



ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน
ของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

วิไลวรรณ บัวชุม

การศึกษาอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์



THE EFFECTIVENESS OF ROAD SAFETY MANAGEMENT IN REDUCING ROAD
ACCIDENT BY PHETCHABURI PROVINCIAL LAND TRANSPORT OFFICE

Wilaiwan Buachum

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

ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน
ของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

วิไลวรรณ บัวชุม

การศึกษาอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

ปีการศึกษา 2559

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

THE EFFECTIVENESS OF ROAD SAFETY MANAGEMENT IN REDUCING ROAD
ACCIDENT BY PHETCHABURI PROVINCIAL LAND TRANSPORT OFFICE

Wilaiwan Buachum

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 ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E
เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี
ชื่อผู้วิจัย นางสาววิไลวรรณ บัวชุม
วิชาเอก นวัตกรรมการบริหารและการจัดการรัฐกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉirinง

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรีอนุมัติให้การศึกษาอิสระฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

..... ผู้อำนวยการวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ
(นายรพี ม่วงนนท์)

คณะกรรมการสอบการศึกษาอิสระ

..... ประธานกรรมการ
(ดร.ดวงเนตร สำราญวงศ์)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉirinง)

..... กรรมการ
(ดร.ศิริวัฒน์ เปลี่ยนบางยาง)



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

Independent Study Title The Effectiveness of Road Safety Management in Reducing Road Accident by Phetchaburi Provincial Land Transport Office

Researcher Miss Wilaiwan Buachum

Major Innovative Public Administration and Management

Advisor Associate Professor Pensri Chirinang, 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 Management
(Mr.Rapee Moungnont)

Independent Study Committee

..... Chairperson
(Doungate Someranwong, Ph.D.)

..... Member
(Assoc.Prof.Pensri Chirinang, Ph.D.)

..... Member
(Siriwat Plainbanyang, Ph.D.)

ชื่อการศึกษาอิสระ	ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี
ชื่อผู้วิจัย	นางสาววิไลวรรณ บัวชุม
ชื่อปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉirinง
ปีการศึกษา	2559

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนน (2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 399 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าความสัมพันธ์แบบเพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุแบบมีขั้นตอนตัวแปร

ผลการวิจัย พบว่า 1) สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีมีการจัดการความปลอดภัยทางถนน 5 ด้าน ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม การประเมินผลและระบบสารสนเทศ และด้านวิศวกรรมจราจร 2) การจัดการความปลอดภัยทางถนนมีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญ

คำสำคัญ: สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี, การจัดการความปลอดภัยทางถนน, ประสิทธิภาพ

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาหลัก.....

Independent Study Title	The Effectiveness of Road Safety Management in Reducing Road Accident by Phetchaburi Provincial Land Transport Office
Researcher	Miss Wilaiwan Buachum
Degree Sought	Master of Public Administration
Advisor	Associate Professor Pensri Chirinang, Ph.D.
Academic Year	2016

Abstract

The research aimed (1) to study the effectiveness of the road safety management to reduce road accidents, to study the relationship between a road safety management and the effectiveness of the road safety management. The research is conducted by using a Quantitative research methods were employed. By using the questionnaire from 399 sample populations who were road users in Mueang District, Phetchaburi Province. The data by using the software program for analysis of social data (SPSS program) and used the following statistical tools: frequency distribution, percentage, average, and correlation.

The study found that 1) the road safety management undertaken by the Phetchaburi Provincial Land Transport office contained 5 elements, which were, law enforcement, emergency medical system, public relations and participation, an evaluation and information systems, and traffic engineering. 2) road safety management had significant relation with the effectiveness of the road safety management.

Keywords: Effectiveness, The road safety management, The Phetchaburi Provincial Land Transport Office

Advisor's Signature.....

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาของรองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศรี ฉรินัง ที่ได้กรุณาจับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และรองศาสตราจารย์ พันเอก ดร.วรสิทธิ์ เจริญพุดม ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสาขารัฐประศาสนศาสตร์ ที่สละเวลาให้คำปรึกษาแนะนำให้แนวทางในการศึกษา การศึกษาอิสระฉบับนี้จึงมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น จึงขอกราบขอบพระคุณในความเมตตาของอาจารย์ วัณ โสภาสนี้

ขอขอบคุณจังหวัดเพชรบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ที่สนับสนุนการศึกษาและให้โอกาสข้าพเจ้าไปทำการศึกษาลอดหลักสูตรการศึกษา ตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ให้ความร่วมมือและช่วยเหลือในการตอบแบบสอบถามในการวิจัย

ขอขอบพระคุณคณาจารย์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีรัตนโกสินทร์ ที่กรุณาสร้างองค์ความรู้และประสบการณ์ชีวิต

ความสำเร็จในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาขอน้อมบูชาแต่คุณบิดา มารดา พี่น้อง และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ทำให้กำลังใจให้การสนับสนุนให้การช่วยเหลือในการทำการศึกษาอิสระจนสำเร็จด้วยดี

ท้ายนี้ ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลทุกท่านที่ได้กรุณาสละเวลาให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับการศึกษานี้

วิไลวรรณ บัวชุม

มกราคม 2559

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(2)
กิตติกรรมประกาศ	(3)
สารบัญ	(4)
สารบัญตาราง	(6)
สารบัญภาพ	(9)
สารบัญกราฟ	(10)
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์	7
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	7
1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ	8
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	10
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	12
2.2 แนวคิดด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน	19
2.3 แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ	29
2.4 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2556 - 2559	32
2.5 กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนตามมติ ครม.	34
2.6 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	36
พ.ศ. 2554	
2.7 นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 5E	37
2.8 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเพชรบุรี	46
2.9 ข้อมูลของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี	50
2.10 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	51
2.11 กรอบแนวคิดการวิจัย	60
2.12 สมมติฐานการวิจัย	60
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 แนวทางการวิจัย	61
3.2 การสร้างและทดสอบเครื่องมือทางการวิจัย	62
3.3 พื้นที่และประชากรทางการวิจัย	64
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	66

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	66
บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัย	
4.1 ผลการศึกษา	68
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการวิจัย	86
5.2 อภิปรายผล	89
5.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	93
บรรณานุกรม	94
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก แบบสอบถามเพื่อการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัย ทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของ สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี.....	98
ภาคผนวก ข การแปลผลค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC)ของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย ประวัติผู้วิจัย	108
	111



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเวลาปกติ พ.ศ. 2552 – 2555 จังหวัดเพชรบุรี	4
1.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์..... พ.ศ. 2553 – 2556 จังหวัดเพชรบุรี	5
2.1 พัฒนาการของกระบวนการทัศนความปลอดภัยทางถนน	19
2.2 เป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนในช่วงปี 2556 – 2559	33
2.3 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี	47
2.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี	47
2.5 ประเภทที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี	47
2.6 ประเภทที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี	48
2.7 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี	48
2.8 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี	48
2.9 จุดที่เกิดเหตุ พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี.....	48
2.10 จุดที่เกิดเหตุ พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี.....	49
3.1 กลุ่มตัวอย่างของการวิจัย.....	65
4.1 แสดงค่าความถี่ และค่าร้อยละ ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนตัวกลุ่ม ตัวอย่างโดยภาพรวมและรายด้าน	69
4.2 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่าง ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงาน..... จังหวัดเพชรบุรีในภาพรวมและรายด้าน	70
4.3 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่าง ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงาน..... จังหวัดเพชรบุรีด้านการบังคับใช้กฎหมาย	71
4.4 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.....	71
4.5 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่ มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522.....	72
4.6 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่าง ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงาน..... จังหวัดเพชรบุรีด้านวิศวกรรมจราจร	73

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.7 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านงานวิศวกรรมทางถนน	73
4.8 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านงานวิศวกรรมจราจร.....	74
4.9 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม.....	74
4.10 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์	75
4.11 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านการมีส่วนร่วม	76
4.12 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน	76
4.13 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน.....	77
4.14 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล.....	78
4.15 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านอาสาสมัคร.....	79
4.16 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง..... ที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัด..... เพชรบุรีด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	80

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.17 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีต่อการบูรณาการของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีในการจัดการความปลอดภัยทาง ถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนโดยภาพรวม	80
4.18 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการบูรณาการของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีในการจัดการความปลอดภัยทาง ถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านรูปแบบการทำงานระหว่าง ภาคส่วนต่าง ๆ และการบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงาน.....	81
4.19 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชน..... ที่มีต่อการบูรณาการของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีในการจัดการความปลอดภัยทาง ถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่าย และการสร้างศูนย์กลางเครือข่ายทุกระดับ	82
4.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการบูรณาการของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีกับ การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี	83

สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
1. (10 สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของผู้มีอายุ 15 – 29 ปี ในปี 2555)	23
2. การเปลี่ยนแปลงกฎหมายเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม	23
3. อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน โดยการคาดประมาณต่อประชากร 100,000 คน	25
ของประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ. 2554 (2011)	
4. จำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนต่อประชากร 1,000 คน ในประเทศ	25
ในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ. 2554 (2013)	
5. มุมมองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในมิติของความเสี่ยงของการชนและความเสี่ยง	28
ของระบบขนส่ง	



สารบัญกราฟ

กราฟที่	หน้า
1. กราฟสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเวลาปกติ พ.ศ. 2552 – 2555 จังหวัดเพชรบุรี	4
2. กราฟที่ 2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 – 2556 จังหวัดเพชรบุรี.....	6



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก เป็นปัญหาที่มีความรุนแรงมากขึ้นโดยตลอด องค์การอนามัยโลก รายงานอุบัติเหตุ เมื่อปี พ.ศ. 2551 ว่าในปี พ.ศ. 2547 อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุการตายอันดับ 9 ของโลกหรือปีละมากกว่า 1.27 ล้านคน (ชุตินา เจียมใจ , กรัณฑรัตน์ บุญช่วยธนาสิทธิ์และ ประเสริฐศักดิ์ กายนาคา, 2559, หน้า 206) และในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยติดอันดับ 3 ของโลกมี สัดส่วนการเสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคน และคาดว่าจะมีความรุนแรงมากขึ้นจนกลายเป็นสาเหตุของการเสียชีวิต ภายในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ.2030) ที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติได้สนับสนุนให้มีการประชุม ระดับรัฐมนตรี เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนโลก เมื่อวันที่ 18 – 20 พ.ย. พ.ศ. 2552 ณ กรุงมอสโก ซึ่ง ผลการประชุมได้มีการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันที่จะให้ประเทศสมาชิกสหประชาชาติ ให้ความสำคัญกับการลงมือแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง (ปฏิญญามอสโก) และเรียกร้องให้ที่ประชุมใหญ่ สหประชาชาติให้การรับรองปฏิญญามอสโกซึ่งในที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติ ได้ให้การรับรองปฏิญญามอสโก และประกาศให้ช่วง ค.ศ. 2011 – 2020 (พ.ศ. 2553 – 2563) เป็น Decade of Action for Road Safety “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” และเชิญชวนประเทศสมาชิกให้ความสำคัญกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง มีเป้าหมาย ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2564

ในปี พ.ศ. 2558 องค์การอนามัยโลก รายงานอุบัติเหตุของไทยอยู่ในอันดับ 2 ของโลกที่มีคนตาย บนถนน จำนวน 24,237 คนหรือคิดเป็นอัตราเสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากรแสนคนและประเทศไทยยังเป็นอันดับ 1 ของโลกในอัตราตายจากรถจักรยานยนต์(องค์การอนามัยโลก, 2560, หน้า 3) สำหรับ ประเทศไทย ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุอันดับต้น ๆ ในปี พ.ศ. 2541 – 2552 มีผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ยปีละ 19.92 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิตอยู่ที่ อัตรา 17.39 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2558, หน้า3) ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติอยู่ในอัตราสูงจาก อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ และสังคม รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการเยียวยา และแก้ปัญหาในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีผู้เสียชีวิตบาดเจ็บและ พิการ ส่วนใหญ่อยู่ในวัยเด็กและเยาวชน อันเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าในการพัฒนาประเทศ แต่ต้องมา เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการก่อนที่จะทำประโยชน์ให้กับประเทศชาติ และจากการวิเคราะห์สาเหตุเกิด อุบัติเหตุในประเทศไทย พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ผู้ขับขี่มีพฤติกรรม การขับขี่ไม่ปลอดภัย

มีการเสพยาเสพติด มีนเมา ประมาท คึกคะนอง และไม่เคารพกฎจราจร ประกอบกับสภาพของรถไม่ปลอดภัย สิ่งเหล่านี้ถือเป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกในด้านความปลอดภัยและวินัยจราจร เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลงให้ได้มากที่สุด เพื่อเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่และยานพาหนะ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลสำคัญของจังหวัด และรณรงค์เพื่อกระตุ้นเตือนให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกในการช่วยกันป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมุ่งที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการเสริมสร้างความปลอดภัย ในระบบการจราจรและเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมป้องกันการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทยมีการประมาณกันว่าในทุก ๆ หนึ่งชั่วโมงจะมีผู้เสียชีวิตบนถนนถึง 3 คน ทำให้สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีสูงถึงกว่า 13,000 รายต่อปี ก่อให้เกิดความสูญเสียถึงชีวิตในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานเป็นอันดับที่หนึ่งและเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับห้าในทุกกลุ่มอายุ รองจากโรคเอดส์ โรคเส้นเลือดในสมองแตก หัวใจและโรคเบาหวาน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินมาตรการ เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเต็มที่ แต่ตัวเลขผู้เสียชีวิตดังกล่าวยังคงสูงอย่างต่อเนื่อง สิ่งที่น่าสนใจอย่างหนึ่ง คือ นโยบายและมาตรการหลาย ๆ ด้านเน้นไปที่การรณรงค์และการให้ความรู้ประชาชน แต่ที่ผ่านมายังพบว่า การแก้ปัญหา เฉพาะผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ซึ่งในเรื่องนี้ Dr. William Haddon ศาสตราจารย์ทางด้านความปลอดภัยทางถนนเคยกล่าวไว้ว่า มาตรการที่ดีที่สุดที่จะลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน คือ การบังคับใช้กฎหมาย และการปรับปรุงสภาพถนน เช่นเดียวกันกับนโยบายของคณะกรรมการการขนส่งประเทศออสเตรเลีย ได้เสนอไว้ในแผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศว่า ปัจจัยที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงได้มากที่สุด คือ การยกระดับความปลอดภัยของถนน เพราะจะสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ถึง 50 % (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2555, หน้า 1)

การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ผลอย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องกำหนดแนวทางมาตรการการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2547 เห็นชอบตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ (Thailand Road Safety Action Plan) พ.ศ. 2547 – 2551 ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้าน คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education Public Relation and Participation)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information)

จากแผนปฏิบัติการดังกล่าว จะเห็นว่าเป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ทั้งผู้รักษากฎหมาย ประชาชนตลอดจนองค์กรภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทสำคัญและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการสูญเสียด้านชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ โดยอาจเป็นหน่วยดำเนินการเองหรือเป็นหน่วยสนับสนุนให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนบรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรม ประเทศไทยมีกฎหมายที่ป้องกันปัจจัยเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น มาตรการเมาไม่ขับ ไม่รับ-ไม่โทร การใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย และการควบคุมเด็กที่เด็กที่อายุไม่ถึงเกณฑ์ขับรถ แต่การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ที่จะมีผลต่อการปฏิบัติตามกฎระเบียบในการใช้รถใช้ถนนต่างหากที่มีข้อจำกัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกำลังเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เพียงพอ ทั้งนี้หากจะดูแลบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสูงสุดแล้วอาจจำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่ทุกกิโลเมตรบนท้องถนนและสี่แยกซึ่งมีอาจเป็นไปได้ แม้จะมีข้อจำกัดเรื่องอัตรากำลังเจ้าหน้าที่แต่ก็อาจเฟิกเฉยต่อการบังคับใช้กฎหมายเพื่อความสงบสุข เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน เพื่อการจราจรที่คล่องตัว และที่สำคัญเพื่อลดการเสียชีวิตและอุบัติเหตุได้ ดังนั้นเมื่อมีข้อจำกัดเรื่องอัตรากำลัง แต่ยังคงมีความจำเป็นต้องกำกับดูแลให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎหมายและกติกาของสังคม หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องด้านการจราจร เช่น กรมการขนส่งทางบกจึงได้พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศขึ้นมา เพื่อพัฒนาการมีส่วนร่วมภาคพลเมืองในการบังคับใช้กฎหมาย จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคพลเมืองในการบังคับใช้กฎหมายของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพต่อไป (อัมชโรค์ รันตนติลภ ฌ ภูเก็ต, 2555, หน้า 1 -3)

จังหวัดเพชรบุรี เป็นจังหวัดประตูสู่ภาคใต้มีถนนเพชรเกษมตัดผ่าน จำนวนรถที่สัญจรผ่านจังหวัดเพชรบุรีมีจำนวนมาก ทำให้จังหวัดได้รับผลกระทบต่อปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต การบาดเจ็บและพิการของประชาชน ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ปัญหาดังกล่าว นอกจากจะนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน สภาพจิตใจของผู้ประสบภัยและบรรดาผู้ใกล้ชิด ซึ่งประเมินค่าได้ยาก แล้วยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล ประกอบกับปัจจุบันจังหวัดเพชรบุรี มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเป็นจำนวนมาก จังหวัดเพชรบุรีได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนนซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากการใช้รถใช้ถนนอย่างขาดวินัย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สภาพถนน ยานพาหนะไม่ปลอดภัยตลอดจนร่างกายไม่พร้อมในขณะที่ขับขี่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ อีกทั้งเป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินในการแปรพระราชฐาน ณ พระราชวังวังไกลกังวลอีกด้วย(สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี, <http://phetchaburi.go.th/data/pd/d40.pdf>, 1 ธันวาคม 2559)

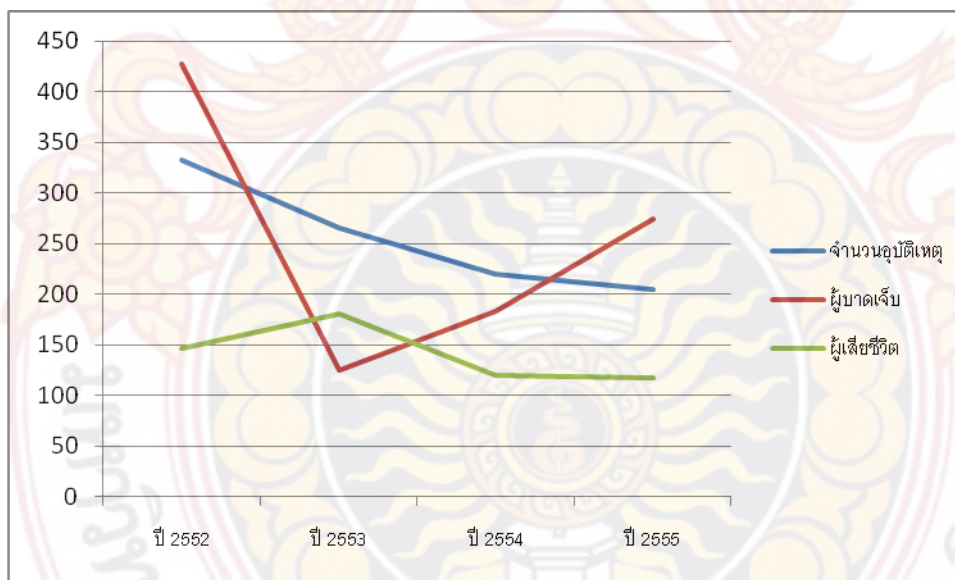
ตารางที่ 1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเวลาปกติ พ.ศ. 2552 – 2555 จังหวัดเพชรบุรี

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ	อุบัติเหตุต่อวัน	ผู้บาดเจ็บ	ผู้บาดเจ็บต่อวัน	ผู้เสียชีวิต	ผู้เสียชีวิตต่อวัน
ปี 2552	333	0.1/วัน	427	1.1/วัน	146	0.4/วัน
ปี 2553	266	0.7/วัน	125	0.3/วัน	181	0.5/วัน
ปี 2554	220	0.6/วัน	183	0.5/วัน	120	0.3/วัน
ปี 2555	205	0.6/วัน	274	0.7/วัน	118	0.3/วัน
เฉลี่ยต่อวัน		0.7/วัน		0.6/วัน		0.4/วัน

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 93.

จากตารางที่ 1.1 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 – 2555 มีจำนวนลดลงเรื่อย ๆ แต่จำนวนผู้บาดเจ็บนั้นมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นลง และจำนวนผู้เสียชีวิตก็มีแนวโน้มลดลง โดยสรุปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 – 2555 จำนวนอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 0.7 ครั้งต่อวัน จำนวนผู้บาดเจ็บเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 0.6 คนต่อวัน และจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 0.4 คนต่อวัน

กราฟที่ 1 กราฟสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเวลาปกติ พ.ศ. 2552 – 2555 จังหวัดเพชรบุรี



ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 93.

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเวลาปกติดังกล่าวข้างต้น ส่วนใหญ่มักเกิดกับถนนสายรอง ประเภทยานพาหนะที่เกิดมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ และสาเหตุส่วนใหญ่ที่เกิด คือ จากการใช้ความเร็ว และการตัดหน้ากระชั้นชิด สำหรับถนนสายหลัก การเกิดอุบัติเหตุมักเกิดจากทางตรง และการใช้ความเร็วสูง ประเภทรถที่เกิดมากที่สุด คือ รถเก๋งและรถปิคอัพ ปัญหาที่เกิดอุบัติเหตุ การใช้รถใช้ถนนอย่างขาดวินัย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สภาพถนน ยานพาหนะไม่ปลอดภัย ตลอดจนร่างกายไม่พร้อมในขณะที่ขับขี่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี, 2556, หน้า 94)

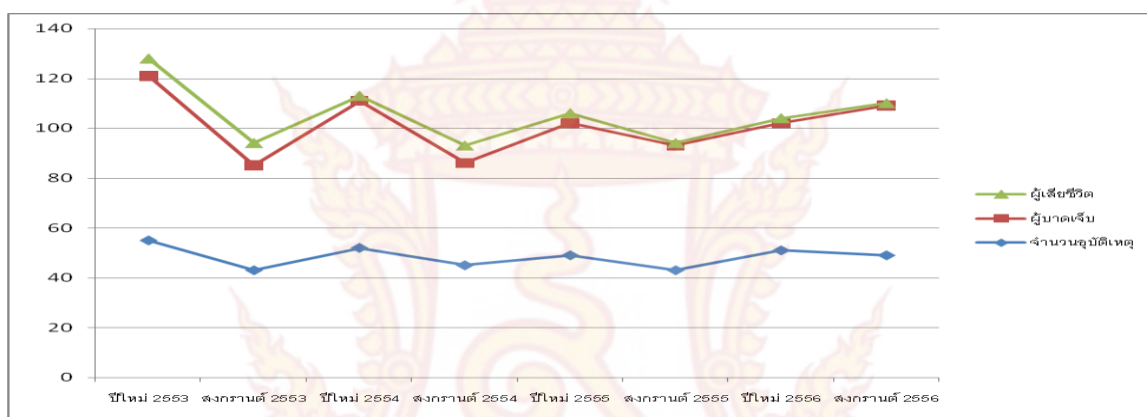
ตารางที่ 1.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 – 2556 จังหวัดเพชรบุรี

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ	อุบัติเหตุต่อวัน	ผู้บาดเจ็บ	ผู้บาดเจ็บต่อวัน	ผู้เสียชีวิต	ผู้เสียชีวิตต่อวัน
ปีใหม่ 2553	55	7/วัน	66	9/วัน	7	1/วัน
สงกรานต์ 2553	49	7/วัน	53	7.6/วัน	4	0.6/วัน
ปีใหม่ 2554	43	6/วัน	42	6/วัน	9	1.2/วัน
สงกรานต์ 2554	43	6/วัน	50	7.1/วัน	1	0.1/วัน
ปีใหม่ 2555	52	7/วัน	59	8/วัน	2	0.2/วัน
สงกรานต์ 2555	51	7.3/วัน	51	7.3/วัน	2	0.3/วัน
ปีใหม่ 2556	45	6/วัน	41	6/วัน	7	1/วัน
สงกรานต์ 2556	49	7/วัน	60	8.6/วัน	1	0.1/วัน
เฉลี่ยต่อวันปีใหม่	6.5/วัน		7.2/วัน		0.8/วัน	
เฉลี่ยต่อวันสงกรานต์	6.8/วัน		7.6/วัน		0.3/วัน	

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 93.

