัย ของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมข้างทาง หรือไม่อย่างไร 1.2 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนนหรือไม่อย่างไร 1.3 ในด้านการปรับปรุงปัญหาความปลอดภัยของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการจัดการจุดบกพร่องของถนนหรือไม่อย่างไร 2.1 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการตรวจสอบผล หรือไม่อย่างไร 2.2 ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุ หรือไม่อย่างไร

แบบสัมภาษณ์ (ต่อ)

การจัดการ ความปลอดภัยทางถนน	บทสัมภาษณ์
<p>IV3 การใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุ</p> <p>IV3.1 การอบรม</p> <p>IV3.2 การทดสอบ</p> <p>IV3.3 การสร้างกลยุทธ์</p>	<p>3.1 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการอบรมพัฒนาทักษะด้านการขับขี่หรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p> <p>3.2 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการทดสอบพัฒนาทักษะด้านการขับขี่หรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p> <p>3.3 ในด้านการใช้เทคนิคการลดอุบัติเหตุของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการสร้างกลยุทธ์ด้านลดอุบัติเหตุหรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p>
ความร่วมมือของประชาชน	บทสัมภาษณ์
<p>DV1 ร่วมมือในการปฏิบัติ</p> <p>DV1.1 การประสานงาน</p> <p>DV1.2 การแบ่งหน้าที่</p> <p>DV1.3 จุดมุ่งหมายเดียวกัน</p>	<p>1.1 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการประสานงาน หรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p> <p>1.2 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการแบ่งหน้าที่ หรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p> <p>1.3 ในด้านร่วมมือในการปฏิบัติของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีจุดมุ่งหมายเดียวกัน หรือไม่อย่างไร</p> <p>.....</p>

แบบสัมภาษณ์ (ต่อ)

ความร่วมมือของประชาชน	บทสัมภาษณ์
<p>DV2 ร่วมคิด</p> <p>DV2.1 ความสร้างสรรค์</p> <p>DV2.2 วิเคราะห์ปัญหา</p> <p>DV2.3 แก้ไขปัญหา</p> <p>DV3 กระบวนการส่งเสริม สนับสนุน</p> <p>DV3.1 ให้ออกาส</p>	<p>2.1 ในด้านร่วมคิดของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีความสร้างสรรค์ หรือไม่อย่างไร</p> <p>2.2 ในด้านร่วมคิดของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการวิเคราะห์ปัญหา หรือไม่อย่างไร</p> <p>2.3 ในด้านร่วมคิดของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการวิเคราะห์ปัญหา หรือไม่อย่างไร</p> <p>3.1 ในด้านกระบวนการส่งเสริม สนับสนุนของตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีการให้ออกาสหรือไม่ อย่างไร</p>



แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 - 2555

หลักการและเหตุผล

จากความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในประเทศไทยเมื่อ ปี 2547 มีผู้เสียชีวิต 13,766 คน หรือ 22.21 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยตัวเลขดังกล่าวเป็นเพียงภาพที่ปรากฏให้เห็นเหมือนภาพภูเขาน้ำแข็งเท่านั้น เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้บาดเจ็บ พิการ และความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับครอบครัวของบุคคลเหล่านั้นจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องเข้ามาดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเร่งด่วน และอย่างต่อเนื่องจริงจังศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รวมไปถึงรัฐมนตรีจากกระทรวงที่เกี่ยวข้องเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเพื่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับแรกขึ้น เพื่อบูรณาการการแก้ปัญหา ด้านความปลอดภัยทางถนน ของประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2548 - 2551 แผนฯ ดังกล่าว ได้กำหนดวิสัยทัศน์ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล และมีเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ต่อหนึ่งแสนประชากร ลงจาก 22.21 ในปี พ.ศ. 2547 เหลือ 20.00 ภายในปี พ.ศ. 2551 โดยใช้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านบังคับใช้กฎหมาย 2) ด้านวิศวกรรม 3) ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม 4) ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน และ 5) ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศจากการทำงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับดังกล่าวสามารถลดการสูญเสียลงได้ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยในปี พ.ศ. 2551 มีอัตราการเสียชีวิตต่อหนึ่งแสนประชากร อยู่ที่ 17.77 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าแนวทางในการทำงานและการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนตามแผนแม่บทฯ ฉบับเดิม เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และควรมีการนำมาขยายผล เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหา และลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น ซึ่งยิ่งถือว่าอยู่ในระดับที่สูงอยู่ เมื่อเทียบกับประเทศที่มีรูปแบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เป็นมาตรฐานที่โดยทั่วไปแล้วจะมีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรต่ำกว่า 10