จากตารางที่ 1.2 จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 – 2556 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นลดลงเปลี่ยนแปลงไปในแต่ละปี จำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นลดลงเปลี่ยนแปลงไปในแต่ละปีเช่นเดียวกันกับจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและจำนวนผู้เสียชีวิต สรุปรubyโดยเฉลี่ย จำนวนอุบัติเหตุต่อวันในช่วงเทศกาลสงกรานต์เกิดขึ้นมากกว่าเทศกาลปีใหม่ คือ 6.8 ครั้งต่อวันแต่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ เท่ากับ 6.5 ครั้งต่อวัน จำนวนผู้บาดเจ็บเฉลี่ยต่อวันในช่วงเทศกาลสงกรานต์ก็มีผู้บาดเจ็บมากกว่าเทศกาลปีใหม่ คือ 7.6 คนต่อวัน แต่ในเทศกาลปีใหม่ เท่ากับ 7.2 คนต่อวัน แต่จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อวันในช่วงเทศกาลปีใหม่มากกว่าเทศกาลสงกรานต์ คือ 0.8 คนต่อวัน แต่ในเทศกาลสงกรานต์ เท่ากับ 0.3 คนต่อวัน

กราฟที่ 2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 – 2556 จังหวัดเพชรบุรี



ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 93.

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ดังกล่าวข้างต้น ประเภทที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ สาเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ตัดหน้ากระชั้นชิด ส่วนใหญ่จุดที่เกิดเหตุ คือ ทางตรง ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ คือ ช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี, 2556, หน้า 1 – 2)

สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี เป็นหน่วยราชการบริหารส่วนภูมิภาค ลักษณะงานเป็นงานควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในเขตจังหวัด โดยดำเนินการด้านการประกอบการขนส่ง การวางแผน การจัดระเบียบการขนส่งภายในจังหวัด การตรวจการ การส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง สถานีขนส่งผู้โดยสาร การบริการประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ การตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตผู้ประจํารถ และใบอนุญาตขับรถ ทั้งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยการรถยนต์ และกํากับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยการรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งภายในจังหวัด และกํากับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และกํากับดูแลสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาและสถานีขนส่ง ตลอดจนปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง (กรมการขนส่งทางบก, <http://apps.dlt.go.th/hr/web2556>, 5 ธันวาคม 2559)

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี เพื่อแสวงหาแนวทางที่เหมาะสมในการใช้ยุทธศาสตร์ 5E ที่สามารถใช้ได้กับการทำงานทั้งในรูปแบบทั่ว ๆ ไป การนำยุทธศาสตร์ 5E ไปใช้ให้เกิดการเสริมศักยภาพซึ่งกันและกัน มีกลไกการขับเคลื่อนระดับพื้นที่โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของคนภายในพื้นที่ เพื่อสร้างความยั่งยืนในการแก้ปัญหาและสามารถก้าวไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ การผลักดันให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนจะต้องปรากฏอยู่ในแผนการบริหารราชการแผ่นดินในทุกแผน และมีโครงสร้างการสนับสนุนด้านงบประมาณที่ชัดเจนต่อเนื่อง และสามารถตรวจสอบติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน การสร้างความรู้ใหม่ที่จำเป็นต่อการแก้ปัญหาในระยะยาวที่สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศต่อไป

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อศึกษาประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- 2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัย

3. ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตด้านเนื้อหาการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยต้องการศึกษาประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี จำกัดขอบเขตการศึกษา อ้างอิงตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2547 แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ Thailand Road Safety Action Plan พ.ศ. 2547 – 2551 โดยมีเนื้อหาได้แก่

- 1) การจัดการความปลอดภัยทางถนน จำแนกการศึกษาตามยุทธศาสตร์ 5E ออกเป็น ดังนี้
 - 1.1 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
 - 1.2 ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)
 - 1.3 ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education Public Relation and Participation)
 - 1.4 ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS)
 - 1.5 ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation & Information)

2) ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ประกอบด้วย

2.1 ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ

2.2 การบรรลุวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย

3) การค้นคว้าเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากภายในประเทศที่มีเกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E

ขอบเขตด้านพื้นที่ การศึกษาครั้งนี้ มีขอบเขตด้านพื้นที่ในการศึกษา คือ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยการสอบถามผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตจังหวัดเพชรบุรี

ขอบเขตของประชากร ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตจังหวัดเพชรบุรี

4. นิยามศัพท์เฉพาะ

1. การจัดการความปลอดภัยทางถนน คือ การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ผลอย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องกำหนดแนวทาง มาตรการ การดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน (5E) ได้แก่ 1) ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย 2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร 3) ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม 4) ยุทธศาสตร์ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน 5) ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ

1.1 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) หมายถึง การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การมีวินัยจราจรและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

1.2 ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) หมายถึง การใช้หลักวิศวกรรมจราจรมาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยให้มีการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนที่มีลักษณะเป็นอันตรายก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

1.3 ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education Public Relation and Participation) หมายถึง การให้ความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้ประชาชนได้รับทราบ และตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตของตนเอง ปลุกฝังให้เยาวชนมีวินัยจราจร

1.4 ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) หมายถึง การให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น การรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเบื้องต้นอย่างถูกวิธีและการส่งต่อผู้บาดเจ็บสู่สถานพยาบาลอย่างมีประสิทธิภาพ

1.5 ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation & Information) หมายถึง การจัดทำรายงานและประเมินผลการปฏิบัติเพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและสั่งการการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมได้

2. ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ประกอบด้วย

2.1 ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ

2.2 การบรรลุวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย

3. การจราจรทางถนน คือ การใช้ทางของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน

4. กฎหมายจราจร หมายถึง พระราชบัญญัติที่ตราขึ้นเพื่อบังคับใช้ให้พึงกระทำ และงดเว้นการกระทำ ที่เป็นการขัดต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย การวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

5. การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน หมายถึง การได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือบาดเจ็บเล็กน้อยที่เกิดจากการชนกันจากการจราจรทางถนน

6. การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน หมายถึง การเสียชีวิตที่เกิดขึ้นภายใน 30 วันของการเกิดการชนกันจากการจราจรทางถนน

7. อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น โดยไม่คาดคิด ไม่มีการวางแผนล่วงหน้า และไม่สามารถควบคุมได้ ที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งจะทำให้เกิดความสูญเสียต่อผู้ประสบอุบัติเหตุบุคคลอื่น ๆ หรือสิ่งของที่เกี่ยวข้อทั้งทางด้านร่างกาย และจิตใจ อาจจะบาดเจ็บ พิการ หรือรุนแรงถึงเสียชีวิต

8. การลดอุบัติเหตุ คือ การลดหรือป้องกันเหตุการณ์อาจจะเกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจหรือคาดคิดมาก่อนให้ลดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและบุคคลได้รับอันตรายทางร่างกายและจิตใจ และอาจจะลดการบาดเจ็บ พิการ หรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากการศึกษาวิจัย ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่

5.1 เพื่อทราบถึงประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

5.2 เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนจากผลงานวิจัยทางวิชาการ ซึ่งได้มาจากเอกสารต่าง ๆ ที่เผยแพร่ ได้แก่ บทความ ตำราและวิทยานิพนธ์ที่ได้มาจากห้องสมุดของมหาวิทยาลัยต่าง ๆ และการสืบค้นทางอินเทอร์เน็ต (Internet) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

- 1.1 ทฤษฎีการบริหารจัดการ
- 1.2 ทฤษฎีและแนวคิดการเกิดอุบัติเหตุ
- 1.3 ทฤษฎีโดมิโน
- 1.4 แนวคิดและความหมายเกี่ยวกับประสิทธิผล

2. แนวคิดด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

- 2.1 พัฒนาการของกระบวนการทัศน์ความปลอดภัยทางถนน
- 2.2 ข้อค้นพบที่สำคัญของรายงานสถานการณ์โลก
- 2.3 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ.2556 (2013)
- 2.4 วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน Safety Culture
- 2.5 การจัดการด้านความปลอดภัยจากมิตูอุปสงค์และอุปทาน

3. แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ

4. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ.2556 – 2559
5. กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนตามมติ ครม.
6. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554
7. นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 5E
8. ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเพชรบุรี
9. ข้อมูลของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

10. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

11. กรอบแนวคิดการวิจัย

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีการบริหารจัดการ

Bartol & Martin (Bartol & Martin, 1997, p.6) ได้ให้ความหมายของการบริหารจัดการว่าเป็นกระบวนการปฏิบัติเพื่อให้บังเกิดผลสัมฤทธิ์ ตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายขององค์การ ซึ่งการบริหารจัดการองค์การเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. การวางแผน (Planning) คือ กระบวนการกำหนดเป้าหมายวัตถุประสงค์ ตัดสินใจเลือกวิธีปฏิบัติเป็นขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อให้นำไปสู่การบรรลุเป้าหมายวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้
2. การจัดองค์การ (Organizing) คือ กระบวนการจัดปัจจัยทรัพยากรต่าง ๆ รวมถึงบุคคลเข้าสู่โครงสร้างของการแบ่งงานตามภารกิจหน้าที่ต่าง ๆ ที่สัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน กำหนดลักษณะการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้
3. การนำหรือสั่งการ (Leading or Directing) คือ กระบวนการมอบหมายสั่งการให้บุคลากรปฏิบัติภารกิจหน้าที่ตามโครงสร้างงานที่กำหนด ใช้ความเป็นผู้นำสร้างอิทธิพลโน้มน้าวบุคลากรให้ปฏิบัติงานอย่างได้ผล (Productive)
4. การควบคุม (Controlling) คือ กระบวนการติดตาม ตรวจสอบ กำกับ ดูแล แนะนำ การแก้ไขให้บุคลากรปฏิบัติกิจกรรมหรืองานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพที่พึงปรารถนา และให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ

Henri Fayol ได้เสนอหลักการบริหารจัดการ (The Principles of Management) 14 ประการที่ผู้บริหารจะต้องตระหนักและนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (Henri Fayol, <http://adisony.blogspot.com/2012/10/henri-fayol.html?m=1>, December 5,2016)

1. หลักการแบ่งงานกันทำ (Division of Work) เป็นหลักการบริหารที่รู้จักมากที่สุด ซึ่งให้ความสำคัญกับการแบ่งงานกันทำตามความชำนาญ เพื่อให้เกิดความแม่นยำในการทำงานมากขึ้น ลดความสูญเสียในการทำงาน เพิ่มผลผลิตให้กับองค์การและสร้างสูตรการฝึกอบรมพนักงานให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด
2. หลักการกำหนดอำนาจหน้าที่ (Authority) เป็นหลักการบริหารที่ Henri Fayol เห็นว่า ผู้บริหารมีสิทธิที่จะสั่งการให้ผู้ใต้บังคับบัญชาเชื่อฟังและทำตามคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมาย และผู้บริหารที่ดีจะต้องมีทั้งอำนาจหน้าที่ตามตำแหน่งงานและอำนาจที่เกิดจากคุณลักษณะเฉพาะของตนเอง

3. หลักการรักษาระเบียบวินัย (Discipline) เป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญที่จะทำให้พนักงานเกิดความเชื่อฟังและถือปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ขององค์การ เป็นการที่ จะสะท้อนให้เห็นถึงการเคารพกฎระเบียบมากกว่าที่จะเป็นความเกรงกลัว ฉะนั้น การขาดระเบียบวินัย จะทำให้ภาวะผู้นำขององค์การ มีความอ่อนแอ และการรักษาระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัดจะนำไปสู่การสร้างสรรคภาวะผู้นำที่มีประสิทธิภาพ

4. หลักเอกภาพในการบังคับบัญชา (Unity of Command) เป็นหลักการบริหารที่ Henri Fayol เสนอว่าผู้ใต้บังคับบัญชา 1 คน จะต้องรับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาเพียง 1 เท่านั้น จึงจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน ขณะเดียวกันผู้ใต้บังคับบัญชาก็จะไม่เกิดความสับสนในการปฏิบัติตามคำสั่ง

5. หลักเอกภาพของเป้าหมาย (Unity of Direction) เป็นหลักการบริหารที่องค์การจะต้องมีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ ทำให้เกิดเอกภาพในการดำเนินงานมีการประสานงานที่แข็งแกร่งและทุ่มเทการใช้ทรัพยากรขององค์การได้ตรงตามเป้าหมาย

6. หลักผลประโยชน์ของบุคลากรในองค์การต้องส่งเสริม สนับสนุนผลประโยชน์ขององค์การ (Subordination of Individual Interests to the General Interests) เป็นหลักการบริหารที่ Henri Fayol มีเป้าหมายเพื่อให้การบริหารงานในองค์การเกิดสถานการณ์ต่อไปนี้มากที่สุด คือ การเพิกเฉยของบุคลากร ความเห็นแก่ตัว ความขี้เกียจ ความอ่อนแอ และความเฉื่อยชา เพราะสาเหตุดังกล่าวเป็นที่มาของความขัดแย้งในทุครั้งที้องค์การจะก้าวไปข้างหน้า

7. หลักการจ่ายค่าจ้าง (Remuneration) เป็นหลักการบริหารที่มุ่งให้องค์กรเลือกวิธีการจ่ายค่าจ้างให้เหมาะสมกับบุคลากร และทำให้ระบบการจ่ายค่าจ้างเป็นสิ่งที่สร้างแรงจูงใจให้แก่บุคลากรมากที่สุด และจำเป็นที่จะต้องใช้หลาย ๆ วิธีคละกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของงานและลักษณะเฉพาะของบุคลากร

8. หลักการรวมอำนาจ (Centralization) เป็นหลักการบริหารที่ Henri Fayol เห็นว่าเป็นความจำเป็นที่ผู้บริหารจะรับรู้ข้อมูลข่าวสารทุกอย่างขององค์การ แล้วจึงดำเนินการตัดสินใจ ทั้งนี้จะเกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบริหารงาน

9. หลักการกำหนดสายงานการบังคับบัญชา (Scalar Chain) เป็นหลักการที่แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้บังคับบัญชาสูงสุดเชื่อมโยงไปถึงตำแหน่งล่างสุด เป็นการแสดงให้เห็นถึงช่องทางในการติดต่อสื่อสารตามสายงานหรือสายการบังคับบัญชาตามปกติ อย่างไรก็ตาม Henri Fayol เห็นว่าเพื่อให้การติดต่อประสานงานระหว่างบุคคลในระดับเดียวกัน ซึ่งอยู่คนละแผนกมีความรวดเร็วขึ้น โดยมีการติดต่อประสานงานกันได้โดยตรงและเรียกวิธีการติดต่อประสานงานแบบนี้ว่า “สายประสานงานระดับล่าง Gangplank”

10. หลักการกำหนดขั้นตอนในการทำงาน (Order) เป็นหลักการบริหารที่ Henri Fayol เสนอว่า การจัดสรรทรัพยากรตามโครงสร้างขององค์การและโครงสร้างของงานจะต้องมีความเหมาะสมกัน จึงจะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่ง Henri Fayol เสนอแนะว่า องค์การควรมีการยก

และจัดทำกรพรรณงานในตำแหน่งต่าง ๆ ไว้ก่อน และให้จัดสรรทรัพยากรให้ตรงตามตำแหน่งที่ได้กำหนดไว้

11. หลักความเป็นธรรม (Equity) เป็นหลักการบริหารที่ผู้บังคับบัญชาจะต้องให้ความสำคัญ ยุติธรรมและความเมตตาต่อผู้ใต้บังคับบัญชา และจะนำไปสู่การอุทิศตนและการจงรักภักดีของบุคลากรที่มีต่อองค์กร

12. หลักความมั่นคงของบุคลากร (Stability of Tenure of Personnel) เป็นหลักการบริหารที่สามารถสร้างความมั่นคงในการทำงานให้แก่บุคลากร เพราะการเข้าออกจางานในอัตราส่วนที่สูงขึ้นจะส่งผลเสียต่อองค์กรในแง่ของการเพิ่มต้นทุนที่มองไม่เห็นให้เกิดขึ้นได้ ในขณะที่บุคลากรก็จะมีเจตคติทางลบต่อองค์กร

13. หลักความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ (Initiative) เป็นหลักการบริหารงานที่มีความสำคัญยิ่งที่ผู้นำในระดับต่าง ๆ จะต้องเป็นผู้ที่มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ที่เฉียบคม ในอันที่จะนำไปสู่การริเริ่มแผนงานที่มีคุณค่ายิ่งต่อองค์กร

14. หลักความสามัคคี (Esprit de Corps) เป็นหลักการบริหารงานจะต้องสร้างขึ้นในองค์กรทุกแห่ง เพราะถือว่าเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งของทีมงานและนำไปสู่การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ

Max Weber เสนอแนวคิดในการบริหารองค์กร ซึ่งเป็นองค์กรในอุดมคติที่เรียกว่า “The Ideal Type of Bureaucracy โดยกล่าวถึงลักษณะการใช้อำนาจในองค์กรและลักษณะขององค์กรแบบระบบราชการ ไว้ดังนี้ คือ (Max Weber, <http://kantacandidate.blogspot.com/2012/02/bureaucracy-max-weber.html?m=1>, December 5,2016)

1. อำนาจในองค์กร Max Weber เสนอว่า การที่องค์กรจะดำเนินการได้นั้นจะต้องมีโครงสร้างของอำนาจในองค์กร ซึ่งลักษณะของอำนาจในองค์กร จะประกอบด้วย

1.1 อำนาจบารมี (Charismatic Authority) เป็นอำนาจที่เกิดจากคุณลักษณะของบุคคล ซึ่งทำให้ผู้อื่นเชื่อฟังหรือยอมทำตามผู้นำ

1.2 อำนาจตามประเพณี (Traditional Authority) เป็นอำนาจตามประเพณี เช่น การสืบสันตติวงศ์ การใช้อำนาจในลักษณะนี้มักจะพบในสังคมแบบศักดินา

2. ลักษณะขององค์กรแบบระบบราชการ Max Weber เสนอหลักการบริหารองค์กร โดยกล่าวถึงองค์กรแบบระบบราชการที่เชื่อว่าเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด สรุป ลักษณะขององค์กรระบบราชการ ว่าจะมีลักษณะที่สำคัญ ดังนี้ คือ

2.1 มีการแบ่งงานกันทำตามหน้าที่และความชำนาญเฉพาะ

2.2 มีสายการบังคับบัญชาที่ชัดเจน องค์กรแบบระบบราชการจะมีสายการบังคับบัญชาที่ชัดเจนว่าใครอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของใคร

2.3 มีความเป็นทางการในการทำงาน การปฏิบัติงานในระบบราชการจะมีความเป็นทางการและการทำงานตามลายลักษณ์อักษร ระเบียบปฏิบัติในการทำงานอย่างชัดเจน

2.4 อำนาจเป็นอำนาจหน้าที่กำหนดตามตำแหน่ง ไม่ขึ้นอยู่กับตัวบุคคลไม่ว่าใครเข้ามาดำรงตำแหน่งก็จะมีอำนาจดังกล่าว

2.5 ข้าราชการจะมีความมั่นคงในตำแหน่งหน้าที่ มีเงินเดือนหรือผลตอบแทนจากการทำงาน

2.6 ข้าราชการจะต้องทำงานโดยปราศจากอารมณ์และความเกลียดชังต้องให้บริการผู้ที่มาติดต่ออย่างเสมอหน้ากันไม่เลือกที่รัก มักที่ชัง Sine ira et studio และวางตัวเป็นกลาง

2.7 ความก้าวหน้าในอาชีพข้าราชการจะขึ้นอยู่กับความรู้ ความสามารถ ความอาวุโส หรือทั้งสองส่วนประกอบกันขึ้นอยู่กับผู้บังคับบัญชา

แนวความคิดของ Max Weber เห็นว่าระบบราชการจะเป็นองค์การที่มีประสิทธิภาพในการทำงานมากที่สุด

3. ทรัพยากรในการบริหารจัดการ ทรัพยากรหรือปัจจัยที่นักบริหารต้องให้ความสนใจ เพื่อให้การดำเนินการตามวัตถุประสงค์ความสำเร็จ ซึ่งประกอบด้วย ปัจจัยดังต่อไปนี้

3.1 คน (Man) เป็นทรัพยากรบุคคล ที่เป็นหัวใจขององค์การ ซึ่งมีผลต่อความสำเร็จในการจัดการ เพราะคนมีชีวิตจิตใจ มีอารมณ์ ความรู้สึก ดังนั้น การบริหารจึงให้ความสำคัญกับคนมากที่สุด

3.2 เงิน (Money) เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้กิจกรรมต่าง ๆ ขององค์การดำเนินการต่อไปได้

3.3 วัสดุ (Materials) วัสดุหรือวัตถุดิบ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญ ไม่แพ้ปัจจัยอื่น จำเป็นต้องมีคุณภาพ และมีต้นทุนที่ต่ำ เพราะมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต

3.4 เครื่องจักร (Machine) เครื่องจักร อุปกรณ์ ที่มีศักยภาพที่ดีจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการผลิตเช่นกัน

วิธีการบริหาร หรือวิธีการปฏิบัติ (Management or Method) การจัดการหรือการบริหารในองค์การธุรกิจ ประกอบด้วย ระบบการผลิตหรือระบบการให้บริการต่าง ๆ หากมีระบบที่ชัดเจนตลอดจนมีระเบียบ ขั้นตอน วิธีการต่าง ๆ ในการทำงาน ย่อมส่งผลให้องค์การประสบความสำเร็จได้

โดยสรุป การบริหารจัดการ คือ กระบวนการจัดการกระทำที่เกี่ยวกับระบบคน ระบบงาน และระบบการใช้ปัจจัยทรัพยากร โดยการวางแผน การจัดองค์กร การสั่งการ และการควบคุม ตลอดจนสร้างสภาพสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขที่เหมาะสม เพื่อกระตุ้นให้บุคคลปฏิบัติงานเต็มศักยภาพและยกระดับการเพิ่มผลผลิตทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

ทฤษฎีและแนวคิดการเกิดอุบัติเหตุ

กิตติ อินทรานนท์ (2544, หน้า 26) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า อุบัติเหตุ คือ ปรากฏการณ์หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่คาดฝันและไม่ได้จัดวางแผนไว้ ทำให้มีการบาดเจ็บแก่

บุคคลหรือทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต ใดๆ แก่ส่วนตัวหรือส่วนรวม ดังเช่นเดียวกับ วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เกลิมจิระรัตน์ (2550, หน้า 20) ได้ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดความบาดเจ็บ พิการหรือตายและทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดการณ์หรือวางแผนไว้ล่วงหน้า เมื่อเกิดขึ้นแล้วมีผลกระทบต่อการทำงาน อาจทำให้ทรัพย์สินเสียหาย หรือทำให้คนได้รับบาดเจ็บ พิการ สูญเสียอวัยวะส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือร้ายแรงถึงขั้นเสียชีวิต

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

Heinrich (กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2543, หน้า 23-26) ได้ศึกษาถึงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างจริงจัง สรุปได้ว่าสาเหตุของอุบัติเหตุที่สำคัญมี 3 ประการ ได้แก่

1. สาเหตุที่เกิดจากคน (Human Cause) อุบัติเหตุที่เกิดจากมนุษย์มีจำนวนสูงที่สุด
2. สาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของเครื่องจักร (Mechanical Failure) เป็นสาเหตุที่รองลงมาจากคน
3. สาเหตุที่เกิดจากดวงชะตาหรือภัยธรรมชาติ (Acts of God) เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่น้อยที่สุดในสามสาเหตุ

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

Heinrich (กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2543, หน้า 23-26) ได้กำหนดตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

ลำดับที่ 1 บรรพบุรุษและสิ่งแวดล้อมทางสังคม (Ancestry and Social Environment) สิ่งแวดล้อมทางสังคมและการประพฤติปฏิบัติสืบทอดกันมาจากอดีตทำให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมที่แสดงออกมาต่าง ๆ กัน เช่น ความสะอาด ประมาท เลินเล่อ ขาดความคิด ความไตร่ตรอง ความต้อตั้งต้นทุรัง ความชอบในการเสี่ยงอันตราย ความตระหนี่เหนียวเหนียวแต่เงิน และลักษณะอื่น ๆ ที่ถ่ายทอดทางกรรมพันธุ์ เป็นต้น

ลำดับที่ 2 ความผิดปกติของบุคคล (Fault of Person) สุขภาพจิตและสิ่งแวดล้อมทางสังคมเป็นสาเหตุทำให้เกิดความผิดปกติของบุคคล เช่น การปฏิบัติงานโดยขาดความยั้งคิด อารมณ์รุนแรง ประสาทอ่อนไหวง่าย ความตื่นเต้น ขาดความรอบคอบ เพิกเฉยละเลยต่อการกระทำที่ปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งความผิดปกติเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและทำให้เครื่องจักรและการทำงานต้องอยู่ในสภาพหรือสภาวะที่เป็นอันตราย

ลำดับที่ 3 การกระทำที่ไม่ปลอดภัยและหรือสภาพเครื่องจักรหรือสภาวะสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตราย (Unsafe Act Mechanical or Physical Hazard) สภาวะแวดล้อมที่เป็นอันตราย เช่น ขาดเครื่องป้องกันจุดอันตราย เสียงดังเกินไป แสงสว่างไม่เพียงพอ การระบายอากาศไม่ดี เป็นต้น สิ่ง

เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย จะเป็นสาเหตุโดยตรงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ลำดับที่ 4 การเกิดอุบัติเหตุ (Accident) เหตุการณ์ที่มีสาเหตุปัจจัยทั้ง 3 ลำดับมาแล้ว ย่อมส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ตกจากที่สูง ลื่นล้ม เดินสะดุด สิ่งของหล่นจากที่สูง วัตถุกระเด็นใส่ กระแทก หนีบหรือตัด เป็นต้น

ลำดับที่ 5 การบาดเจ็บ (Injury) ตัวอย่าง การบาดเจ็บที่เกิดกับอวัยวะบางส่วนของร่างกาย เช่น กระดูกหักหรือแตก เคล็ดขัดยอก แผลฉีกขาด แผลไฟไหม้ เป็นต้น การบาดเจ็บเหล่านี้เป็นผลโดยตรงจากการเกิดอุบัติเหตุ

แนวคิดและความหมายเกี่ยวกับประสิทธิผล

แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิผล

Steers (Steers,1997, p.1-2) ประสิทธิภาพ (Effectiveness) มีความสำคัญต่อการบริหารงาน องค์กรมากจนมีผู้กล่าวว่า ประสิทธิภาพเป็นเป้าหมายสูงสุดของทุกองค์กร และเป็นตัวบ่งชี้ในขั้นสุดท้าย ว่าการบริหารงานและองค์กรประสบความสำเร็จหรือไม่ เพียงใด

พิทยา บวรวัฒนา (2528, หน้า 68) เสนอความเห็นที่ ประสิทธิภาพขององค์กรเป็นเรื่องของการ พิจารณาว่า องค์กรประสบความสำเร็จเพียงใดในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย หรือสภาพของ องค์กรที่ตั้งใจหรือปรารถนาให้เกิด

Parsons (Parsons,1960, p.40) เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการใช้ความเป็นระบบขององค์กรเป็น เครื่องมือวัดความมีประสิทธิภาพขององค์กร โดยใช้ชื่อว่า AGIL ซึ่งได้ระบุกิจกรรม 4 ประเภท ซึ่งองค์กร จำเป็นต้องกระทำ อันประกอบด้วย

A	=	Adaptation	คือ	การปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อม
G	=	Goal Attainment	คือ	การบรรลุเป้าหมาย
I	=	Integration	คือ	การประสานเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
L	=	Latency	คือ	สิ่งที่ซ่อนเร้น

Etzioni (Etzioni,1964, p.8) ได้เสนอว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง ชีตชั้นของการทำให้วัตถุประสงค์ ขององค์กรเป็นจริงขึ้นมา และชิตชั้นของการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรก็คือ ระดับของประสิทธิภาพ ขององค์กร

Etzioni (Etzioni,1964, p.8) ได้ให้ความหมายของประสิทธิภาพขององค์กรว่า หมายถึง บทบาท ของความสามารถขององค์กรในการที่จะสามารถทำงานบรรลุเป้าหมายต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

Reddin (Reddin,1970, p.3-4) ในด้านประสิทธิภาพที่เกิดจากตัวบุคคล ได้กล่าวถึงประสิทธิภาพ ขององค์กรว่าเป็นผลสัมฤทธิ์ทางการบริหารที่ผู้บริหารได้สร้างผลผลิต (Output) ที่เป็นไปตามตำแหน่ง งานของตน และตามมาตรฐานงานที่กำหนดไว้ในองค์กร

Lawless (Lawless,1972, p.0388) ได้ให้ความหมายของประสิทธิผลว่า เป็นความสามารถขององค์กรในการที่จะได้มาซึ่งทรัพยากรที่มีค่าและหายากและใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดให้บรรลุเป้าหมายในการปฏิบัติงานขององค์กร

ความหมายเกี่ยวกับประสิทธิผล

ประหยัด ชิตทอง (2534, หน้า 17) ได้ศึกษาประสิทธิผลขององค์กรด้วยสมมติฐานที่ว่าองค์กรทุกองค์กรมุ่งที่จะบรรลุถึงเป้าหมายขององค์กร โดยการใช้เครื่องมือทั้งที่มีและไม่มีชีวิต เพื่อผลิตผลงานของกลุ่ม ดังนั้น การให้ความหมายของคำจำกัดความของประสิทธิผลขององค์กรจึงต้องพิจารณา 2 ประเด็น คือ เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ขององค์กรและหนทาง หรือเครื่องมือ ซึ่งองค์กรใช้ในการรักษาไว้ซึ่งความเป็นองค์กรและบรรลุเป้าหมายให้ได้ สำหรับเป้าหมายสำคัญขององค์กรทั่ว ๆ ไปนั้น มีดังนี้คือ

1) ผลผลิตสูง (Output) ในแง่ที่ว่าสามารถบรรลุถึงจุดหมายที่องค์กรได้ตั้งไว้ไม่ว่าจะโดยปริมาณหรือคุณภาพ

2) ความสามารถที่ดูดซึม หรือปรับตัวเข้าได้กับการเปลี่ยนแปลงทั้งในและนอกองค์กรโดยไม่สูญเสียความมั่นคงและรักษาไว้ซึ่งทรัพยากรทั้งมนุษย์และวัสดุอุปกรณ์

จากสมมติฐานเกี่ยวกับองค์กรและเป้าหมายขององค์กรดังกล่าวข้างต้นตัวแปรที่จะใช้วัดประสิทธิผลขององค์กรจึงประกอบด้วย

1) ความสามารถในการผลิตขององค์กร

2) ความยืดหยุ่นขององค์กรในรูปความสำเร็จในการปรับตัวเข้ากับการเปลี่ยนแปลงในองค์กรและความสำเร็จในการปรับตัวเข้ากับการเปลี่ยนแปลงซึ่งเกิดขึ้นนอกองค์กร

3) การปราศจากความตึงเครียด หรือการขัดแย้งรุนแรงระหว่างกลุ่มย่อยในองค์กรหรือระหว่างหน่วยในองค์กร ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์สถานีนชนสงสาขานวน 2 แห่ง และมีผลการวิจัยได้รับการยืนยันด้วยข้อมูลทางสถิติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้ง 3 ตัวแปร คือ ความสามารถในการผลิต ความยืดหยุ่น ความตึงเครียดและประสิทธิผลทั้งหมดขององค์กร

แนวคิดด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 2.1 พัฒนาการของกระบวนทัศน์ความปลอดภัยทางถนน

กระบวนทัศน์ความปลอดภัยทางถนนช่วงศตวรรษที่ 19					
ทิศทาง	กระบวนทัศน์ I	กระบวนทัศน์ II	กระบวนทัศน์ III	กระบวนทัศน์ IV	กระบวนทัศน์ V
ระยะเวลา	ค.ศ. 1900- 1935	ค.ศ. 1936- 1970	ค.ศ. 1971- 1980	ค.ศ. 1980- 1990	ค.ศ. 1991- 2000
ประเด็นสำคัญ	การควบคุม การขนส่ง	การปรับสภาพ การจราจร	การจัดการ ระบบ การจราจร	ระบบการ จัดการขนส่ง มวลชน	ระบบการ จัดการความ ปลอดภัยทาง ถนน
การบังคับใช้ กฎหมาย	กฎหมายบังคับ ใช้สำหรับยาน ยนต์ในอังกฤษ และ สหรัฐอเมริกา	วิศวกรรมยาน ยนต์และ วิศวกรรม การทาง	วิศวกรรม การจราจร ตัวเลขสถิติ ต่าง ๆ	ความก้าวหน้า ด้านเทคโนโลยี วิเคราะห์ระบบ ,สภาพสังคม, การสื่อสาร	ระบบ วิศวกรรม การจราจรเป็น ตัวควบคุม
สภาพปัญหา	เกิดการชนกัน ระหว่าง รถยนต์ที่มี เทคโนโลยีต่ำ	อุบัติเหตุจาก การเพิ่ม สมรรถนะ ความเร็วของ ยานยนต์	การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต โดยอุบัติเหตุ รถชนกัน เพิ่มขึ้นอย่าง ต่อเนื่อง	ความทุกข์ ทรมาน,ต้นทุน ความเสียหาย ที่เกิดขึ้น	อุบัติเหตุระบบ จราจรมี ผลกระทบต่อ การลด GDP
สาเหตุของ ปัญหา	ความไม่พร้อม ของ สภาพแวดล้อม และยานยนต์	ปัญหาเฉพาะ บุคคลความไม่ มีวินัยและ ทักษะ เท่าที่ควร	ข้อบกพร่อง ของระบบ การจราจร	การแจ้งข้อมูล ความเสี่ยงที่ เกิดขึ้นมีความ บกพร่อง	มีปริมาณ รถยนต์เพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็ว และอย่างมาก

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

กระบวนการทัศน์ความปลอดภัยทางถนนช่วงศตวรรษที่ 19					
ทิศทาง	กระบวนการทัศน์ I	กระบวนการทัศน์ II	กระบวนการทัศน์ III	กระบวนการทัศน์ IV	กระบวนการทัศน์ V
ระยะเวลา	ค.ศ. 1900- 1935	ค.ศ. 1936- 1970	ค.ศ. 1971- 1980	ค.ศ. 1980- 1990	ค.ศ. 1991- 2000
ข้อมูลที่น่าเชื่อถือ	ข้อมูลทางสถิติที่ผ่านมา เป็นคำตอบได้ “อะไร”	“ทำไม” จึงเกิดอุบัติเหตุ	วิธีคิดสัดส่วนของต้นทุน/ประโยชน์ “ทำอย่างไร”	ข้อมูลจากทุกภาคส่วน	“ทำอะไร” จะลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ ข้อมูลสถิติจากองค์การต่างประเทศ เช่น WHO
รูปแบบองค์การทำงานด้านความปลอดภัย	ความพยายามแยกแยะการทดสอบและความคาดเคลื่อนที่สำคัญ	ความร่วมมือจากอาสาสมัคร	ระบบการบังคับใช้กฎหมายและการกำหนดนโยบายการจัดระบบการจราจร	การกระจายอำนาจ, การจัดการท้องถิ่นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย การจราจรและรถยนต์	หน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งอาสาสมัคร ศูนย์วิจัยในประเทศและต่างประเทศ
มาตรการแก้ไขต่าง ๆ	ตรวจจับความเร็ว	ใช้หลัก 3E -Engineering -Education -Enforcement ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	การรวบรวมตัวอย่างเพื่อเป็นตัวชี้วัด ทำให้ความเสี่ยงลดลง	การทำงานเป็นเครือข่าย และมีเงินทุนสนับสนุน	การเฝ้าระวังเขตที่อยู่ในเมืองกำหนดช่วงวันเวลาที่มีการตรวจจับความเร็ว
ผลที่เกิดขึ้น	ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุและด้านสุขภาพมีเพิ่มขึ้น	ความเสี่ยงด้านสุขภาพเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วแต่ความเสี่ยงด้านการจราจรลดลง	ความเสี่ยงด้านสุขภาพและการจราจรลดลง	อุบัติเหตุรุนแรงลดลงอย่างต่อเนื่อง	อุบัติเหตุรุนแรงและการเสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง

ที่มา: วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. (2558). หน้า 40 – 42.

กระบวนการทัศนวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safe Culture) (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2552, หน้า3) กระบวนการนี้ มุ่งเน้นการพัฒนาพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยแบบองค์รวม โดยเน้นการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคนและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด และใช้มาตรการพื้นฐาน คือ การให้ความรู้สร้างจิตสำนึกในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะทุกประเภท อุปสรรคสำคัญต่อการใช้มาตรการพื้นฐานนี้ คือ การมองเห็นคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวังจากการใช้มาตรการนี้ เพื่อนำไปสู่การยอมรับจากใจจริง เพราะตามปกติผู้ใช้รถใช้ถนนมักมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วยกับการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านี้ การจัดการเชิงวัฒนธรรมที่ปลอดภัยจึงไม่เพียงแต่เน้นไปที่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมส่วนบุคคลเหล่านั้น แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบของทุกภาคส่วน ที่จะยอมรับในคุณค่าแห่งกฎเกณฑ์เหล่านี้เสียก่อน ไม่เช่นนั้นผู้บังคับใช้กฎหมายก็จะไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่และเต็มใจ อุปสรรคที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย มีดังนี้

1. การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน แต่ละหน่วยมีกำแพงเป็นของตนเองขาดการแสวงหาแนวทางเพื่อเดินไปสู่เป้าหมายร่วมของการสร้างสุขภาวะที่ดีสำหรับทุกคน
2. ความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิม ๆ ซึ่งสามารถคาดหวังผลระยะสั้นได้ดีกว่า แต่ไม่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านวัฒนธรรมได้
3. การขาดความเข้าใจในนิยามที่แท้จริงของวัฒนธรรมความปลอดภัย
4. ขาดทิศทางการวิจัย และองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรม

ส่วนแนวทางการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย สรุปได้ดังนี้

1. การท้าทายสมมติฐานที่มีอยู่ของสังคม ด้วยการถกเถียงให้เห็นถึงแก่นของคุณค่าที่ควรจะมีอยู่ในสังคมและการจัดลำดับความสำคัญของคุณค่าเหล่านั้นขึ้นมาใหม่ เช่น เลือกปลอดภัย ไม่ใช่สะดวก
2. การยอมรับการมีอยู่ของสภาพแวดล้อมหรือบริบทของสังคมที่แตกต่างที่ดำรงอยู่จริงพื้นฐานการจัดการที่สำคัญ คือ การยอมรับว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแทรกซึมเข้าไปในทุกระดับทุกภาคส่วน ทุกสาขาอาชีพ และทุกกลุ่มคน ชนชั้น การออกแบบ มาตรการ การให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ และการตัดสินใจในระดับนโยบายต้องสะท้อนภาพการจัดการของมุมมองเชิงระบบ และสามารถทำงานหรือปรับเปลี่ยนให้เข้ากันได้ทุกสภาพแวดล้อม คนขับรถเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบสังคมที่ประกอบด้วย ครอบครัว ที่ทำงาน ชุมชนที่อยู่อาศัย วัฒนธรรมย่อย และความเชื่อมาตรการใด ๆ จึงต้องถูกออกแบบให้สามารถแทรกเข้าไปอยู่ในระบบสังคมเหล่านี้ให้ได้ทั้งหมด
3. การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมมีพลวัตในตัวเองที่ต้องอาศัยเวลา การคาดหวังที่จะให้เกิดการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมอย่างทันทีทันใดเป็นสิ่งที่ขาดประสิทธิภาพและไม่คุ้มค่า หน่วยงานซึ่งมีภารกิจด้านการสร้างการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมอย่างทันทีทันใดเป็นสิ่งที่ไม่อาจกระทำได้ในโลกแห่งความเป็นจริง หน่วยงานซึ่งมีภารกิจด้านการสร้างการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมจำเป็นต้องมีวิสัยทัศน์และการทำงานอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และยอมรับการขาดผลลัพธ์ที่จับต้องได้ในระยะสั้น แต่มีเป้าหมายการทำงานในระยะยาว

4. การสร้างโลกทัศน์ร่วมกันของสังคมสุขภาวะ โดยที่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการเติบโตไปสู่ชุมชนที่มีพฤติกรรมที่ดีต่อสุขภาวะและเป็นชุมชนที่น่าอยู่ (Healthy Behavior and Livable Community)

5. ต้องทำงานให้สอดคล้องกับพลวัตและไม่อยู่นิ่ง ความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงทางสภาพแวดล้อมและบรรทัดฐานของสังคม การทำงานจึงต้องมีการปรับตัวให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้

6. ต้องมีการออกแบบกลยุทธ์ที่สามารถดำเนินการได้ตามสภาพแวดล้อมจริงและความต้องการของกลุ่มคน ชุมชน บุคคล องค์กร วัฒนธรรมย่อย และความเชื่อของท้องถิ่น

7. การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมต้องการการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากภายในมากกว่าการสั่งการจากภายนอก การเปลี่ยนผ่านเกิดจากการปรับตัวร่วมกันของชุมชนด้วยการเฝ้าระวังปัญหาอย่างจริงจังและเดินหน้าสู่การแก้ปัญหาาร่วมกันของคนภายในกลุ่มชนนั้น ๆ

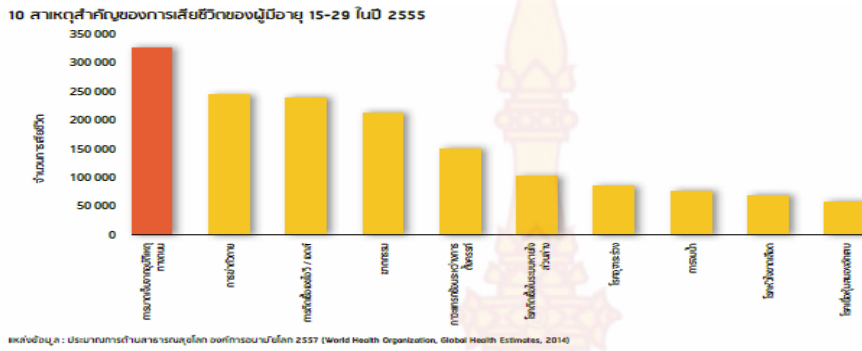
8. ต้องมีการสร้างผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลง ที่สามารถเข้าถึงความจำเป็นต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่วัฒนธรรมใหม่และความเข้าใจต่อสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ผู้นำเหล่านี้คือบุคคลสำคัญที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการทำงานร่วมกับชุมชน ประชาคม ในการสร้างแนวทางการเปลี่ยนผ่านอย่างค่อยเป็นค่อยไปภายใต้การยอมรับร่วมกันของทุกภาคส่วน

ข้อค้นพบที่สำคัญของรายงานสถานการณ์โลก

องค์การอนามัยโลกได้มีการจัดทำรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 ซึ่งได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาตลอดจนจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไว้ในรายงาน ซึ่งสามารถสรุปสิ่งที่น่าสนใจได้ดังนี้ (องค์การอนามัยโลก, 2558, หน้า 2 - 16)

เป้าหมายความปลอดภัยทางถนนกับเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน

การกำหนดให้ลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนนอันสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับมากขึ้นว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15 - 29 ปี อีกทั้งอุบัติเหตุการจราจรทางถนนยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัว ดังนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุการจราจรทางถนนกับวาระด้านสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาในภาพกว้างจึงเป็นประเด็นสำคัญของเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน



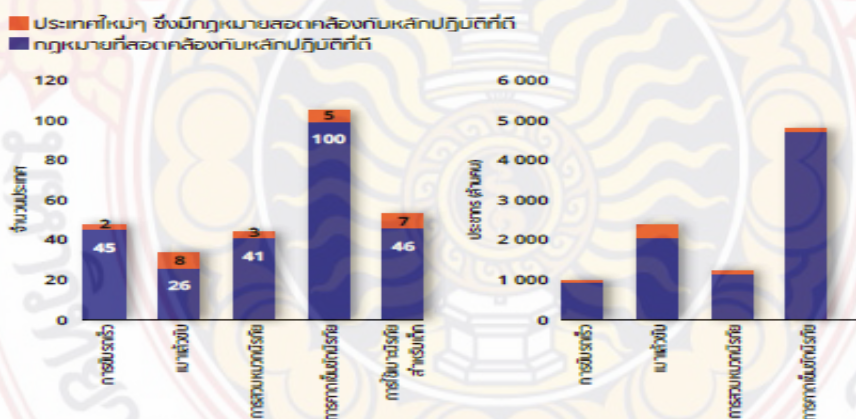
ภาพที่ 1 10 สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของผู้มีอายุ 15 – 29 ปี ในปี 2555)
ที่มา : องค์การอนามัยโลก. (2558). หน้า 4.

จากรายงานสถานการณ์โลกได้เสนอแนะแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศสมาชิกไว้ดังนี้

กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมดีขึ้น และลดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายเกี่ยวกับ 5 ปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

1. ความเร็ว
2. เมาแล้วขับ
3. การสวมหมวกนิรภัย
4. การคาดเข็มขัดนิรภัย
5. การใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

การเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม ปี 2554-2557 (จำนวนประเทศและจำนวนประชากรรวมกัน)



ภาพที่ 2 การเปลี่ยนแปลงกฎหมายเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม
ที่มา : องค์การอนามัยโลก. (2558). หน้า 4.