นอกจากนี้ในปี 2552 องค์การสหประชาชาติได้มีการจัดประชุมในเดือนพฤศจิกายน ที่ประเทศรัสเซีย เพื่อเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกได้ยกระดับการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นวาระที่สำคัญของทุกประเทศในโลก โดยใช้ชื่อว่า A Decade of Action for Road Safety 2010 - 2020 องค์การสหประชาชาติ คาดหวังว่าจะสามารถลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกร้อยละ 50 ภายใน 10 ปี ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิก และมีศักยภาพในการจัดการปัญหาดังกล่าว ดังที่ได้แสดงให้เห็นจากการทำงานในช่วงสี่ปีที่ผ่านมาควรจะได้กำหนดเป้าหมายการแก้ปัญหาดังกล่าวให้เป็นวาระที่สำคัญของประเทศ และควรตั้งเป้าในการลดอัตราการเสียชีวิตให้ได้ครึ่งหนึ่งใน 10 ปี ข้างหน้า เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายของ

องค์การสหประชาชาติ แนวทางการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 - 2555 จากการทบทวน การทำงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับเดิม พบว่ายังมีเงื่อนไขหลายประการ ที่สามารถจะพัฒนาหรือปรับปรุง เพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยจากการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็งของการทำงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับเดิม สามารถสรุปถึงปัญหา และอุปสรรคที่สำคัญ และจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขดังนี้ 1. ขาดนโยบายสนับสนุนที่มีความเป็นไปได้ชัดเจนมั่นคงและอย่างต่อเนื่องจากภาครัฐ 2. ขาดการผลักดันอย่างแข็งขัน และมุ่งมั่นจากรัฐบาล 3. ขาดการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ 4. ขาดความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง 5. ความไม่พร้อมของอุปกรณ์ต่างๆ อันเป็นผลเนื่องมาจากงบประมาณในการดำเนินงานที่ค่อนข้างจำกัด 6. พลวัตกรรมความสำนึกในการรับผิดชอบและความร่วมมือของประชาชนในประเทศยังมีน้อย 7. ข้อจำกัดด้านผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ความสามารถสูงในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือประยุกต์เทคโนโลยีที่ถ่ายทอดมาจากต่างประเทศให้เหมาะสมกับสภาพของประเทศไทยดั่งนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ปัญหาให้สอดคล้องกับเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล หรือตามเป้าหมายที่คาดหวังไว้โดยองค์การสหประชาชาติ อาจสรุปถึงสาระสำคัญ 3 ประการที่เป็นการกำหนดกรอบวิธีคิด และวิธีการทำงาน ซึ่งจะแตกต่างจากแผนแม่บทฯฉบับเดิม และต้องใช้เวลาในการเตรียมการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ดังนี้

1. กำหนดแนวทางในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบซึ่งเน้นในเรื่องของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) เป็นผลลัพธ์สูงสุดของแผน (Ultimate Outcome) 2. การเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการแบบคณะกรรมการจาก Top Down Process ภายใต้อำนาจของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเดิมเป็นแบบ Multiple Level คือระดับชาติระดับจังหวัด ขณะเดียวกันก็เน้นการบริหารจัดการในเชิงพื้นที่ (Area) โดยเน้นการมีส่วนร่วม (Empowerment) ระหว่างหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมและท้องถิ่น 3. เพื่อให้แนวทางในข้อแรกและข้อที่สองสามารถนำไปปฏิบัติจำเป็นต้องได้รับการผลักดันจากรัฐบาลให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระเร่งด่วนของชาติสรุปสาระสำคัญในแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. (2552 - 2555) หลักการในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่ 1. การกำหนดวิสัยทัศน์ยุทธศาสตร์และแนวทางขับเคลื่อนของแผนต้องสามารถบูรณาการทั้งในระดับยุทธศาสตร์ชาติ กระทรวง กรม และในระดับพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมาย และแนวทางในการบริหารจัดการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน 2. ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศ ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการวางรากฐานด้านวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) และระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) 3. เป้าหมายของแผนแม่บทฉบับใหม่ควรยึดกรอบขององค์การสหประชาชาติ (UN) และองค์การอนามัยโลก (WHO) เป็นมาตรฐานสากล 4. ยุทธศาสตร์เดิมเป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นด้านเทคนิค ควรกำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการเพื่อการแก้ปัญหาย่างยั่งยืน 5. มีการกำหนดตัวชี้วัดทั้งในระดับ

ยุทธศาสตร์เป้าหมายการให้บริการ และมีกลไกในการติดตามประเมินผลที่ทันต่อเวลาและสถานการณ์

6. แนวทางในการจัดทำแผนตรวจสอบสอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน และแนวทางจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ ชื่อสกุล
วัน เดือน ปีเกิด
สถานที่เกิด
ที่อยู่ปัจจุบัน
สถานที่ทำงาน
วุฒิการศึกษา
พ.ศ. 2546

นายลลิต กิจสมัคร
16 กันยายน 2522
กรุงเทพมหานคร
44/4 หมู่ 2 ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
ต่างประเทศ
การศึกษาระดับปริญญาตรีบริหาร
ธุรกิจบัณฑิตสาขาการจัดการทั่วไป
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