ภาพประกอบแสดงจำนวนประเทศที่ได้แก้ไขกฎหมายในประเทศของตน โดยจัดกลุ่มตามปัจจัยเสี่ยงและจำนวนประชากรรวมกันของประเทศที่ได้มีการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว ทั้งนี้ การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่องรวมทั้งความตระหนักรู้ของประชาชนจะช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมเปลี่ยนไปในเชิงบวกได้มากที่สุด

1. การลดความเร็วในการขับขี่

การจำกัดความเร็วสูงสุดเป็นแนวทางสำคัญในการลดความเร็วในการขับขี่ ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองควรต่ำกว่าหรือเท่ากับ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีและเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นควรมีอำนาจตามกฎหมายในการลดความเร็วสูงสุด โดยพิจารณาปัจจัยท้องถิ่นประกอบ เช่น โรงเรียนหรือพื้นที่ที่ผู้ใช้ถนนที่มีภาระเสี่ยงอันตรายอยู่รวมกันจำนวนมาก

2. การลดพฤติกรรมเมาแล้วขับ

พฤติกรรมเมาแล้วขับเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน อันเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรง ดังนั้น การตราและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร จะช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ได้อย่างมีนัยสำคัญ ถ้ากฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถยนต์ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ในระดับต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตร ก็จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับเยาวชนได้ จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ทั่วโลกดำเนินการตามหลักปฏิบัติที่ดีเช่นนี้ให้มากขึ้น

3. การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและการพัฒนาคุณภาพหมวกนิรภัย

การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยกับคนขี่จักรยานยนต์ทุกคน (รวมทั้งเด็ก) และกำหนดมาตรฐานคุณภาพหมวกนิรภัย บังคับใช้กับคนขี่จักรยานยนต์ คนนั่งซ้อนท้าย กำหนดให้ต้องรัดสายรัดหมวกนิรภัย และวางมาตรฐานหมวกนิรภัยไว้เฉพาะ

4. การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย

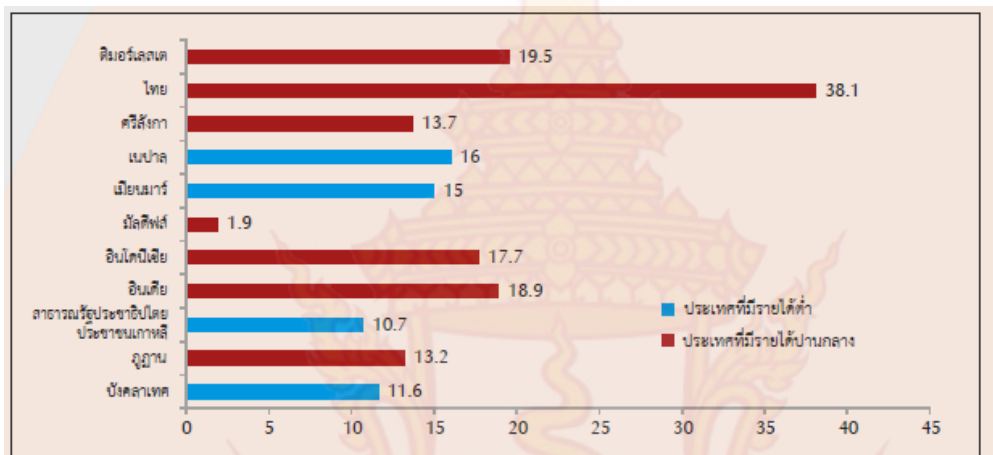
การคาดเข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงที่คนขับและคนนั่งเบาะหลังจะเสียชีวิตได้ร้อยละ 45 – 50 และลดความเสี่ยงจะได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยและสาหัส ได้ร้อยละ 20 – 45 ตามลำดับ ส่วนคนนั่งเบาะหลัง การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความเสี่ยงจะเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสได้ร้อยละ 25 และลดความเสี่ยงที่จะได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยได้สูงถึงร้อยละ 75

5. การส่งเสริมให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ช่วยลดโอกาสที่ทารกจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ประมาณร้อยละ 90 และประมาณร้อยละ 54 ถึง 80 ถ้าเป็นเด็กเล็ก นอกจากนี้การให้เด็กนั่งเบาะหลังจะปลอดภัยกว่าการให้นั่งเบาะหน้า

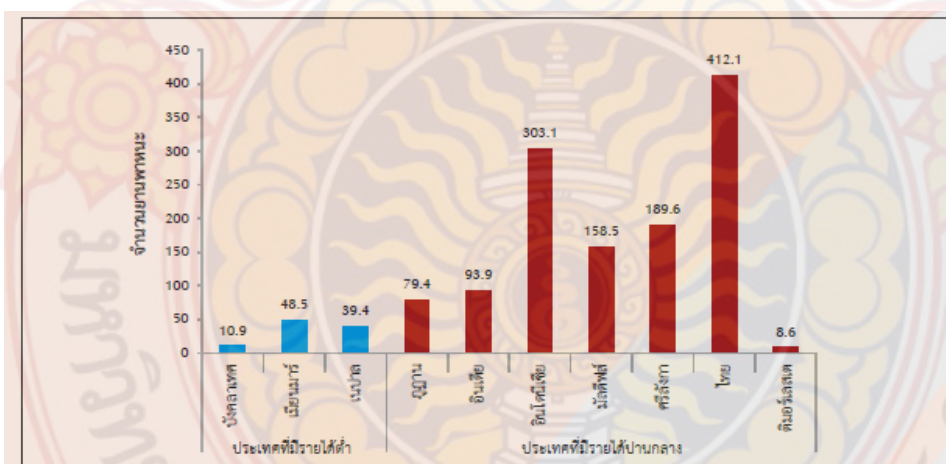
สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ. 2556 (2013)

อุบัติเหตุทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก ในช่วงปี พ.ศ. 2553 (2010) ทำให้มีผู้เสียชีวิต 334,815 ราย เนื่องจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก อัตราตายจากการจราจรบนถนน คิดเป็น 18.5 รายต่อประชากร 100,000 คน ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยระหว่างอัตราตายในประเทศมัลดีฟส์ 1.9 รายต่อประชากร 100,000 คน และอัตราตายในประเทศไทย 38.1 รายต่อประชากร 100,000 คน (World Health Organization, <http://www.searo.who.int>, December 7, 2016)



ที่มา: รายงานการสำรวจสถานะความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก พ.ศ. 2556 (2013)

ภาพที่ 3 อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน โดยการคาดประมาณต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ. 2554 (2011)
ที่มา : World Health Organization. (2013). P10.



ที่มา: รายงานการสำรวจสถานะความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก พ.ศ. 2556 (2013)

ภาพที่ 4 จำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนต่อประชากร 1,000 คน ในประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ. 2554 (2013)

ที่มา : World Health Organization. (2013). P10.

ในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออกมีจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนเฉลี่ย 124.7 คันต่อประชากร 1,000 คน ประเทศไทยมีจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนมากที่สุด (เฉลี่ย 412.1 คัน) ตามด้วยอินโดนีเซีย (เฉลี่ย 303.2 คัน) และศรีลังกา (เฉลี่ย 189.6 คัน) ในขณะที่ติมอร์เลสเต มีจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนน้อยที่สุด (เฉลี่ย 8.6 คันต่อประชากร 1,000 คน) อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนนี้ไม่ได้เป็นตัวเลขที่คาดการณ์อัตราการเสียชีวิต ดังตัวอย่างในประเทศสหราชอาณาจักรที่ยานพาหนะเฉลี่ย 565 คันต่อประชากร 1,000 คน แต่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำเพียง 5.4 รายต่อประชากร 100,000 คน ข้อเท็จจริงนี้ชี้ให้เห็นว่ายังมีปัจจัยอื่น ๆ อีกที่ต้องพิจารณาให้มีความสำคัญ เช่น การบริหารจัดการที่เหมาะสมเพื่อให้ถนนมีความปลอดภัย มีกฎหมาย มีการบังคับใช้กฎหมาย คุณลักษณะด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ ขึ้นอยู่กับระบบการควบคุมกำกับสถานภาพทางเศรษฐกิจ และเจตนารมณ์ทางการเมืองของประเทศต่าง ๆ

ไม่มีประเทศใดในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออกที่มีกฎหมายที่ครอบคลุมปัจจัยหลักทั้ง 5 ปัจจัยของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน – ความเร็ว การขับขณะมีเมเมา การใส่หมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เก้าอี้สำหรับเด็ก กล่าวโดยสรุป คือ

- 1) อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออกขององค์การอนามัยโลก ในช่วงปี พ.ศ. 2553 (2010) ทำให้มีผู้เสียชีวิต 334,815 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 ต่อประชากร 100,000 คน
- 2) อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่มีรายได้ปานกลาง (19.5 ต่อประชากร 100,000 คน) สูงกว่าประเทศที่มีรายได้ต่ำ (12.7 ต่อประชากร 100,000 คน)
- 3) เกือบ 50 % ของผู้เสียชีวิตในภูมิภาคนี้ เป็นผู้ใช้นถนนที่มีความเสี่ยง (ผู้ใช้นยนต์ที่มี 2 หรือ 3 ล้อคนเดินถนนและผู้ขับขี่รถจักรยาน)
- 4) จำนวน 2 ใน 3 ของการจราจรบนถนนในประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออกเป็นการใช้นยนต์ที่มี 2 หรือ 3 ล้อ และมีผู้เสียชีวิตคิดเป็น 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตจากการจราจรบนถนนทั้งหมด
- 5) ไม่มีประเทศไหนในภูมิภาคนี้ที่ออกกฎหมายครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการจราจรบนถนนทั้ง 5 ปัจจัยหลัก ซึ่งได้แก่ ความเร็ว การขับขณะมีเมเมา การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคาดเข็มขัดนิรภัย และเก้าอี้สำหรับเด็ก
- 6) ในจำนวน 11 ประเทศ มีเพียง 3 ประเทศที่มีนโยบายส่งเสริมการเดินเท้า การใช้รถจักรยานและการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และมีเพียง 5 ประเทศที่มีนโยบายแยกผู้ใช้นยนต์ที่มีความเสี่ยงเพื่อเป็นการคุ้มครองคนกลุ่มนี้
- 7) มี 8 ประเทศในภูมิภาคนี้ที่มีหน่วยงานหลักทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยส่วนใหญ่ทำงานในรูปแบบคณะกรรมการจากกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน Safety Culture

สำหรับวัฒนธรรมความปลอดภัยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย Human Behavior to Road Use แบบองค์รวมโดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้รถใช้ถนนและหน่วยงานองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด มาตรการพื้นฐาน เช่น การให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคที่สำคัญต่อการนำไปใช้ในทางปฏิบัติจริงที่สำคัญ คือ การได้รับการยอมรับและเงิน ซึ่งคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวัง Expected Outcome ที่จะได้จากมาตรการเหล่านั้น การออกกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิต โดยปกติของสังคมย่อมได้รับการวิพากษ์วิจารณ์หรือมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วยหรือปฏิเสธการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านั้น การจัดการเชิงวัฒนธรรมจึงไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วนที่จะยอมรับในคุณค่าเสียก่อน ไม่เช่นนั้น ผู้ปฏิบัติก็จะได้ไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่ อุปสรรคที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554, หน้า 16.) ได้แก่

- การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน แต่ละหน่วยมีกำแพงเป็นของตนเองขาดการแสวงหา แนวทางเพื่อเดินไปสู่เป้าหมายร่วมของการสร้างสุขภาวะที่ดีสำหรับทุกคน
- ความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิม ๆ ซึ่งสามารถคาดหวังผลระยะสั้นได้ดีกว่าแต่ไม่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมได้
- การขาดความเข้าใจในนิยามที่แท้จริงของวัฒนธรรมความปลอดภัย
- ขาดทิศทางการวิจัย และองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรม

แนวทางการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน สามารถสรุปได้ดังนี้

- การทำทนายสมมติฐานที่มีอยู่ของสังคม ด้วยการถกเถียงให้เห็นถึงแก่นของคุณค่าที่ควรจะมีอยู่ในสังคมและการจัดลำดับความสำคัญของคุณค่าเหล่านั้นขึ้นมาใหม่ เช่น เลือกลงโทษไม่ใช่สะดวก
- การยอมรับการมีอยู่ของสภาพแวดล้อมหรือบริบททางสังคมที่แตกต่างที่ดำรงอยู่จริงพื้นฐานการจัดการที่สำคัญ คือ การยอมรับว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแทรกซึมเข้าไปในทุกระดับ ทุกภาคส่วน ทุกสาขาอาชีพ และทุกกลุ่มคน ชนชั้น การออกแบบมาตรการ การให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ และการตัดสินใจในระดับนโยบายต้องสะท้อนภาพการจัดการของมุมมองเชิงระบบ และสามารถทำงานหรือปรับเปลี่ยนให้เข้ากันได้ในทุกสภาพแวดล้อม คนขับรถเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบสังคมที่ประกอบด้วยครอบครัว ที่ทำงาน ชุมชนที่อยู่อาศัย วัฒนธรรมย่อย และความเชื่อมาตรการใด ๆ จึงต้องถูกออกแบบให้สามารถแทรกเข้าไปอยู่ในระบบสังคมเหล่านี้ให้ได้ทั้งหมด
- การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมมีพลวัตในตัวของมันเองที่ต้องอาศัยเวลา การคาดหวังที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมอย่างทันทีทันใด เป็นสิ่งที่ขาดซึ่งประสิทธิภาพและไม่คุ้มค่า หน่วยงานซึ่งมีภารกิจด้านการสร้างการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมจำเป็นจะต้องมีวิสัยทัศน์

และการทำงานที่ต่อเนื่อง ยั่งยืน และยอมรับการขาดผลลัพธ์ที่จับต้องได้ในระยะสั้น แต่มีเป้าหมายการทำงานในระยะยาว

- การสร้างโลกทัศน์ร่วมกันของสังคมสุขภาวะ โดยที่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการเติบโตไปสู่ชุมชนที่มีพฤติกรรมที่ดีต่อสุขภาวะและเป็นชุมชนที่น่าอยู่ Healthy Behavior and Livable Community
- ต้องทำงานให้สอดคล้องกับพลวัตร และไม่อยู่นิ่ง การเปลี่ยนแปลงของวัฒนธรรมนั้นเกิดขึ้นรวดเร็วมากขึ้นกับสภาพแวดล้อมและบรรทัดฐานของสังคม การทำงานจึงต้องมีการปรับตัวให้ทันทั้งด้านของสมมติฐาน กลยุทธ์การทำงาน ตามข้อมูลที่ได้รับมา
- ต้องมีการออกแบบกลยุทธ์ที่สามารถดำเนินการได้ตามสภาพแวดล้อมจริง และความต้องการของกลุ่มคน ชุมชน บุคคลองค์กร วัฒนธรรมย่อย ความเชื่อของท้องถิ่น
- การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมต้องการการการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากภายในมากกว่าการสั่งการจากภายนอก การเปลี่ยนผ่านเกิดจากการปรับตัวร่วมกันของชุมชนด้วย การย้อนมองปัญหาอย่างจริงจัง และเดินหน้าสู่การแก้ปัญหาร่วมกันของคนภายในกลุ่ม
- ต้องมีการสร้างผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลงที่สามารถเข้าใจถึงความจำเป็นต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่วัฒนธรรมใหม่และความเข้าใจต่อสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ผู้นำเหล่านี้ คือ บุคคลสำคัญที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการทำงานร่วมกับชุมชน ประชาคม ในการสร้างแนวทางการเปลี่ยนผ่านอย่างค่อยเป็นค่อยไปภายใต้การยอมรับร่วมกันของทุกภาคส่วน

การจัดการด้านความปลอดภัยจากมิติของอุปสงค์และอุปทาน



ภาพที่ 5 มุมมองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในมิติของความเสี่ยงของการชนและความเสี่ยงของระบบขนส่งที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). หน้า 16.

ภาพที่ 5 ชี้ให้เห็นถึงโครงสร้างความสัมพันธ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนกับเป้าหมายเชิงนโยบายด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัน การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถจำแนกออกได้เป็น 2 มิติ คือ มิติการจัดการการคละกันของกระแสจราจรหรือการจัดการด้านอุปทาน Supply Side Management และมิติการจัดการปริมาณการจราจรในถนนหรือการจัดการด้านอุปสงค์ Demand Side Management

ในมิติแรก เมื่อเกิดการคละกันของกระแสจราจรก็จะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการชนและความเสี่ยงต่อการสูญเสีย อันเนื่องมาจากแรงกระทำที่รุนแรง สำหรับปัจจัยหลักของความเสี่ยงดังกล่าวประกอบด้วย 3 ด้าน คือ

1. พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของมนุษย์ Human Behaviors to Road Use
2. ข้อจำกัดด้านสมรรถนะการขับขี้อย่างปลอดภัย Human Limitations to Safe Driving
3. ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ต่อแรงกระทำจากการชน Human Tolerances to Crash Force

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนดังกล่าวแล้ว ปัจจัยที่สำคัญและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน คือ ความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน Human Need to Travel ซึ่งเป็นตัวกำหนดปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นบนถนนเส้นนั้น การจัดการด้านผังเมืองการจัดการอุปสงค์การเดินทาง และการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพในการขนคนและสินค้าเป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุที่มุ่งเน้นการลดความจำเป็นการเดินทางหรือการมุ่งเน้นการขนคนหรือสินค้าในจำนวนมาก เพื่อลดจำนวนยานพาหนะที่จำเป็นต้องเข้ามาใช้ถนนก็เป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุอีกแนวทางหนึ่ง ซึ่งแนวทางดังกล่าวมีความเชื่อมโยงไม่เพียงแต่นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน แต่ยังมีข้องเกี่ยวกับนโยบายด้านพลังงาน ด้านการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การกำหนดนโยบายดังกล่าว จะมีผลกระทบต่อทั้งด้านบวกและด้านลบ ต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนและจำเป็นจะต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบและเสนอแนวทางที่จะส่งเสริมให้นโยบายเหล่านั้นเข้ามามีส่วนในการสนับสนุนแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ

แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ

1. กรอบแนวทางสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน A Framework for the Decade of Action (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554, หน้า 16.)

หลักการสำคัญในกำหนดทิศทางของแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนนั้นยึดแนวคิดเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย Safe System Approach เป็นแนวทางหลัก เป้าหมายสำหรับระบบดังกล่าว ก็เพื่อที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางถนนที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมไปถึงขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่กระทำ แนวคิดดังกล่าวยอมรับว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ ดังนั้น อุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เป้าหมายของระบบที่เอื้อต่อ

ความปลอดภัย จึงมีไว้เพื่อหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง แนวคิดดังกล่าวคำนึงถึงขีดจำกัดของมนุษย์ในการรับแรงกระทำเชิงกลที่เกิดขึ้นกับร่างกาย ซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการวางแผนป้องกัน เมื่อออกแบบระบบขนส่งทางถนนในขณะเดียวกันองค์ประกอบ อย่างเช่น ตัวถนนและยานพาหนะก็ต้องถูกออกแบบให้สอดคล้องกับขีดจำกัดนี้ เช่นเดียวกัน ผู้ใช้รถใช้ถนนยานพาหนะและโครงข่ายถนน / สิ่งแวดล้อม จะต้องถูกกำหนดแนวทางมาตรการที่ประสานสอดคล้องไปพร้อม ๆ กัน โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการจัดการความเร็วและยานพาหนะ และการออกแบบถนน ซึ่งต่างไปจากแนวทางการแก้ปัญหาแบบเดิม

แนวทางนี้หมายความว่า จะต้องมีการปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถใช้ถนนไปสู่ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบขนส่งทางถนนโดยรวม ผู้ออกแบบระบบ System Designer ประกอบด้วย ผู้จัดการด้านถนนอุตสาหกรรมยานยนต์ ตำรวจ นักการเมือง และฝ่ายนิติบัญญัติ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงหน่วยงานอย่างเช่น สาธารณสุข กระบวนการยุติธรรม สถาบันการศึกษา และองค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ Non government organization สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์เหล่านั้น

แผนทศวรรษเข้าใจถึงความจำเป็นของการกำหนดเจ้าภาพรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศและในระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบร่วมมือกันจากหลายหน่วยงาน Multiple Sectors กิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการไปเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษจะต้องได้รับการแปลงไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม และควรมุ่งส่งเสริมการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงาน (ภาคการขนส่ง สุขภาพ ตำรวจ ยุติธรรม การวางผังเมือง เป็นต้น) องค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ ภาคประชาสังคมและภาคเอกชนควรได้รับการดึงเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและการนำไปสู่การปฏิบัติในกิจกรรมเหล่านี้ ทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ

1.1 เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เป้าหมายของทศวรรษเพื่อรักษาและลดความสูญเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนในโลกในปี ค.ศ. 2020 ด้วยแนวทาง เช่น

- พัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติของยุทธศาสตร์และแผนงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
- ตั้งเป้าหมายที่ท้าทายแต่เป็นไปได้ที่จะลดอัตราการความสูญเสียภายในปี ค.ศ. 2020 โดยพิจารณาจากเป้าหมายที่มีอยู่ในแต่ละภูมิภาค
- สร้างความเข้มแข็งด้านการจัดการเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพในการกำหนดแนวทางและกิจกรรมที่จะช่วยยกระดับความปลอดภัยทั้งในระดับชาติ ภูมิภาคและระดับโลก
- ปรับปรุงคุณภาพของการจัดเก็บข้อมูลในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดที่เป็นที่สนใจทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก

- ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการสนับสนุนเงินทุนด้านความปลอดภัยทางถนน และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งผลักดันให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงการก่อสร้างโครงสร้างถนน

1.2 สารสำคัญตามแนวทาง 5 เสาหลัก

แต่ละประเทศควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางหลัก 5 ด้าน เพื่อประกอบในการวางยุทธศาสตร์ ศักยภาพและระบบการจัดการข้อมูลของประเทศ ในบางประเทศ อาจจะเริ่มอย่างค่อยเป็นค่อยไปในแต่ละด้านจนครบทุกด้านก็ได้

เสาหลักที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน Road Safety Management

ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อออกแบบนำไปปฏิบัติติดตาม ประเมินผล ประสิทธิภาพ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย Safer Roads and Mobility

สร้างมิตិความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว Vulnerable ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ จากการวางระบบติดตามประเมินผล Assessment ของโครงสร้างพื้นฐานถนน Road Infrastructure การส่งเสริมการวางแผนออกแบบก่อสร้างและสภาพขณะทำงานของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย Safer Vehicles

ส่งเสริมการนำมาใช้งานจริงอย่างครอบคลุมของเทคโนโลยีที่ทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ Passive Safety และเชิงป้องกัน Actives Safety ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ถูกนำมาใช้

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย Safer Road Users

พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐานควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจเพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับความเร็วและปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ Post Crash Response

ส่งเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่น ๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสมรวมถึงการดูแลในระยะยาว เพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2556 – 2559

การทบทวนการทำงานตามแผนแม่บทฯ พบว่า แนวทางในการดำเนินงานและแผนยุทธศาสตร์ยังสามารถพัฒนาหรือปรับปรุง เพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ ได้มีการบูรณาการแนวทางการทำงานร่วมกันของเสาหลักทุกเสา 5 ด้าน โดยมีประเด็นที่เน้นขับเคลื่อนเป็นพิเศษในด้านความปลอดภัยทางถนน (สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, http://122.155.1.145/site7/cms-download_content.php?did=6600, 7 ธันวาคม 2559) ดังนี้

- รถจักรยานยนต์กับความปลอดภัยทางถนน
- การบังคับใช้ความเร็วที่ปลอดภัย
- การส่งเสริมบทบาทของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเน้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- การประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน
- การส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
- การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้

โดยเพื่อเป็นการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ปัญหาให้มีความสอดคล้องกับเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนตามหลักมาตรฐานสากล หรือตามเป้าหมายที่องค์การสหประชาชาติได้ตั้งไว้ แผนแม่บทฉบับใหม่ ได้มีการกำหนดกรอบแนวทางปฏิบัติและมีวัตถุประสงค์ของการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559 ดังนี้

- เพื่อกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนและเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในฐานะองค์กรหลักในการจัดระบบความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มขึ้น

- เพื่อจัดทำแผนในเชิงมหภาคด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดความสูญเสียให้ได้ตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดไว้ เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553

- เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติมีความเข้าใจและมีแนวทางการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนและมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน

วิสัยทัศน์

ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล
Achieving the Standard of Safe Journeys “Together”

พันธกิจ

1. สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศในทุกมิติของนโยบายรัฐ
2. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เป็นรากฐานของสังคมไทย
3. ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อลดความสูญเสียของประชาชนไทย

เป้าหมายเชิงนโยบาย

ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด โดยมีการกำหนดค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในช่วงการดำเนินงานตามแผนดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2 เป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนในช่วงปี พ.ศ. 2556 – 2559

ปี พ.ศ.	เป้าหมาย (ตาย/ต่อประชากรแสนคน)
2556	14.43
2557	13.68
2558	12.93
2559	12.18

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2556). หน้า 32.

หมายเหตุ สำหรับค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559 ฉบับนี้ได้กำหนดค่าเป้าหมายจากข้อมูลที่จัดเก็บโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ได้ดีที่สุดในปัจจุบัน เนื่องจากมีการจัดเก็บอย่างต่อเนื่อง และมีนิยามในการจัดเก็บที่สม่ำเสมอ สามารถนำมาวิเคราะห์แนวโน้มรวมถึงการเปรียบเทียบระหว่างปีได้ อย่างไรก็ตาม ควรมีการพัฒนาระบบการจัดเก็บให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ใช้การจัดเก็บข้อมูลการเสียชีวิตภายใน 30 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ เมื่อพัฒนาระบบข้อมูลในการจัดเก็บที่ได้มาตรฐานแล้ว ควรพิจารณา ปรับค่าเป้าหมายให้เป็นไปตามนิยามใหม่ โดยยึดค่าเป้าหมายที่จะลดลงให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 เป็นเกณฑ์ในการกำหนดค่าเป้าหมายใหม่ และอาจมีการทบทวนแผนแม่บทฯ ฉบับใหม่ให้เหมาะสมกับค่าเป้าหมายที่

กำหนดขึ้น เนื่องจากอาจต้องมีการเพิ่มปรับปรุงมาตรการให้มีความเหมาะสมกับเป้าหมายในปี พ.ศ. 2563 ต่อไป

ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแนวทางดำเนินการ

สำหรับแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ได้กำหนดยุทธศาสตร์ออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

และยังประกอบด้วย 20 เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ทั้งสิ้น 37 กลยุทธ์ และตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์ 37 ตัวชี้วัด

การจัดทำแผนปฏิบัติการ

แผนแม่บทฯ ฉบับนี้กำหนดแนวทางเพื่อให้หน่วยงานได้มีการนำแผนแม่บท ฯ ฉบับนี้ไปแปลงสู่แผนปฏิบัติการของหน่วยงานในการจัดทำค่าของงบประมาณตามกรอบการจัดทำค่าของงบประมาณของรัฐบาลต่อไป นอกจากแผนปฏิบัติการของหน่วยงานแล้ว ควรมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วย

1. แผนพัฒนาสมรรถนะการทำงานแบบบูรณาการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง จังหวัดและท้องถิ่น
2. แผนพัฒนากฎหมาย เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน
3. แผนปฏิบัติการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา
4. แผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน สำหรับทางหลวงท้องถิ่น

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ตามมติ ครม.

คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 จึงได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 Decade of Action for Road Safety ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโก คือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็น ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554, หน้า 13.) ดังนี้

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน Road Users ให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

มาตรการเน้นหนัก 5 มาตรการ 5E

1. มาตรการด้านการบริหารจัดการ
2. มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย
3. มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร
4. มาตรการด้านประชาสัมพันธ์
5. มาตรการด้านการแพทย์ฉุกเฉินและกู้ชีพ

มาตรการพิเศษ

1. มาตรการบังคับใช้กฎหมาย
2. มาตรการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
3. มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการตั้งจุดตรวจและจุดบริการ
4. มาตรการลดผลกระทบจากถนนเสียหายจากอุทกภัย

1. มาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายในข้อหาเมาแล้วขับ , ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และการไม่สวมหมวกนิรภัย

2. มาตรการควบคุมเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์

ในวันส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ซึ่งจัดกิจกรรมข้ามปี Count down ให้จังหวัดมีการดำเนินการควบคุมการจำหน่าย เครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ในกิจกรรมข้ามปีดังกล่าวอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะงานกาชาด และงานประจำปีในส่วนราชการและท้องถิ่นเป็นผู้จัดโดยให้นำพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 มาบังคับใช้อย่างเข้มงวด

3. มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการตั้งจุดตรวจและจุดบริการ

- ให้จังหวัดแต่งตั้งคณะทำงานบูรณาการระดับจังหวัด
- ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมดำเนินการ โดยการตั้งจุดตรวจต้องสัมพันธ์กับเวลาที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและให้มีจำนวนจุดตรวจมากกว่าจุดบริการ
- ให้ทุกจังหวัดสั่งการให้อำเภอจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

4. มาตรการลดผลกระทบจากถนนเสียหายจากอุทกภัย

เนื่องจากเกิดอุทกภัยในหลายจังหวัด ทำให้น้ำกัดเซาะถนนเสียหาย จึงขอให้กระทรวงคมนาคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ตรวจสอบและจัดทำป้ายเตือนต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดความระมัดระวังสำหรับถนนที่มีการซ่อมแซมและจัดให้มีป้ายเตือนต่าง ๆ และสัญญาณไฟเป็นระยะ ๆ ให้ชัดเจนเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้รับทราบ

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

วัตถุประสงค์ คือ โดยที่สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรง ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการและการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554, 2554, หน้า 1 – 9)

การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

- 1) ให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป้าหมาย และแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติเพื่อให้หน่วยงานของรัฐ และผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ
- 2) กำหนดมาตรการแบบบูรณาการ เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ให้มีประสิทธิภาพทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผนงบประมาณ การดำเนินงานและการติดตามประเมินผล

3) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางถนน และรถยนต์ให้มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้างสิ่งแวดล้อมและยานพาหนะ รวมไปถึงมาตรฐานด้านการดูแลช่วยเหลือผู้ประสบภัย

4) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชน

นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 5E

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สำนักนายกรัฐมนตรี ได้กำหนดนโยบายยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนหรือเป็นที่รับทราบกันโดยทั่วไปก็คือ “นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน” โดยมุ่งเน้นให้หน่วยในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับจังหวัด อำเภอและท้องถิ่นนำไปปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน (5E) ดังกล่าว (พรวิ หมื่นสุข คุเนอวอร์เดอนา, 2552, หน้า 13)

ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การมีวินัยจราจรและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เนื่องจากที่ผ่านมาพบว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนมากไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเท่าที่ควร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ในแต่ละปีมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ หากมีการบังคับใช้กฎหมายและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้วก็จะสามารถทำให้อุบัติเหตุลดลงและลดความสูญเสียทั้งในด้านชีวิตและทรัพย์สินได้เป็นอย่างมาก ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

1.1 มาตรการ 3ม 2ข 1ร ได้แก่ การรณรงค์สร้างจิตสำนึกของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

1.1.1 มาตรการ 3 ม. ประกอบด้วย ม.ที่หนึ่งคือ เมาไม่ขับ ม.ที่สองคือ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารจักรยานยนต์ และม.ที่สามคือ ขับขี่มอเตอร์ไซด์ที่ปลอดภัยไม่มีการดัดแปลง

1.1.2 มาตรการ 2 ข. ประกอบด้วย ข.ที่หนึ่งคือ ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ และ ข.ที่สองคือ ต้องพกใบขับขี่ทุกครั้งี่ขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์

1.1.3 มาตรการ 1 ร. คือ ไม่ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2546 กำหนดให้การปฏิบัติตามกฎหมายและนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยให้ข้าราชการ พนักงานลูกจ้าง ของทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นปฏิบัติตามเป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายและนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หากไม่ปฏิบัติ

ตามถือว่าเป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและนโยบายของรัฐให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาลงโทษทางวินัยต่อไป ส่วนการดำเนินการในด้านการจับปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สั่งการให้ทุกพื้นที่เน้นการตรวจจับผู้กระทำผิดตามมาตรการดังกล่าว โดยมุ่งเน้นรถมอเตอร์ไซด์ตัดแปลงผิดกฎหมาย การไม่สวมหมวกนิรภัย เมาสู่ราขณะขับรถ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และการใช้ความเร็วเกินกำหนดรวมถึงการเปรียบเทียบปรับเจ้าของรถที่ให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่นำรถไปใช้ด้วยและยึดรถดังกล่าวไว้เพื่อตรวจสอบนำไปสู่การจัดให้มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้องครบถ้วนและการขับขี่อย่างปลอดภัย

1.2 มาตรการพื้นที่ควบคุมวินัยจราจร กำหนดให้มีการควบคุมวินัยจราจรและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดใน 6 พื้นที่ ได้แก่

- 1.2.1 สถานที่ราชการและรัฐวิสาหกิจ
- 1.2.2 สถานที่ศึกษา
- 1.2.3 สถานที่ประกอบการและโรงงาน
- 1.2.4 คิวรถสาธารณะ
- 1.2.5 ตลาดและชุมชน
- 1.2.6 ถนนเข้าออกสายหลักของจังหวัด

การกำหนดควบคุมวินัยจราจรใน 6 พื้นที่ดังกล่าว เน้นให้ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างจริงจังเข้มงวดเรื่องความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เน้นการตรวจจับผู้มีฐานความผิดตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ทั้งนี้ได้มอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบไปดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การเพิ่มโทษกรณีเมาสู่ราแล้วขับรถ การให้ผู้กระทำผิดไปทำงานเพื่อบำเพ็ญประโยชน์ต่อสาธารณะ การเจาะเลือดผู้ประสบอุบัติเหตุ การจัดตั้งศาลจราจร การควบคุม การบริโภคสุรา การตัดแต้มผู้กระทำผิดกฎจราจร และการอบรมทดสอบการขับขี่ เป็นต้น

2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering)

เป็นยุทธศาสตร์ด้านการใช้หลักวิศวกรรมจราจร มาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยให้มีการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนที่มีลักษณะเป็นอันตรายก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ บริเวณทางโค้ง ทางแยก การปรับปรุงแก้ไขป้ายสัญญาณ ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง เพื่อให้เกิดความชัดเจน ลดการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณจุดเสี่ยงดังกล่าว ซึ่งมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

2.1 การเตือนจุดอันตราย การแก้ไขจุดเสี่ยง ให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นรวมทั้งหน่วยงานอื่น ที่มีถนนอยู่ในความรับผิดชอบ ดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมถนนที่ชำรุดเสียหายเป็นหลุมบ่อ ขยายผิวจราจรบริเวณทางแยกทางหลวงและสะพานให้เต็มพื้นที่เพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรให้กว้างยิ่งขึ้น เพิ่มการจัดทำป้ายและเครื่องหมายจราจร ได้แก่ ไฟสัญญาณไฟกระพริบ ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง สัญญาณแจ้งเตือนในจุดอันตรายที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง การตีเส้นแบ่งช่องจราจร เส้นขอบทางให้ชัดเจนรวมทั้งมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และไฟสัญญาณเพิ่มขึ้นบริเวณทางโค้ง ทางแยก และจุดเสี่ยงอันตรายเพื่อลดอุบัติเหตุ

2.2 จัดทำระบบข้อมูลด้านวิศวกรรมจราจร โดยการสำรวจข้อมูลเส้นทางและสถานที่บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำมาประเมินและวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและหาวิธีแก้ไข โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมกันดำเนินการสำรวจข้อมูลและตั้งงบประมาณในการแก้ไข

2.3 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมในการปรับปรุงเส้นทางและจุดที่เป็นจุดเสี่ยงและจุดอันตรายที่มักจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้งในพื้นที่ และจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลสำคัญอื่น ๆ

3. ยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS)

เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุในที่เกิดเหตุ การรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเบื้องต้นอย่างถูกวิธี และการส่งต่อผู้บาดเจ็บสู่สถานพยาบาลอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้อย่างปกติ ซึ่งยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน มีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

3.1 ให้กระทรวงสาธารณสุข สั่งการให้โรงพยาบาลในสังกัดเตรียมความพร้อมในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการในทุกจังหวัดในระบบการรักษา 30 บาทรักษาทุกโรค

3.2 จัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่มีความจำเป็นในการรักษาพยาบาล ให้แก่โรงพยาบาลทั่วประเทศ เช่น รถพยาบาลฉุกเฉิน เครื่องมือแพทย์ฉุกเฉิน เป็นต้น

3.3 จัดให้มีทีมกู้ชีพกู้ภัยและศูนย์รับแจ้งเหตุให้สามารถปฏิบัติงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง และทำการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้ทันทีที่ได้รับแจ้ง

4. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (Education + Public Relation)

เป็นยุทธศาสตร์การให้ความรู้ความเข้าใจ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้ประชาชนได้รับทราบและตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตของตนเอง ปลุกฝังให้เยาวชนมีวินัยจราจร ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องจริงจังเพื่อมุ่งสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับประชาชน เนื่องจากประชาชนโดยส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ ขาดจิตสำนึกและความตระหนักในการรักษาระเบียบวินัยการจราจร ยังไม่ยอมรับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่ให้มีความปลอดภัย ดังนั้น จึงต้องเร่งรณรงค์สร้างจิตสำนึก การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นในการปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกฎหมายและมีวินัยจราจร

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2546 เสนอโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้กรมประชาสัมพันธ์และสื่อมวลชนของภาครัฐทุกประเภท รวมทั้งขอความร่วมมือภาคเอกชน เครือข่ายต่าง ๆ ได้ช่วยรณรงค์และประชาสัมพันธ์ มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักและเกรงกลัวหากถูกจับกุมตามกฎหมาย ซึ่งมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

4.1 การมุ่งเน้นให้หน่วยงานมีหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กรมประชาสัมพันธ์สำนักนายกรัฐมนตรี ประสานงานขอความร่วมมือจากมูลนิธิ องค์กรภาคเอกชน เครือข่ายภาคประชาชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการประชาสัมพันธ์ โดยมุ่งเน้นสร้างความรู้ให้แก่กลุ่มเยาวชนนักเรียน นักศึกษา เพื่อสร้างความวินัยและเคารพกฎหมายจราจรและเกิดความตระหนักถึงอันตรายจากการขับซิ่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ให้กรมการขนส่งทางบกเร่งรัดให้การศึกษาอบรมการใช้รถที่ถูกต้อง พร้อมกับออกใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ผ่านการอบรมให้ครอบคลุมทั่วถึงโดยเร็ว สำหรับเยาวชน นักเรียน นักศึกษา ให้พิจารณากำหนดหลักสูตรในการเรียนการสอนทุกระดับชั้น ควบคู่กับการให้ความรู้กับกลุ่มผู้ใช้แรงงานในสถานประกอบการ

4.2 งบประมาณด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ โดยมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2547 กำหนดให้การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จดตี๋มสุราสารหรือสิ่งเสพติดอื่น ๆ อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เป็นเรื่องที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพอยู่แล้ว จึงขอให้คณะกรรมการกองทุนฯ สนับสนุนงบประมาณจากกองทุน อย่างน้อยกึ่งหนึ่งของงบประมาณแต่ละปีเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ดังกล่าว และควรดำเนินการในลักษณะของการเชิญชวนและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้ประชาชนเกิดความสนใจและให้ความร่วมมือในการดำเนินการ

5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)

การปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์และมาตรการต่าง ๆ จะต้องมีการจัดทำรายงานและประเมินผลการปฏิบัติ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและสั่งการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศได้ถูกต้องตามสาเหตุที่แท้จริง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้มอบหมายให้ผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นผู้รับผิดชอบรายงานผลการปฏิบัติงานของจังหวัดต่าง ๆ ให้ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบอย่างต่อเนื่อง และให้มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนที่สมบูรณ์ไม่ซ้ำซ้อน อันจะนำไปสู่การพัฒนามาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางบกในระยะยาวต่อไปแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการ เพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 ของจังหวัดและทุกฝ่ายให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกับแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงขอแจ้งแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 เพื่อนำไปเป็นกรอบแนวทางในการจัดทำแผนการดำเนินการในภาพรวมเบื้องต้นของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ดังนี้

5.1 ช่วงเตรียมความพร้อม (วันที่ 16 – 31 มีนาคม พ.ศ. 2552)

5.1.1 ขอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดมอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดที่รับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนน เตรียมความพร้อม และดำเนินงานในภารกิจต่าง ๆ ตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม พ.ศ.

2552 โดยจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดวางแนวทางการดำเนินงาน จัดทำแผนการดำเนินงานในภาพรวมของจังหวัดเพื่อเตรียมความพร้อมทั้งด้านการปฏิบัติและงบประมาณ

5.1.2 ประชุมจัดทำแผนปฏิบัติการ และคำสั่งมอบหมายหน่วยงานตัวบุคคลรับผิดชอบให้ชัดเจน เพื่อที่จะสามารถติดตามประเมินผลได้อย่างครบถ้วนถูกต้อง

5.1.3 มีคำสั่งจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมมือป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 ในระดับจังหวัด อำเภอ โดยประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ เอกชน ภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน อปพร. มูลนิธิ สมาคม สโมสร ภาคประชาชน รวมทั้งผู้นำท้องถิ่น เช่น นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ฯลฯ ที่เกี่ยวข้อง

5.1.4 ตรวจสอบจุดเสี่ยง/จุดอันตราย ต่อการเกิดอุบัติเหตุและต้องเฝ้าระวังเป็นพิเศษ โดยพิจารณาจากจุดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลที่ผ่านมาทั้งที่อยู่บนเส้นทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น และพิจารณาดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนช่วงเทศกาล เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

5.1.5 กำหนดจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม แบบบูรณาการ เพื่อดำเนินการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง 3ม. (เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย) 2ข. (ใบขับขี่ รััดเข็มขัดนิรภัย) 1ร. (ขับรถเร็ว) รวมทั้งการแข่งในที่คับขัน ขับขี่รถย้อนศร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง การโทรศัพท์ขณะขับรถโดยไม่มีอุปกรณ์เสริม และให้เน้นหนักในเรื่องการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ความสามารถในการขับขี่ (ความอ่อนล้าของผู้ขับขี่) และการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด

5.1.6 กำหนดจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้าน/ชุมชนบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างหมู่บ้าน/ชุมชนและระหว่างรอยต่อของถนนสายหลักกับถนนสายรองถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น ๆ โดยการมีส่วนร่วมขององค์การบริหารส่วนตำบลผู้นำท้องถิ่นผู้นำชุมชนและครอบครัวอาสาสมัคร เพื่อเป็นการป้องปรามและเฝ้าระวังผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้รวมทั้งบริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

5.1.7 กำหนดจุดบริการ/จุดพักรถ โดยมีการทำป้ายประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์เส้นทางต่าง ๆ ภายในพื้นที่ของจังหวัดที่ยังมีจุดเสี่ยง จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งหรือลักษณะอันตรายอื่น ๆ และจุดก่อสร้างทางทั้งในถนนสายหลักและถนนสายรองเพื่อลดความเสี่ยงของผู้ไม่ชำนาญเส้นทาง

5.1.8 จังหวัดที่มีการประกาศกำหนดเขตพื้นที่เล่นน้ำสงกรานต์ (Zoning) ให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีการเล่นน้ำตามแบบแผนที่ตั้งของประเพณีสงกรานต์ การบังคับใช้กฎหมายกับการจำหน่ายสุราแบบเสรีขายในบริเวณดังกล่าว การกำหนดให้รถจักรยานยนต์ รถกระบะ บรรทุกคนเล่นสาดน้ำห้ามเข้าในเขตที่ประกาศกำหนดเป็นเขตเล่นน้ำสงกรานต์ ตลอดจนการจัดให้มีกิจกรรมวันผู้สูงอายุ วันครอบครัว

5.1.9 สำหรับจังหวัดที่เป็นเส้นทางสายหลักสู่ภาคต่าง ๆ ให้ตรวจสอบความพร้อมของสภาพเส้นทางสายหลักที่ประชาชนจะต้องเดินทางผ่านเส้นทางดังกล่าวในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 โดยขอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักในเส้นทางให้มีสภาพพร้อมทั้งด้านสภาพถนน สัญญาณไฟจราจร ป้ายแนะนำเส้นทาง เครื่องหมายเตือนต่าง ๆ จุดพักรถ/จุดบริการ จุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม รวมทั้งการเปิดช่องทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาความหนาแน่นของการเดินทางในช่วงเทศกาล

5.1.10 ประสานผู้รับงานก่อสร้างถนน ให้เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนช่วงเทศกาลหรือหยุดงานชั่วคราวในช่วงเทศกาล ตลอดจนการตรวจสอบการจัดตั้งป้ายเตือนบริเวณก่อนถึงจุดที่จะมีการก่อสร้างล่วงหน้าให้เหมาะสม ชัดเจน ถ้ายังไม่ได้ดำเนินการหรือดำเนินการในระยะที่ไม่เหมาะสมให้แจ้งผู้รับงานก่อสร้างแก้ไข

5.1.11 ประชุมผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะเพื่อให้ตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถ พนักงานขับรถ ตลอดจนมอบหมายสำนักงานขนส่งจังหวัดตรวจสอบให้การดำเนินการรถโดยสารสาธารณะเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด โดยเฉพาะรถโดยสารที่วิ่งระยะทางมากกว่า 400 กิโลเมตร หรือเกิน 4 ชั่วโมง จะต้องมีพนักงานขับรถ 2 คน

5.2 ช่วงปฏิบัติการเข้มข้น (วันที่ 1 – 9 เมษายน พ.ศ. 2552)

5.2.1 ประชุมศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ เพื่อสรุปผลการดำเนินการขึ้นเตรียมความพร้อม และพิจารณาปรับกลยุทธ์ของการปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ให้สอดคล้อง และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผนบูรณาการเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานแบบบูรณาการของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น

5.2.2 ธรณรงค์และประชาสัมพันธ์ โดยใช้รูปแบบต่าง ๆ ที่เหมาะสมครอบคลุมเป้าหมายและพื้นที่ในทุกระดับจนถึงระดับตำบล หมู่บ้าน เช่น สถานีวิทยุกระจายทางราชการ พลเรือน ตำรวจ ทหาร วิทยุชุมชน สื่อพื้นบ้าน เพื่อให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดที่จะดำเนินงานในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 และสร้างความตระหนักให้เกิดการตื่นตัวในการมีส่วนร่วมป้องกันตนเอง ครอบครัวและชุมชนจากอุบัติเหตุทางถนน

5.2.3 ตั้งจุดตรวจเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ตลอดจนประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่าในช่วงธรณรงค์ในช่วงเทศกาล 7 วัน หากกระทำความผิดกฎหมายจราจรจะดำเนินคดีในชั้นสูงสุด

5.2.4 ประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจกับประชาชน ร้านค้าผู้จำหน่ายสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สถานบริการ เกี่ยวกับมาตรการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

5.2.5 ประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจกับประชาชน เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ปกครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 มาตรา 26 และประมวลกฎหมายแพ่งมาตรา 427 กรณีการร่วมรับผิดชอบบิดามารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลอื่นซึ่งรับดูแลหากเด็ก เยาวชนกระทำความผิด

กฎหมาย โดยเฉพาะการกระทำผิดกฎหมายจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เช่น เด็ก เยาวชนขับซิ่งจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาตการขับซิ่งด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องปรามและลดอุบัติเหตุ เหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

5.2.6 ประสานหน่วยงานหรือองค์กรที่มีพนักงานจำนวนมาก เดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 เช่น สถานประกอบการ โรงงาน ร่วมรณรงค์สร้างความรู้ ความเข้าใจ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

5.2.7 ประสานองค์กรภาคีเครือข่าย ศูนย์อาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือนจังหวัดอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรสื่อมวลชน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน พิจารณาจัดหน่วยอาสาสมัครเฝ้าระวังแจ้งเตือน และรายงานสถานการณ์ที่อาจจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

5.2.8 สำหรับบริเวณถนนสายรอง (เส้นทางหลวงชนบท เส้นทางขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) ให้ส่งเสริมทุกวิถีทางให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทหลักทั้งการประชาสัมพันธ์และมาตรการอื่น ๆ ในอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การตั้งจุดสกัดกั้นชุมชน หมู่บ้าน จุดบริการประชาชน เพื่อป้องปรามและลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ โดยขอให้กำนัน นายอำเภอ หรือผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรพื้นที่เป็นที่ปรึกษาและแนะนำการปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและการปฏิบัติที่สอดคล้องกฎหมายรวมทั้งเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์อันควรตามที่ระเบียบกฎหมายกำหนด

5.2.9 จัดประชุม แนะนำ ชักซ้อมการปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน การปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย การให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การติดต่อสื่อสาร การรายงานข้อมูล การรายงานข่าวการจราจรให้ถูกต้อง รวดเร็ว เป็นเอกภาพ

5.2.10 ชักซ้อมความพร้อมการสั่งการและการประสานงานทั้งหน่วยกู้ภัยในพื้นที่หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านบุคลากร วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ และความสามารถในการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ รวมทั้งการให้ความรู้ ความเข้าใจ การเพิ่มทักษะ และศักยภาพของการปฏิบัติหน้าที่ให้แก่เจ้าหน้าที่และอาสาสมัครในการกู้ชีพ กู้ภัย ได้อย่างถูกต้องและทันกับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้น

5.2.11 ประชุมชักซ้อมความพร้อม ระบบการรายงานข้อมูลทาง E – Report และทำความเข้าใจร่วมกันของแบบรายงานและระบบที่กำหนดไว้และทำการฝึกซ้อมการรายงานระหว่างศูนย์ปฏิบัติการร่วมฯ อำเภอ จังหวัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ระหว่างวันที่ 7 – 8 เมษายน พ.ศ. 2552 พร้อมสรุปประเมินผลการชักซ้อมและแก้ไขปัญหาอุปสรรค (ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้ควบคุมการบูรณาการระบบการรายงานข้อมูลระดับจังหวัด นายอำเภอเป็นผู้ควบคุมการบูรณาการระบบการรายงานข้อมูลระดับอำเภอ และผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นผู้ควบคุมการบูรณาการระบบการรายงานข้อมูลในเขตกรุงเทพมหานคร)

5.3 ช่วงดำเนินการรณรงค์ในช่วงเทศกาล (วันที่ 10 – 16 เมษายน พ.ศ. 2552)

ปฏิบัติตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อย่างต่อเนื่องโดยให้มีการดำเนินการดังนี้

5.3.1 การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 ระดับจังหวัด อำเภอ เพื่ออำนวยความสะดวก กำกับ ดูแล ประสานตรวจติดตาม และปฏิบัติงานตามภารกิจ ตลอดจนการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาล

5.3.2 การตั้งจุดตรวจร่วม/ด่านตรวจร่วม และชุดเฉพาะกิจตระเวนตรวจ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด ระดมสรรพกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งมูลนิธิ อาสาสมัครและภาคประชาชน ในการดำเนินการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วมทั่วประเทศ ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง โดยให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วมอย่างน้อย 4 นาย

5.3.3 การตั้งจุดสกัดกั้นชุมชน หมู่บ้าน โดยมอบหมายให้เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล เป็นหน่วยงานหลักร่วมกับหัวหน้าชุมชน หมู่บ้าน ภาคประชาชนทำการตั้งจุดสกัดกั้นภายใน/ระหว่างหมู่บ้าน ชุมชน เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเบื้องต้นในระดับพื้นที่ โดยให้เน้นหนักในการควบคุมผู้ที่มีปัจจัยเสี่ยงต่อการที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ โดยใช้งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และใช้บุคลากรผู้ปฏิบัติงานภายในชุมชน หมู่บ้าน

5.3.4 การจัดตั้งหน่วยสนับสนุน และบริการประชาชน ระดับพื้นที่ ได้แก่ จังหวัด อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยกำหนดโครงการ/กิจกรรม หน่วยสนับสนุนการปฏิบัติงาน จุดบริการต่าง ๆ เพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนด

5.3.5 จัดให้มีพิธีเปิดศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2552 ในวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2552 พร้อมกันทั่วประเทศ พร้อมกับศูนย์อำนวยความสะดวกป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 (ส่วนกลาง ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) และจัดแถลงข่าว การเตรียมการดำเนินงานตามแผนบูรณาการฯ และแผนปฏิบัติการในช่วงเทศกาล

5.3.6 ให้น้ำหนักด้านการบังคับใช้กฎหมาย บนเส้นทางสายหลัก (เส้นทางหลวงแผ่นดิน) ระหว่างวันที่ 10 – 11 เมษายน พ.ศ. 2552 และวันที่ 15 – 16 เมษายน พ.ศ. 2552 โดยเฉพาะเรื่องความเร็วและการเมาแล้วขับ เนื่องจากเป็นช่วงที่ประชาชนจะใช้เส้นทางสายหลักเดินทางสู่ภูมิภาคต่าง ๆ สำหรับจังหวัดรอบปริมณฑล กรุงเทพมหานคร ที่เป็นเส้นทางสายหลักและมีการจราจรหนาแน่น รวมทั้งจังหวัดรอยต่อกับจังหวัดดังกล่าว ที่เป็นเส้นทางออกสู่ภาคต่าง ๆ ให้พิจารณาประสานการปฏิบัติร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดมาตรการและวางแนวทางในการระบายนรถ อำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาการเดินทางให้มีการเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน สำหรับบนเส้นทางสายรอง (เส้นทางหลวงชนบท และเส้นทางขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) ให้น้ำหนัก ระหว่างวันที่ 12 – 14 เมษายน พ.ศ. 2552 อย่างเข้มข้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม การจัดชุดเฉพาะกิจตระเวนตรวจ รวมทั้งการตั้งจุดสกัดกั้นชุมชน หมู่บ้าน เพื่อสนับสนุนและเสริมประสิทธิภาพของจุดตรวจ/ด่านตรวจรถอย่างเข้มข้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม การจัดชุดเฉพาะกิจตระเวนตรวจ

รวมทั้งการตั้งจุดสกัดกันชุมชน หมู่บ้าน เพื่อสนับสนุนและเสริมประสิทธิ ภาพของจุดตรวจ/ด่านตรวจ ร่วมบนถนนสายหลักและสายรอง

5.3.7 ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ฝ่ายปกครอง ตำรวจ ขนส่ง แขวงทางหลวง สาธารณสุข ฯลฯ เพื่อปรับกลยุทธ์การดำเนินงานและสั่งการไปยังหน่วยปฏิบัติรวมทั้งศูนย์ปฏิบัติการฯ อำเภอ ในช่วงเวลา 08.00 น. ถึง 09.00 น. เป็นประจำทุกวัน

5.3.8 กำชับให้หน่วยปฏิบัติรายงานการปฏิบัติงานตามระบบ E -Report ทุกวันให้ ถูกต้องตามข้อเท็จจริง และตรงตามห้วงเวลาที่กำหนด

5.3.9 กรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือปัญหาจราจรรุนแรงให้ประชาสัมพันธ์ผ่านทาง สื่อมวลชน และสถานีวิทยุกระจายเสียงในพื้นที่ และศูนย์อำนวยความสะดวกและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วง เทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางคมนาคมทราบโดยทั่วกัน

5.3.10 จัดให้มีการตรวจเยี่ยมให้ความสำคัญการปฏิบัติงาน โดยผู้บังคับบัญชาทั่วถึง ทุกพื้นที่ เพื่อสร้างขวัญกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่

5.3.11 แลกเปลี่ยนสรุปผลการดำเนินงานทุกวัน โดยสามารถรับชมการถ่ายทอดการ สรุปผลการดำเนินการในภาพรวมทั้งประเทศทาง E - Broadcast ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณ ภัย ได้ทุกวัน ทั้งนี้ การรายงานผลหรือแถลงข่าวให้ระมัดระวัง ไม่ควรเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมาย ประเมินการ เพื่อป้องกันความสับสนในจำนวนตัวเลข โดยให้รายงานเฉพาะจำนวนอุบัติเหตุจำนวน ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บตามข้อเท็จจริง

5.3.12 ให้มีพิธีปิดศูนย์ปฏิบัติการร่วมฯ จังหวัด อำเภอ และศูนย์อำนวยความสะดวก และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 พร้อมกันทั่วประเทศ ในวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2552 โดยพร้อมเพรียงกัน และสามารถรับชมการถ่ายทอดพิธีปิดศูนย์ปฏิบัติการร่วมฯ (ส่วนกลาง) ผ่านระบบ E -Broadcast ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อนึ่ง แนวทางดังกล่าวข้างต้นเป็น เพียงแนวทางโดยทั่วไป สามารถกำหนดมาตรการหรือแผนงาน/โครงการ ได้ตามความจำเป็นเหมาะสมใน แต่ละพื้นที่ โดยความสำเร็จของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องได้รับข้อมูลที่ ถูกต้องตามข้อเท็จจริง และความร่วมมือจากทุกฝ่ายทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะภาคประชาชน ทั้งในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และระดับพื้นที่ ซึ่งเป็นพลังสำคัญในการ ดำเนินการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ ขอให้นำเสนอประเด็นสำคัญเพิ่มเติม มาพิจารณา ประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ตัวอย่างมาตรการ 5E ที่ดีในต่างประเทศ

ในการทำงานตามมาตรการหลักเพื่อการป้องกันความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนนั้นจำเป็นต้องทำความเข้าใจ การใช้ประโยชน์ของแต่ละมาตรการแบบองค์รวม ทั้งในด้านของรูปแบบการทำงาน และความคาดหวังที่จะได้จากการทำงาน ในที่นี้จะได้นำเสนอตัวอย่างของกรอบแนวคิดแบบองค์รวมที่ดีในด้านการให้การศึกษา (Education) และการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ดังต่อไปนี้ กรอบคิดของประเทศนิวซีแลนด์ชี้ให้เห็นถึง การให้การศึกษาที่มีความหมายกว้างกว่าการให้ความรู้ในโรงเรียน หรือการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ แต่รวมไปถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความรู้เพื่อให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ หรือเพื่อลบช่องว่างที่อาจจะมียู่ในระบบ เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย เพื่อให้วิศวกรได้ทราบและนำไปปรับปรุงแก้ไข การสนับสนุนโครงการที่เน้นชุมชนเป็นฐาน หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของการจัดการความรู้ตนเอง (Knowledge Management) โดยจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย

ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเพชรบุรี

1. ลักษณะทางภูมิศาสตร์ (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี, <http://phetchaburi.go.th/data/pd/d40.pdf>, 10 ธันวาคม 2559)

จังหวัดเพชรบุรี ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เป็นระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี และอำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ทิศตะวันตก ติดต่อกับสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนมาร์ (พม่า) ที่ราบสูงและเทือกเขาตะนาวศรี ซึ่งกั้นพรมแดนระหว่างไทยและประเทศเมียนมาร์)

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอ่าวไทย

2. ลักษณะการประกอบอาชีพ

ประชาชนร้อยละ 24.16 ของจังหวัดเพชรบุรี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ทั้งนี้เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการเพาะปลูก / เลี้ยงสัตว์ / การประมง เป็นต้น ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว/ต่อปี 117,131 บาท

จังหวัดเพชรบุรี เป็นจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นภูเขา ทะเล ตลอดจนโบราณสถาน โบราณวัตถุ สถาปัตยกรรม ที่ตั้งอยู่ไม่ห่างไกลจากกรุงเทพมหานคร และยังมีเส้นทางสายหลัก คือ ถนนเพชรเกษมที่ผ่านไปยังภาคใต้ เป็นเส้นทางที่มีประชาชน นักท่องเที่ยวผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านจังหวัดเพชรบุรีเป็นจำนวนมากเฉลี่ยประมาณ 60,000 – 70,000 คัน/วัน (ข้อมูลจากสำนักงานบำรุงทางเพชรบุรี) โอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนจึงสูงกว่าจังหวัดอื่น ๆ เพื่อเป็นการตอบสนองนโยบายในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของรัฐบาล ตามกรอบที่แนวทางแผนแม่บทความ

ปลอดภัยทางถนนกำหนดและเป็นไปตามยุทธศาสตร์หลักความปลอดภัยทางถนนรวม 5 ด้าน โดยมีเป้าหมายเดียวกัน คือ ให้จำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนและมูลค่าความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงตามเป้าหมาย ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดเพชรบุรีมีจิตสำนึกและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

3. ข้อมูลสถิติ

ตารางที่ 2.3 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี

สาเหตุ	ร้อยละ
ขับรถเร็วเกินกำหนด	20 %
มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย	20 %
ตัดหน้ากระชั้นชิด	40 %
อื่น ๆ (ไม่มีความผิด)	20 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 95.

ตารางที่ 2.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี

สาเหตุ	ร้อยละ
เมาสุรา	25.53 %
ตัดหน้ากระชั้นชิด	23.41 %
อื่น ๆ (ประมาท , ล้มเอง)	21.28 %
ขับรถเร็วเกินกำหนด	14.89 %
ทัศนวิสัยไม่ได้	6.38 %
หลับใน	4.25 %
ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	2.13 %
แข่งรถผิดกฎหมาย	2.13 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 95.

ตารางที่ 2.5 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี

ประเภทรถ	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	100 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 95.

ตารางที่ 2.6 ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี

ประเภทรถ	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	76.75 %
รถปิคอัพ	11.63 %
รถเก๋ง	6.98 %
อื่น ๆ (รถจักรยาน)	4.64 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 96.

ตารางที่ 2.7 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี

ประเภทถนน	ร้อยละ
ถนนในเมือง / เทศบาล	50 %
ถนนกรมทางหลวง	25 %
ถนนในอบต./หมู่บ้าน	25 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 96.

ตารางที่ 2.8 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี

ประเภทถนน	ร้อยละ
ถนนใน อบต./หมู่บ้าน	42.50 %
ถนนกรมทางหลวง	22.50 %
ถนนในเมือง/เทศบาล	22.50 %
ถนนกรมทางหลวงชนบท	12.50 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 96.

ตารางที่ 2.9 จุดที่เกิดเหตุ พ.ศ. 2556 จังหวัดเพชรบุรี

จุดเกิดเหตุ	ร้อยละ
ทางตรง	75 %
ทางแยก	25 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 97.

ตารางที่ 2.10 จุดที่เกิดเหตุ พ.ศ. 2557 จังหวัดเพชรบุรี

จุดเกิดเหตุ	ร้อยละ
ทางตรง	65 %
ทางแยก	17.50 %
ทางโค้ง	17.50 %

ที่มา : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). หน้า 97.

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุและยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดของจังหวัดเพชรบุรี

1) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก 3 ลำดับแรก คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด , ตัดหน้ากระชั้นชิด และเมาสุรา

2) ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก 3 ลำดับแรก คือ รถจักรยานยนต์ , รถบรรทุก (ปิคอัพ) และรถเก๋ง

ฐานความผิดตามมาตราการ 3ม. 2ข. 1ร. + 4

3 ม. คือ เมาไม่ขับ , สวมหมวกนิรภัย และมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย

2 ข. คือ ใบขับขี่ , รัศมีขีดนิรภัย

1 ร. คือ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

4 คือ 4 ห้าม ได้แก่ ห้ามขับรถยนต์ , ห้ามแข่งในที่คับขัน , ห้ามฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และห้ามโทรศัพท์ขณะขับขี่

ผลการบังคับใช้กฎหมายในมาตราการที่มีดำเนินคดีจับกุมมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย , ไม่มีใบขับขี่ , ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย , มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย และขับรถเร็วเกินกำหนด

สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี เป็นหน่วยราชการบริหารส่วนภูมิภาค สังกัดกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีสาขา 1 สาขา คือ สาขาอำเภอชะอำ ลักษณะงานเป็นงานควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในเขตจังหวัด โดยดำเนินการ ด้านการประกอบการขนส่ง การวางแผน การจัดระเบียบการขนส่งภายในจังหวัด การตรวจการ การส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง การบริการประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ การตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตผู้ประจํารถ และใบอนุญาตขับรถ ทั้งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกำกับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก (กรมการขนส่งทางบก, <http://apps.dlt.go.th/hr/web2556>, 5 ธันวาคม 2559)

1. การแบ่งงานภายใน

สำนักงานขนส่งจังหวัด มีการแบ่งงานภายใน ดังนี้

1. งานบริหารงานทั่วไป
2. กลุ่มวิชาการขนส่ง
3. ฝ่ายทะเบียนรถ
4. ฝ่ายตรวจสภาพรถ
5. ฝ่ายใบอนุญาตขับรถ
6. สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

2. หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพ การขนส่งภายในจังหวัด และกำกับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรมให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และกำกับดูแลและสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ตลอดจนปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สถาบันพระปกเกล้า (2548, หน้า 30 – 31). ได้ทำการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบว่าปัจจัยที่นำเข้าไปในกระบวนการนโยบาย (Input) ที่มีการนำข้อมูลจากการประเมินนโยบายในอดีต เช่น จากรายงานการสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อนำมากำหนดเป็นวาระแห่งชาติ และมีการวิเคราะห์สาเหตุความล้มเหลวของการดำเนินนโยบายที่ผ่านมา การปรับเปลี่ยนลักษณะการทำงานเป็นเชิงรุกมากขึ้น โดยการกำหนดยุทธศาสตร์ 5E เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนสนับสนุนงบประมาณเพื่อสนับสนุนดังกล่าว ในกระบวนการของนโยบาย (Process) มีการทำงานในลักษณะรวมศูนย์เพื่อบูรณาการระบบนโยบายโดยการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อควบคุมและประสานแผนยุทธศาสตร์ตลอดจนมีการนำผลการปฏิบัติงานแบบบูรณาการในช่วงเทศกาลเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของผลงานของจังหวัด ภายใต้การบริหารของผู้ว่า CEO ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงระบบนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรม

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2548, หน้า 2). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548 – 2551 กล่าวถึง จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบและทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 22.21 คนต่อประชากรแสนคน เหลือ 20.00 คนต่อประชากรแสนคนภายในปี พ.ศ. 2551 โดยใช้ยุทธศาสตร์ 5E

วิมล ไชยวัฒน์ (2550, หน้า 3-4). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอยุธยา. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ พบว่า งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาคุณภาพข้อมูลให้มีความถูกต้องครบถ้วนรวมทั้งบูรณาการด้านการจัดเก็บข้อมูลจราจรและอุบัติเหตุจากสถิติข้อมูลพบว่าแนวทางการดำเนินงานของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพอใจ ปัญหาสำคัญคือมีประชากรแฝงมากเนื่องจากมีนิคมโรงงานอุตสาหกรรมถึง 6 นิคมและเป็นทางผ่านสู่จังหวัดต่าง ๆ ทำให้ผู้เสียชีวิตเป็นคนนอกพื้นที่ร้อยละ 72.22 และผู้บาดเจ็บสาหัส คิดเป็นร้อยละ 70.49 งานวิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ในช่วงเทศกาลฯ ควรเพิ่มจำนวนจุดตรวจร่วมบริการประชาชนบนถนนสายรองที่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น และเพิ่มจำนวนป้ายบังคับ , ป้ายเตือน และป้ายแนะนำต่าง ๆ สำหรับถนนสายหลัก ควรปิดจุดกัลบรถที่เสี่ยง , จัดรถตำรวจ , รถอาสาสมัคร มูลนิธิ เปิดสัญญาณไฟวิบวาบ ที่จุดเสี่ยงตลอดแนวเส้นทาง
2. ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ หากไม่มีงบประมาณในการซ่อมบำรุงควรมอบให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษา
3. จัดการฝึกอบรม ประชาสัมพันธ์ การปลูกจิตสำนึกโดยผ่านสถานประกอบการและขอความร่วมมือสถานประกอบการทุกแห่งกวดขันพนักงานให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและกฎแห่งความปลอดภัย

4. ลดการใช้รถจักรยานยนต์ โดยการขอความร่วมมือสถานประกอบการจัดรถรับ – ส่งพนักงาน

5. เพิ่มหลักสูตรเกี่ยวกับความปลอดภัยและจิตสำนึกในความปลอดภัยในหลักสูตรทุกระดับในโรงเรียน หากเด็กนักเรียนกระทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมให้มีบทลงโทษที่จริงจังและเป็นรูปธรรม

6. ประสานสำนักงานจังหวัดให้จัดทำแผนชุมชนแบบองค์รวมซึ่งบูรณาการทุกปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนรวมทั้งปัญหาสาธารณสุขที่เกิดขึ้นในชุมชน

ประสพสุข ศรีแสนปางและคณะ (2551, หน้า 10-11). ได้วิจัยเรื่อง “การดำเนินงานด้านวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในมหาวิทยาลัยขอนแก่น” ผลการวิจัยพบว่า ภาพรวมของปัญหาและการแก้ปัญหาด้านวินัยจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจราจรในมหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ผ่านมา พบว่ามีปัญหาด้านวินัยจราจรและผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การดำเนินงานหลายโครงการที่ผ่านมาประสบผลสำเร็จแต่มีปัญหาคความไม่ต่อเนื่องของการดำเนินงาน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

1. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน
2. ปัญหายานพาหนะที่มีสภาพไม่สมบูรณ์
3. สภาพแวดล้อมที่บางส่วนยังต้องปรับปรุงทั้งในส่วนของสภาพถนน บ้าย สัญญาณไฟ และสถานที่จอดรถที่ไม่เพียงพอ

4. นโยบายด้านวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุที่ปรับเปลี่ยนตามผู้บริหาร

5. ระบบจราจร

6. ระบบความปลอดภัย

ปัญหา / อุปสรรคหลัก ๆ คือ นโยบายของผู้บริหาร พฤติกรรมของบุคคล สภาพแวดล้อม และระบบที่เกี่ยวข้องทั้งระบบจราจรและระบบความปลอดภัย รวมทั้งการดำเนินงานของผู้เกี่ยวข้องที่ขาดความต่อเนื่อง แนวทางเพื่อการแก้ปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ คือ ต้องมีนโยบายที่ชัดเจน จริงจัง จัดงบประมาณเพียงพอ รวมทั้งสร้างความร่วมมือจากทุกฝ่ายให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้านการพัฒนาคนต้องเร่งดำเนินการปลูกจิตสำนึกและสร้างค่านิยมใหม่ให้ทุกคนเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎและวินัยจราจร ด้านการปรับปรุงระบบจราจรต้องแก้ปัญหา โดยอาศัยข้อมูลจากฐานข้อมูลอุบัติเหตุ มีการปรับปรุงระบบความปลอดภัยและพัฒนาเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ปรับปรุงสภาพแวดล้อมและวิศวกรรมจราจรให้ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง มีแผนทั้งระยะสั้นและระยะยาวที่ใช้หลายกลยุทธ์ในการดำเนินการพร้อมกัน รวมทั้งควรมีการกำหนดกฎระเบียบที่ชัดเจน ประชาสัมพันธ์ทั่วถึง และมีมาตรการกำกับอย่างเคร่งครัดต่อเนื่อง

ปรีดา ธีรธาดา (2551, หน้า 5-6). ได้วิจัยเรื่อง “แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเทศบาลนครสุราษฎร์ธานี” ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 104 คน ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนภายในเขตเทศบาลนครสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี จะเป็นเพศชายและมีอาชีพรับจ้าง มีการศึกษา

ระดับปริญญาตรี โดยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ที่มีสภาพเป็นรถใหม่ไม่เกิน 5 ปี ช่วงเวลาที่ประสบอุบัติเหตุจะเป็นช่วงค่ำ และมีฝนตก / น้ำท่วมขัง บนพื้นถนนสภาพถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ และเมาสุราขณะขับรถ จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว จะพบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน คือ สภาพของถนนที่ชำรุด / ผิวถนนลื่น เพราะการใช้งานมานาน และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ที่เมาสุรา จึงทำให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้น และปัจจัยสิ่งแวดล้อมไฟฟ้าสาธารณะถนนมีไม่เพียงพอ

ปาริชาติ ศิวะรักษ์ (2553, หน้า 210-211). การศึกษาโครงสร้างและกลไกการกำหนด กำกับนโยบายและการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย. สนับสนุนโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้ศึกษาและเสนอแนะโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถบูรณาการงาน เงินและคนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นโครงสร้างในเชิง Proactive ที่เหมาะสมกับประเทศไทย การศึกษาได้เสนอทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 3 ทางเลือก

ทางเลือก A : ปรับเล็ก ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. และจัดตั้งสำนักบูรณาการ ปภ. เป็นเลขานุการฯ โดยออกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการใหม่

ทางเลือก B : ปรับกลาง ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. โดยมีสำนักแผนความปลอดภัย สนข. เป็นเลขานุการ หรือออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติที่มีอยู่แล้วหรือปรับเพิ่มเติม พ.ร.บ.ครจ. ที่มีอยู่ให้ครอบคลุมงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมี สนข. เป็นเลขานุการ

ทางเลือก C : ปรับใหญ่ ออกพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนนใหม่ ให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานความปลอดภัยทางถนน

จิรวรรณ กิจเลิศพรไพโรจน์ (2553, หน้า 5). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น. โรงพยาบาลบ้านไผ่. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน,มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ พบว่า

1. เพื่อให้การบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของอำเภอ
2. เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูง

จากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพเพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอเพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่เป็นระบบ

ชรินทร์ สุวรรณภูเต (2552, หน้า 3-4). วิจัยเรื่อง “การศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย” การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษาผลการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ จากบุคลากรที่ปฏิบัติงานในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

หนองคาย จำนวน 292 คน ผลการศึกษาพบว่า บุคลากรศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน โดยรวมและจำแนกตามเพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา และระยะเวลาการปฏิบัติงานมีการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน จังหวัดหนองคาย โดยรวมและเป็นรายด้าน 4 ด้านอยู่ในระดับมาก คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ และมีการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลางอีก 1 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร โดยบุคลากรศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนที่มีเพศ ตำแหน่ง และระยะเวลาการปฏิบัติงานแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดหนองคายโดยรวมและรายด้านไม่ต่างกัน บุคลากรที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นด้ยกับการดำเนินการโดยรวมและรายด้าน คือ ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ และบุคลากรศูนย์ที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นด้านให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 โดยสรุป การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดหนองคาย โดยรวมและรายด้านส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง โดยบุคลากรที่คุณลักษณะบางประการต่างกันมีการดำเนินการโดยรวมและรายด้านแตกต่างกัน ซึ่งข้อเสนอนี้จะเป็นประโยชน์และเป็นแนวทางในการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2552, หน้า 26). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 กล่าวถึง จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบและทิศทาง การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเหลือ 14.15 ต่อประชากรแสนคน ภายในปีพ.ศ. 2555

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2552, หน้า 60-61). กล่าวถึง แนวทางการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 จากการทบทวนการทำงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับเดิมพบว่ายังมีเงื่อนไขหลายประการที่สามารถจะพัฒนาหรือปรับปรุง เพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยจากการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็งของการทำงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับเดิม สามารถสรุปถึงปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญและจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไข ดังนี้

1. ขาดนโยบายสนับสนุนที่มีความเป็นไปได้ ชัดเจน มั่นคงและอย่างต่อเนื่องจากภาครัฐ
2. ขาดการผลักดันอย่างแข็งขันและมุ่งมั่นจากรัฐบาล
3. ขาดการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ
4. ขาดความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง
5. ความไม่พร้อมของอุปกรณ์ต่าง ๆ อันเป็นผลเนื่องมาจากงบประมาณในการดำเนินงานที่ค่อนข้างจำกัด
6. พฤติกรรมความสำนึกในการรับผิดชอบและความร่วมมือของประชาชนในประเทศยังมีน้อย

7. ข้อจำกัดด้านผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความสามารถสูงในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือประยุกต์เทคโนโลยีที่ถ่ายทอดมาจากต่างประเทศให้เหมาะสมกับสภาพของประเทศไทย

ดังนั้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ปัญหาให้สอดคล้องกับเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากลหรือตามเป้าหมายที่คาดหวังไว้โดยองค์การสหประชาชาติ อาจสรุปถึงสาระสำคัญ 3 ประการที่เป็นการกำหนดกรอบวิธีคิด และวิธีการทำงาน ซึ่งจะแตกต่างจากแผนแม่บทฉบับเดิมและต้องใช้เวลาในการเตรียมการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ดังนี้

1. กำหนดแนวทางในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบซึ่งเน้นในเรื่องของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และ วัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) เป็นผลลัพธ์สูงสุดของแผน (Ultimate Outcome)

2. การเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการแบบคณะกรรมการจาก Top Down Process ภายใต้โครงสร้างของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเดิมเป็นแบบ Multiple Level คือระดับชาติ ระดับจังหวัด ขณะเดียวกันก็เน้นการบริหารจัดการในเชิงพื้นที่ (Area) โดยเน้นการมีส่วนร่วม (Empowerment) ระหว่างหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และท้องถิ่น

3. เพื่อให้แนวทางในข้อแรกและข้อที่สองสามารถนำไปปฏิบัติจำเป็นต้องได้รับการผลักดันจากรัฐบาลให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระเร่งด่วนของชาติ

ดลวัฒน์ พุทธามาศย์ (2553, หน้า 10-11). ได้วิจัยเรื่อง “การเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย” ผลการวิจัยพบว่า อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมีมูลเหตุจากปัจจัยสำคัญ 4 ประการ คือ

1. ปัจจัยด้านพฤติกรรมคน เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย ระดับความเร็วการขับขี่ในเขตเมือง / นอกเมือง การขับซิ่งรถขณะเมาสุรา เป็นต้น

2. ปัจจัยด้านรถ / ยานพาหนะ เช่น รถ/ยานพาหนะมีสภาพไม่สมบูรณ์ การดัดแปลงสภาพรถ เป็นต้น

3. ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม เช่น จุดเสี่ยง จุดอันตราย (เช่น จุดตัดผ่านทางรถไฟ ทางแยกทางร่วม) มาตรฐานด้านความปลอดภัยของถนนมีการออกแบบถนนที่ไม่ปลอดภัยและไม่สอดคล้องต่อความต้องการในการใช้ของผู้ใช้ถนน เป็นต้น

4. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ เช่น โครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการระดับจังหวัด นโยบาย/ทิศทางทำให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหา การมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน นักวิชาการและภาคประชาชน ในการนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์แก้ไขปัญหาการนำเครื่องมือ เครื่องใช้และเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย และการจัดทำแผน/โครงการ และด้านงบประมาณ เป็นต้น

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น พบว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรม “คน” เป็นปัจจัยหลัก อย่างไรก็ตาม ทุกปัจจัยมีความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน จึงควรแก้ไขปัญหาหรือป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็น

ระบบในทุกปัจจัยไปพร้อมกันในระดับพื้นที่และมีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เห็นควรให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด หน่วยงานทางด้านสาธารณสุข หน่วยงานราชการ องค์กรส่วนท้องถิ่นและทุกภาคส่วน ต้องร่วมมือกันทั้งในด้านการประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้กับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณ เครื่องหมายจรรยาบรรณที่ส่งเสริมให้บุคลากรในหน่วยงาน และประชาชนมีวินัยจรรยาบรรณมาตรฐานตามกฎหมายอย่างจริงจัง และควรมีการศึกษาข้อมูลด้านต่าง ๆ ให้มีรายละเอียดมากขึ้น โดยเฉพาะในสาเหตุจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อที่จะได้นำผลการศึกษามาวางมาตรการป้องกันให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น

ไสว คำภักดี (2553, หน้า 7-8). ได้วิจัยเรื่อง “การจัดการความปลอดภัยด้านการจราจรขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร” ผลการวิจัย พบว่า องค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือ มีวิธีการจัดการความปลอดภัยด้านการจราจรทางบก ดังนี้

1. ด้านการให้ความรู้กฎหมายจราจร ได้ร่วมมือกับโรงเรียนสิงห์สามัคคีวิทยา อบรมให้ความรู้แก่นักเรียนในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 และประสานขอรับคู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร แจกจ่ายให้กับประชาชน นอกจากนี้ได้ประสานสำนักงานขนส่งจังหวัดยโสธรออกให้บริการทำใบอนุญาตขับขี่เคลื่อนที่ ณ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือ และประสานความร่วมมือกับศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานจังหวัดยโสธร จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการซ่อมเครื่องยนต์เล็กตลอดจนให้บริการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ณ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือฟรี โดยไม่เว้นวันหยุดราชการ

2. ด้านงานวิศวกรรมจราจร ได้ติดตั้งไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางร่วมทางแยกที่เป็นจุดเสี่ยงจำนวน 4 จุด และติดตั้งกระจกโค้งบริเวณทางแยก จำนวน 8 จุด จัดทำป้ายบอกทางไปยังองค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือ จำนวน 3 ป้าย และตัดกิ่งไม้สองข้างทางที่ขึ้นบดบังทัศนวิสัยการจราจรตลอดเส้นทาง พร้อมทั้งซ่อมแซมถนนลาดยางเชื่อมหมู่บ้านที่ชำรุด

3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ได้ประสานความร่วมมือกับสถานีตำรวจภูธรเมืองยโสธร ในการออกตั้งจุดตรวจผู้กระทำความผิดในเขตพื้นที่ และหากเป็นช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปีใหม่ หรือเทศกาลสงกรานต์ จะเน้นการจับและปรับผู้กระทำความผิดกฎหมาย โดยให้ปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ซึ่งองค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือ ได้กำหนดให้มีการตั้งจุดตรวจและบริการประชาชน จำนวน 2 จุด

4. ด้านการรักษาเยียวยา ได้จัดอาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เข้าเวรยามที่หน่วยกู้ชีพ อบต.หนองเรือ เพื่อเฝ้าระวังและช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยฉุกเฉิน นอกจากนี้ได้ออกให้กำลังใจเยี่ยมผู้ป่วยที่ประสบเหตุที่บ้านตามโอกาสอันสมควร และให้ความช่วยเหลือโดยจ่ายเงินเบี้ยยังชีพกรณีพิการ เดือนละ 500 บาทต่อคน หรือให้เงินสงเคราะห์ครอบครัวผู้ที่มีรายได้น้อย ปีละ 2,000 บาท และนอกจากนี้ได้ประสานสำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดยโสธร ให้การช่วยเหลือกรณีที่เกิดภัยพิบัติขององค์การบริหารส่วนตำบล

5. ด้านความร่วมมือของคนในชุมชน ได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมทุกอย่างที่จัดขึ้น รณรงค์ให้ประชาชนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและช่วงเวลา

08.00 น. ให้ความร่วมมือโดยใส่เสื้อสีขาวหรือสีส้ม ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ให้ความร่วมมือโดยเปิดไฟหน้ารถและสวมหมวกนิรภัย มีการให้สัญญาณไฟเลี้ยว เมื่อจะเลี้ยวก่อนถึงทางแยกไม่น้อยกว่า 30 เมตร

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบกขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร ดังนี้

1. ควรจัดอบรมให้ความรู้แก่ประชาชนเป็นประจำทุกปีและต่อเนื่อง
2. ควรตรวจสอบเส้นทางที่เป็นจุดเสี่ยงหรือเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจัดทำป้ายเตือนเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ระมัดระวัง
3. ควรรณรงค์ให้ประชาชนตื่นตัวในการใช้รถใช้ถนน เปิดไฟหน้ารถและสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับรถจักรยานยนต์ คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับรถยนต์
4. ควรฝึกอบรมทบทวนความรู้ให้กับหน่วยกู้ชีพองค์การบริหารส่วนตำบลเป็นประจำทุกปี สามารถโทรแจ้งอุบัติเหตุทางหมายเลข 1669 ควรมีข้อมูลของผู้ป่วย ผู้สูงอายุ แผนผังเลขที่บ้านไว้ที่หน่วยกู้ชีพ
5. ควรให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมทุกอย่าง ให้ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมรับผิดชอบ และร่วมประเมินผล

นิสิต พันธมิตร (2554, หน้า 10-11). วิจัยเรื่อง “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร” ผลการวิจัยพบว่า แนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5E ประกอบด้วย

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมุ่งการกวดขันที่เป็นฐานความผิดต่อกฎระเบียบและการกวดขันการกระทำความผิดที่เป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น
2. ด้านวิศวกรรมจราจร ควรประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงเพื่อตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง การแก้ปัญหาการจราจรเบื้องต้นโดยการปรับปรุงขยายพื้นผิวการจราจรใหม่ การติดตั้งปิดเปิดสัญญาณไฟจราจรให้มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจร
3. ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยทั้งในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป
4. ด้านการช่วยเหลือทางการแพทย์ฉุกเฉิน โดยการสร้างเครือข่าย และประสานงานเครือข่าย บุคลากรสนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉินโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติ ในการรับแจ้งเหตุ ระยะเวลาในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ ระยะเวลาในการนำส่ง รวมถึงการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตน
5. ด้านการติดตามและประเมินผล โดยการพัฒนาระบบการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบการติดตามและประเมินผลกลุ่มเสี่ยง การเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจ ในระดับพื้นที่เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง

ธนัญชัย ยศอาจ (2556, หน้า 5). วิจัยเรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์” ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาที่ทำให้เกิดยุทธศาสตร์การพัฒนา ได้แก่ นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมาก ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหา ได้แก่ นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบการจราจร การขับขี่ด้วยความเร็วสูง ผู้ขับขี่มีความประมาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์และไม่เคารพกฎจราจร ส่งผลให้นักเรียนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ทำให้ขาดเรียน เสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลบางรายพิการและเสียชีวิต เป้าหมายหลักของการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนา จึงเป็นการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ผลการสร้างรูปแบบยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาคือการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่ใช้ในการแก้ปัญหาคือการเกิดอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยเทคนิคนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ได้แก่ รูปแบบการฝึกอบรมให้ความรู้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาใน 2 ประเด็นปัญหา ได้แก่ เพื่อให้ นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบการจราจรมากขึ้น และเพื่อให้ นักเรียนมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยมีการดำเนินงานใน 2 ขั้นตอน ได้แก่ การฝึกอบรม เรื่องกฎระเบียบจราจรที่ใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการติดตาม ประเมินผลการใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาผลการประเมินยุทธศาสตร์การพัฒนา

พันชัย เม่นฉาย (2556, หน้า 4). วิจัยเรื่อง “การพัฒนาแบบการลดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนในจังหวัดนนทบุรี” ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.67 ซึ่งมีประสบการณ์ในการขับขี่มากที่สุด คือ อยู่ในช่วง 2 – 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.67 เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุแต่ไม่ถึงกับเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล รองลงมาคือ ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุ ยานพาหนะจะเป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 40% ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ จากกลุ่มตัวอย่าง 150 ตัวอย่าง ในส่วนของการเปรียบเทียบระหว่างความรู้เกี่ยวกับจราจรกับกฎจราจรกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อธิราช มณีภาค (2558, หน้า 7 - 8). วิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร” จากผลการวิจัยพบว่า

1) ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.54$, S.D. = 0.58) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าอยู่ในระดับมากทุกด้านโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ด้านความพึงพอใจ ($\bar{X} = 2.61$, S.D. = 0.64) ด้านการมีส่วนร่วม ($\bar{X} = 2.60$, S.D. = 0.73) และด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ ($\bar{X} = 2.50$, S.D. = 0.74) จากการวิจัยเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครลดลงจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง โดยพิจารณาจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ ที่มีเป้าหมายเชิงนโยบายคือลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 14.15 รายต่อประชากร 100,000 คน หรือ 9,069 คน ต่อปี ให้ได้ในปลายปี พ.ศ. 2555 นอกจากนี้ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 กำหนดเป้าหมายไว้ให้น้อย

กว่า 10 ราย ตามปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติ ผลลัพธ์การบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยระหว่าง พ.ศ. 2554 – 2556 มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 14.88 , 15.07 และ 13.32 ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 ส่วนกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2556 มีอัตรา 6.21 ถือว่าบรรลุเป้าหมาย และมีเป้าหมายก้าวเข้าสู่ความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 ฉบับปัจจุบัน

2) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย (1) ปัจจัยด้านนโยบายมีความเป็นเอกภาพโดยปัจจุบันนโยบายความปลอดภัยทางถนนขับเคลื่อนโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีอำนาจหน้าที่กำหนดและเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2547 – 2551 ใช้ยุทธศาสตร์ 5E สำหรับกรุงเทพมหานคร มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ. กทม.) รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการ (2) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ พบว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติจำนวนมาก แต่มีการประสานงานที่ต่ำ มาตรการทางกฎหมายได้รับการบังคับใช้ไม่เหมาะสม ขาดการวางแผนเชิงบูรณาการ อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรมีความทับซ้อนและความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกับท้องถิ่น รวมถึงปัญหาโครงสร้างระบบผังเมืองและการจัดระบบถนน (3) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน พบว่า ปัญหาสำคัญคือการขาดวินัยในการจราจร ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ขาดการพัฒนาทุนมนุษย์ ขณะที่การวิจัยเชิงปริมาณ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการเรียงตามลำดับตามค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยบางส่วน คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ($B = 0.31$) ปัจจัยด้านนโยบาย ($B = 0.29$) และปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน ($B = 0.28$) ตัวแปรทั้ง 3 สามารถอธิบายความผันแปรของประสิทธิผลได้ร้อยละ 17.00

3) แนวทางการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับการยืนยันจากผู้เชี่ยวชาญ 8 ท่าน ที่เข้าร่วมการสนทนากลุ่มและการสังเคราะห์จากข้อมูลการวิจัย ประกอบด้วย (1) ด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน การจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ เสนอแนะให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับชาติและกรุงเทพมหานคร ประสานนโยบายอย่างใกล้ชิด ลดความเป็นระบบราชการ กระจายอำนาจแก่ท้องถิ่นและชุมชนในรูปแบบการจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติโดยชุมชนเป็นฐานต้องเชื่อมโยงให้มีเอกภาพระหว่างรัฐบาลกับกรุงเทพมหานคร (2) ด้านการบริหารจัดการ ควรมีการจัดเวทีสาธารณะเกี่ยวกับการโอนพันธกิจให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจเต็มในการพัฒนาระบบขนส่งและการบังคับใช้กฎหมายจราจร ปรับรื้อและพัฒนาาระบบผังเมือง ปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตและถอนใบขับขี่รถยนต์ (3) ด้านผู้ใช้ถนน ต้องมีการพัฒนาทุนมนุษย์ในฐานะผู้ขับขี่รถยนต์หรือผู้ใช้ถนนให้ตระหนักด้านความปลอดภัย ปลูกฝังวินัยตั้งแต่เด็ก มีความรู้และทักษะตามวินัยจราจร ต้องปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมเกี่ยวกับคดีจราจรซึ่งเป็นคดีที่ผู้ขับขี่มีความผิดอย่างร้ายแรงโดยห้ามการยอมความ

การกำหนดวัตถุประสงค์ตามกรอบแนวคิดของการวิจัย

กรอบแนวคิดของการวิจัยในครั้งนี้ ใช้กรอบแนวคิด ได้แก่ ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 5E คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สำนักนายกรัฐมนตรี ได้กำหนดนโยบายยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งเน้นให้หน่วยในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับจังหวัด อำเภอและท้องถิ่นนำไปปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม (พรวิ หมื่นสุข คุเนอวอร์เดอนา, 2552, หน้า 13)

ข้อมูลส่วนบุคคล

1. เพศ
2. อายุ
3. ระดับการศึกษา
4. รายได้
5. การเกิดอุบัติเหตุ

ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

1. ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ
2. การบรรลุวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย

การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย
2. ด้านวิศวกรรมจราจร
3. ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
4. ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน
- 5 ด้านการประเมินผลและระบบ

สมมติฐานการวิจัย

ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E มีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 กับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัย ประกอบด้วยเนื้อหาในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ แนวทางการวิจัย การสร้างและทดสอบเครื่องมือทางการวิจัย พื้นที่และประชากรทางการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางที่เหมาะสมในการใช้ยุทธศาสตร์ 5E ที่สามารถใช้ได้กับการทำงานทั้งในรูปแบบทั่ว ๆ ไป และแนวทางในการบูรณาการการนำยุทธศาสตร์ 5E ไปใช้ให้เกิดการเสริมศักยภาพซึ่งกันและกัน มีกลไกการขับเคลื่อนระดับพื้นที่โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของคนภายในพื้นที่ เพื่อสร้างความยั่งยืนในการแก้ปัญหาและสามารถก้าวไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ การผลักดันให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนจะต้องปรากฏอยู่ในแผนการบริหารราชการแผ่นดินในทุกแผน และมีโครงสร้างการสนับสนุนด้านงบประมาณที่ชัดเจนต่อเนื่อง และสามารถตรวจสอบติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน การสร้างความรู้ใหม่ที่จำเป็นต่อการแก้ปัญหาในระยะยาวที่สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศต่อไป ดังต่อไปนี้

1. แนวทางการวิจัย
2. การสร้างและทดสอบเครื่องมือทางการวิจัย
3. พื้นที่และประชากรทางการวิจัย
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. แนวทางการวิจัย

การวิจัยนี้จะใช้แนวทางทางการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี โดยกำหนดแนวทางการวิจัยดังนี้

แนวทางการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีการกำหนดพื้นที่และประชากรทางการวิจัยเฉพาะเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยศึกษาข้อมูลภาคสนาม มีการแจกแบบสอบถามประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตอำเภอเมือง

จังหวัดเพชรบุรี การสร้างเครื่องมือวิจัยตามแนวทางและเป้าหมายของการศึกษาตามระเบียบวิธีวิจัย การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือโดยการทดสอบความเที่ยงตรง โดยการนำแบบสอบถามไปปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบหาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยการหาค่าความสอดคล้อง IOC (Index of Item Objective Congruence) ความครอบคลุมของเนื้อหาตลอดจนภาษาสำนวนที่ใช้ทำการปรับปรุงแก้ไขถ้อยคำในบางข้อคำถามเพื่อความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม

หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการนำแบบสอบถามไปทำการทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายกันกับกลุ่มที่ทำการศึกษ จำนวน 30 ชุด คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาค ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ 0.973

นำมาปรับปรุงแก้ไขข้อความในแบบสอบถามให้มีความรัดกุม ถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ก่อนที่จะนำไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการสอบถามจริง

2. การสร้างและทดสอบเครื่องมือทางการวิจัย

2.1 การสร้างเครื่องมือการวิจัยเชิงปริมาณ

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาวิจัยในเชิงปริมาณ จึงใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการศึกษา ซึ่งลักษณะของคำถามเป็นคำถามปลายปิด โดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎีตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาสรุปเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา เพื่อนำมาจัดทำแบบสอบถามให้มีความสัมพันธ์กับกรอบการศึกษา โดยได้กำหนดเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับตัวแปรต้น และส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับตัวแปรตาม พร้อมทั้งผลการวัดค่าความเที่ยงตรง (Validity) ของแบบสอบถามโดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาคได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ .973 จึงจะถือว่าคำถามนั้นมีความเที่ยงตรงซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

2.1.1 แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย ตัวชี้วัดข้อมูลส่วนบุคคล แบบสอบถาม ระบบเกณฑ์การวัด และคะแนนของเกณฑ์ เป็นการสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้และการเกิดอุบัติเหตุ

2.1.2 แบบสอบถามส่วนที่ 2

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัย นำไปสู่การสร้างกรอบแนวคิดการศึกษาและจากกรอบแนวคิดของการศึกษานั้น ได้แบ่งตัวแปรออกเป็น 2 ชุด ได้แก่ ตัวแปรต้นและตัวแปรตาม และตามวัตถุประสงค์นั้นเพื่อให้ได้แนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ตามยุทธศาสตร์ 5E ได้แก่ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการประเมินผล และระบบสารสนเทศ โดยการสอบถามประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยมีแบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการศึกษา ดังนี้

สำหรับคำตอบของตัวแปรต้น คือ การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E โดยมีความหมายดังต่อไปนี้

1 หมายถึง การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ระดับน้อยมาก เท่ากับ Likert Scale 1.00 - 1.80

2 หมายถึง การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ระดับน้อย เท่ากับ Likert Scale 1.81 - 2.60

3 หมายถึง การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ระดับปานกลาง เท่ากับ Likert Scale 2.61 - 3.40

4 หมายถึง การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ระดับมาก เท่ากับ Likert Scale 3.41 - 4.20

5 หมายถึง การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ระดับมากที่สุด เท่ากับ Likert Scale 4.21 - 5.00

2.1.3 แบบสอบถามส่วนที่ 3

สำหรับคำตอบของตัวแปรตาม คือ ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีความหมายดังต่อไปนี้

1 หมายถึง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับน้อยมาก เท่ากับ Likert Scale 1.00 - 1.80

2 หมายถึง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับน้อย เท่ากับ Likert Scale 1.81 - 2.60

3 หมายถึง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับปานกลาง เท่ากับ Likert Scale 2.61 - 3.40

4 หมายถึง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับมาก เท่ากับ Likert Scale 3.41 - 4.20

5 หมายถึง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับมากที่สุด เท่ากับ Likert Scale 4.21 - 5.00

2.2 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือการวิจัย

ขั้นตอนการสร้างและหาคุณภาพของเครื่องมือ

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. ทำแบบสอบถามฉบับร่างเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษา แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไข
3. หาความเที่ยงตรง (Validity) โดยการนำแบบสอบถามไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยการหาค่าความสอดคล้อง IOC (Index of

Item Objective Congruence) ความครอบคลุมของเนื้อหาตลอดจนภาษาสำนวนที่ใช้ทำการปรับปรุงแก้ไขถ้อยคำในบางข้อคำถามเพื่อความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม ได้แก่

- | | | |
|----------------------|-----------|---|
| 3.1 นางสาวอรสา | เพ็งพริ้ง | ขนส่งจังหวัดเพชรบุรี |
| 3.2 นายพอล | อุทัยศรี | รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเพชรบุรี |
| 3.3 จำอากาศโทพัทธ์พล | สุขสบาย | นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
จังหวัดเพชรบุรี |

4. หาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการนำแบบสอบถามไปทำการทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายกันกับกลุ่มที่ทำการศึกษา จำนวน 30 ชุด คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาคได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ 0.973

5. นำมาปรับปรุงแก้ไขข้อความในแบบสอบถามให้มีความรัดกุม ถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ก่อนที่จะนำไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการสอบถามจริง

3. พื้นที่และประชากรทางการวิจัย

3.1 พื้นที่เป้าหมาย การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีขอบเขตด้านพื้นที่ในการศึกษา คือ จังหวัดเพชรบุรี เขตอำเภอเมือง มี 21 ตำบล โดยการสอบถามประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี

3.2 ประชากรการวิจัย สำหรับประชากรในการศึกษาการวิจัยในครั้งนี้ โดยจำแนกของผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี โดยเขตอำเภอเมืองมีประชากร จำนวน 112,185 คน (สำนักทะเบียนอำเภอเมืองจังหวัดเพชรบุรี, 2559, หน้า 1)

3.3 กลุ่มตัวอย่างของการวิจัย

การสุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเชิงปริมาณ

ประชาชนในเขตอำเภอเมือง

ประชากรศึกษาประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 21 ตำบล ประชากร 112,185 คน โดยใช้สูตรคำนวณของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และยอมรับความผิดพลาดที่ยอมรับได้ 0.05 ดังต่อไปนี้

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

$$\text{แทนค่า} = \frac{112,185}{1 + 112,185 (0.05)^2} = 398.578 \sim 399$$

ดังนั้น ประชากรที่ศึกษาของการวิจัยกลุ่มตัวอย่างในเขตอำเภอเมือง จำนวน 399 คน

ขั้นตอนการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ทำการกำหนดสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างตามจำนวนประชาชนในแต่ละชุมชน แล้วทำการสุ่มแบบ
ขั้นตอนจนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ได้กำหนดไว้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1 กลุ่มตัวอย่างของการวิจัย

ที่	ตำบล	จำนวนประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
1	ตำบลท่าราบ	12,602	45
2	ตำบลคลองกระแซง	10,476	37
3	ตำบลบางจาน	4,115	15
4	ตำบลนาพันสาม	3,755	13
5	ตำบลธงชัย	8,747	31
6	ตำบลบ้านกุ่ม	7,777	28
7	ตำบลหนองโสน	5,015	18
8	ตำบลไร่ส้ม	6,139	22
9	ตำบลเวียงคอย	1,281	4
10	ตำบลบางจาก	2,076	7
11	ตำบลบ้านหม้อ	8,589	31
12	ตำบลต้นมะม่วง	5,411	19
13	ตำบลช่องสะแก	7,120	25
14	ตำบลนาขี้เถ้า	2,744	10
15	ตำบลสามะโรง	2,500	9
16	ตำบลโพพระ	2,200	8
17	ตำบลต้นมะพร้าว	2,237	8
18	ตำบลโพไร่หวาน	5,223	18
19	ตำบลดอนยาง	5,418	19
20	ตำบลหนองขนาน	6,370	23
21	ตำบลหนองพลับ	2,390	9
	รวม	112,185	399

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

4.1. ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยนักวิจัยลงพื้นที่ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละชุมชน เขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี

4.2. ระยะเวลาที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลประมาณ 3 เดือน

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 ทำการตรวจสอบข้อมูล ความถูกต้อง ความครบถ้วนสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

5.2 การจัดเตรียมข้อมูล คัดแยก จัดเรียงข้อมูล

5.3 การวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

5.3.1 วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อให้ทราบลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างด้วยสถิติเชิงพรรณนา ด้วยค่าร้อยละ

5.3.2 การวิเคราะห์ระดับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ด้วยเชิงสถิติเชิงพรรณนา คือ ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

5.3.3 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีกับจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Correlation)

ในการวิเคราะห์และตีความหมายของค่า r ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การตีความหมาย ดังนี้ (Hinkle D.E, 1998, p.118)

ค่า r 0.91 ถึง 1.00	มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างมาก
ค่า r 0.71 ถึง 0.90	มีความสัมพันธ์ทางบวกค่อนข้างสูง
ค่า r 0.51 ถึง 0.70	มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างปานกลาง
ค่า r 0.31 ถึง 0.50	มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างน้อย
ค่า r 0.01 ถึง 0.30	มีความสัมพันธ์ทางบวกน้อยมากแทบไม่มีเลย
ค่า r 0.00	ไม่มีความสัมพันธ์กันเลย
ค่า r -0.01 ถึง -0.30	มีความสัมพันธ์ทางลบน้อยมากแทบไม่มีเลย
ค่า r -0.31 ถึง -0.50	มีความสัมพันธ์ทางลบค่อนข้างน้อย
ค่า r -0.51 ถึง -0.70	มีความสัมพันธ์ทางลบอย่างปานกลาง
ค่า r -0.71 ถึง -0.90	มีความสัมพันธ์ทางลบค่อนข้างสูง
ค่า r -0.91 ถึง -1.00	มีความสัมพันธ์ทางลบอย่างมาก

สมมติฐานสถิติ

H0;) ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ไม่มีความสัมพันธ์กับการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ตามยุทธศาสตร์ 5E

Ha;) ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E มีความสัมพันธ์กับการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ตามยุทธศาสตร์ 5E



บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 400 คน ได้รับกลับมา 399 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 99.75 แล้วนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ โดยเสนอผลการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

ส่วนที่ 4 ทดสอบสมมติฐาน

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปวิเคราะห์ข้อมูลทางสังคมศาสตร์ และใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) นำเสนอเป็นตารางประกอบบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ข้อมูลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี วิเคราะห์โดยใช้ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) นำเสนอเป็นตารางประกอบการบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์โดยใช้ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) นำเสนอเป็นตารางประกอบการบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูล
4. ข้อมูลเกี่ยวกับการทดสอบสมมติฐาน วิเคราะห์โดยใช้ค่าความสัมพันธ์นำเสนอเป็นตารางประกอบการบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยการแจกแจงความถี่และค่าร้อยละปรากฏในตารางที่ 1

ตารางที่ 4.1 แสดงค่าความถี่ และค่าร้อยละ ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนตัวกลุ่มตัวอย่าง โดยภาพรวมและรายด้านดังนี้

ลักษณะของข้อมูลส่วนตัว	ความถี่	ร้อยละ
เพศ		
1. ชาย	155	38.85
2. หญิง	244	61.15
รวม	399	100.00
อายุ		
1. ต่ำกว่าหรือ 25 ปี	221	55.39
2. 26-35 ปี	101	25.31
3. 36-45 ปี	51	12.78
4. 46 ปีขึ้นไป	26	6.52
รวม	399	100.00
ระดับการศึกษา		
1. ต่ำกว่าปริญญาตรี	170	42.61
2. ปริญญาตรี	212	53.13
3. ปริญญาโท	14	3.51
4. ปริญญาเอก	3	0.75
รวม	399	100.00
รายได้		
1. ต่ำกว่า 5,000 บาท	183	45.86
2. 5,001 – 10,000 บาท	88	22.06
3. 10,001 – 15,000 บาท	66	16.54
4. 15,001 – 20,000 บาท	43	10.78
5. 20,001 – 25,000 บาท	10	2.51
6. 25,001 – 30,000 บาท	1	0.25
7. 30,001 ขึ้นไป	8	2.00
รวม	399	100.00
การเกิดอุบัติเหตุ		
1. เคย	247	61.90
2. ไม่เคย	152	38.10
รวม	399	100.00

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง จำนวน 244 คน คิดเป็นร้อยละ 61.15 เพศชาย จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 38.85

มีอายุต่ำกว่าหรือ 25 ปี จำนวน 221 คน คิดเป็นร้อยละ 55.39 รองลงไปที่คือ อายุระหว่าง 26-35 ปี จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.31 อายุระหว่าง 36-45 ปี จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 12.78 และอายุระหว่าง 46 ปีขึ้นไป จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.52 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 53.13 รองลงไปที่คือ ต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 42.61 ปริญญาโท จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.51 และ ปริญญาเอก จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

รายได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 45.86 รองลงไปที่คือ รายได้ 5,001 – 10,000 บาท จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.06 รายได้ 10,001 – 15,000 บาท จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.54 รายได้ 15,001 – 20,000 บาท จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 10.78 รายได้ 20,001 – 25,000 บาท จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.51 และรายได้ 30,001 ขึ้นไป จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00 และรายได้ 25,001 – 30,000 บาท จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 ตามลำดับ

การเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 61.90 และไม่เคย จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 38.10

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี

ตารางที่ 4.2 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีในภาพรวมและรายด้านดังนี้

การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	4.41	.51
2. ด้านวิศวกรรมจราจร	4.00	.79
3. ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	4.34	.54
4. ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน	4.38	.48
5. ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	4.28	.68
รวม	4.28	.45

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.2 พบว่า โดยภาพรวมมีความคิดเห็นต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.28 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.41 รองลงไปที่คือ ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ความคิดเห็นอยู่ใน

ระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.38 ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.28 และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ด้านวิศวกรรมจราจร ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมาย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522	4.41	.62
2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	4.41	.56
รวม	4.41	.51

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.3 พบว่า ความคิดเห็นต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.41 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่ามีความคล้ายคลึงกันทั้งสองด้านคือ ด้านพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.41

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ	4.55	.68
2. การฝ่าฝืนการขับซิ่งย้อนศรคือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	4.36	.75
3. การฝ่าฝืนการใช้รถที่ไม่มีระบบไฟส่องสว่างในเวลากลางคืนคือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	4.34	.84
4. การฝ่าฝืนการขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดคือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	4.40	.79
5. การฝ่าฝืนแซงในที่คับขันคือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	4.38	.81
รวม	4.41	.62

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.4 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ.2522 โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.41 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย เป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.55 รองลงไปคือ การฝ่าฝืนการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดคือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.40 การฝ่าฝืนแซงในที่คับขันคือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.38 การฝ่าฝืนการขับซิ่งรถยนต์คือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.36 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ การฝ่าฝืนการใช้รถที่ไม่มีระบบไฟส่องสว่างในเวลากลางคืนคือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การนำรถไปจอดทะเบียนรถตามกฎหมายทุกคัน	4.36	.76
2. การนำรถไปต่อทะเบียนรถตามกฎหมาย	4.42	.74
3. ผู้ขับขี่รถทุกประเภทต้องทำใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย	4.37	.76
4. ผู้ขับขี่รถทุกประเภทต้องพกพาใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย	4.34	.75
5. ผู้ขับขี่รถทุกประเภทไม่ขับรถขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น	4.55	.67
รวม	4.41	.56

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.5 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.41 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย เป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ผู้ขับขี่รถทุกประเภทไม่ขับรถขณะเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.55 รองลงไปคือ การนำรถไปต่อทะเบียนรถตามกฎหมาย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.42 ผู้ขับขี่รถทุกประเภทต้องทำใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.37 การนำรถไปจอดทะเบียนรถตามกฎหมายทุกคัน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 3.36 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ผู้ขับขี่รถทุกประเภทต้องพกพาใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านวิศวกรรมจราจร

ด้านวิศวกรรมจราจร	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. งานวิศวกรรมทางถนน	4.00	.79
2. งานวิศวกรรมจราจร	4.00	.79
รวม	4.00	.79

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.6 พบว่า ความคิดเห็นต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านวิศวกรรมจราจร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.40 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่ามีค่าเฉลี่ยเท่ากันทั้งสองด้านคือ งานวิศวกรรมทางถนนและงานวิศวกรรมจราจร ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.40

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี งานวิศวกรรมทางถนน

งานวิศวกรรมทางถนน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. สภาพพื้นผิวถนนในปัจจุบันมีความเหมาะสม	3.63	1.24
2. รูปร่างของถนนมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัยที่เหมาะสม	3.81	1.13
3. การออกแบบทางแยกให้เกิดความปลอดภัย	4.14	.99
4. การจัดระบบความสว่างของไฟถนนให้เกิดความปลอดภัย	4.19	.93
5. การจัดการสภาพข้างทางให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง	4.22	.87
รวม	4.00	.79

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.7 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี งานวิศวกรรมทางถนน โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.00 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การจัดการสภาพข้างทางให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.22 รองลงไปคือ การจัดระบบความสว่างของไฟถนนให้เกิดความปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.19 การออกแบบทางแยกให้เกิดความปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.14 รูปร่างของถนนมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัยที่เหมาะสม ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 3.81 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ สภาพพื้นผิวถนนในปัจจุบันมีความเหมาะสม ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 3.63 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี งานวิศวกรรมจราจร

งานวิศวกรรมจราจร	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การติดตั้งสัญญาณจราจรบนท้องถนนควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย	4.45	.70
2. เครื่องหมายบนพื้นถนนควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย	4.29	.78
3. สัญญาณไฟจราจรตามทางแยกควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย	4.44	.74
4. สัญญาณไฟจราจรแบบตัวเลขนับถอยหลังควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย	4.36	.77
5. ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย	4.36	.81
รวม	4.00	.79

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.8 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี งานวิศวกรรมจราจร โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.00 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ การติดตั้งสัญญาณจราจรบนท้องถนนควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.45 รองลงไปคือ สัญญาณไฟจราจรตามทางแยกควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.44 สัญญาณไฟจราจรแบบตัวเลขนับถอยหลังควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย และระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.36 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ เครื่องหมายบนพื้นถนนควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.29 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์	4.35	.59
2. การมีส่วนร่วม	4.32	.60
รวม	4.34	.54

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.9 พบว่า ความคิดเห็นต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าข้อที่

มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.35 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือการมีส่วนร่วม ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.32 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์

การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การให้ความรู้เกี่ยวกับการขับรถยนต์อย่างถูกต้องปลอดภัย	4.41	.68
2. การให้ความรู้เรื่องการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4.30	.75
3. การให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัย	4.38	.72
4. การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	4.33	.73
5. การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	4.36	.74
รวม	4.35	.59

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.10 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.35 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด คือ การให้ความรู้เกี่ยวกับการขับรถยนต์อย่างถูกต้องปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.41 รองลงไปคือ การให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.38 การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.36 การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.33 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การให้ความรู้เรื่องการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วม	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การมีส่วนร่วมของบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน	4.26	.78
2. การมีส่วนร่วมของสถานศึกษาในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน	4.33	.75
3. การมีส่วนร่วมของหน่วยงานราชการในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน	4.38	.74
4. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน	4.34	.76
5. การมีส่วนร่วมของโรงเรียนสอนขับรถในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน	4.29	.81
รวม	4.32	.60

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.11 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการมีส่วนร่วม โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.32 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การมีส่วนร่วมของหน่วยงานราชการในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.38 รองลงไปคือ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 การมีส่วนร่วมของสถานศึกษาในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.33 การมีส่วนร่วมของโรงเรียนสอนขับรถในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.29 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ การมีส่วนร่วมของบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.26 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน

ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	4.39	.55
2. หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล	4.40	.57
3. อาสาสมัคร	4.34	.53
รวม	4.38	.48

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.12 พบว่า ความคิดเห็นต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน โดยภาพรวมอยู่ใน

ระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.38 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล รองลงไปคือ ด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.39 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือด้านอาสาสมัคร ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการรับแจ้งเหตุผู้ประสบอุบัติเหตุ	4.35	.74
2. การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการส่งรพพยาบาลในการรับผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุ	4.37	.69
3. การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ	4.40	.67
4. การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการประสานงานติดต่อกับโรงพยาบาล	4.39	.71
5. การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการนำส่งผู้ป่วยไปโรงพยาบาล	4.42	.70
รวม	4.39	.55

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.13 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.39 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายข้อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการนำส่งผู้ป่วยไปโรงพยาบาล ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.42 รองลงไปคือ การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.40 การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการประสานงานติดต่อกับโรงพยาบาล ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.39 การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการส่งรพพยาบาลในการรับผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.37 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในการรับแจ้งเหตุผู้ประสบอุบัติเหตุความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.35 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล

หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินในโรงพยาบาล	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีการดำเนินการรับผู้ป่วยเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น	4.44	.69
2. หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีการดำเนินการประเมินผู้ป่วยผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น	4.39	.70
3. หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีกระบวนการรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุที่ทันทั่วถึง	4.41	.72
4. หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีกระบวนการจำหน่ายผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุต่อไปยังโรงพยาบาลที่มีความทันสมัยมากกว่า	4.37	.73
รวม	4.40	.57

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.14 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.40 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีการดำเนินการรับผู้ป่วยเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.44 รองลงไปคือ หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีกระบวนการรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุที่ทันทั่วถึง ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.41 หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีการดำเนินการประเมินผู้ป่วยผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.39 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลควรมีกระบวนการจำหน่ายผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุต่อไปยังโรงพยาบาลที่มีความทันสมัยมากกว่าความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.37 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.15 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านอาสาสมัคร

อาสาสมัคร	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การจัดการความปลอดภัย โดยการจัดให้มี เครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ	4.32	.71
2. การจัดการความปลอดภัย โดยจัดให้มีการอบรม อาสาสมัครเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ	4.30	.66
3. การจัดการความปลอดภัยด้านหน่วยงาน อุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล โดยอาสาสมัครได้ ช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ	4.38	.68
4. การจัดการความปลอดภัย ด้านหน่วยงาน อุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลโดยอาสาสมัครมี การส่งต่อผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาล	4.37	.70
5. การจัดการความปลอดภัย ด้านหน่วยงาน อุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล โดยอาสาสมัครมี การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอื่น	4.33	.75
รวม	4.34	.53

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.15 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านอาสาสมัคร โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การจัดการความปลอดภัยด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล โดยอาสาสมัครได้ช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.38 รองลงไปคือการจัดการความปลอดภัย ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลโดยอาสาสมัครมีการส่งต่อผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาล ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.37 การจัดการความปลอดภัย ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล โดยอาสาสมัครมีการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอื่น ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.33 การจัดการความปลอดภัย โดยการจัดให้มีเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.32 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ การจัดการความปลอดภัย โดยจัดให้มีการอบรมอาสาสมัครเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ

การประเมินผลและระบบสารสนเทศ	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้น	4.28	.74
2. การจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งที่เกิดเหตุ	4.27	.74
รวม	4.34	.53

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.16 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.34 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้น ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.28 รองลงไปคือ การจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งที่เกิดเหตุ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.27 ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนโดยภาพรวม

ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ	4.27	.61
2. การบรรลุวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย	4.28	.60
รวม	4.27	.56

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.17 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนโดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.27 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การบรรลุวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.28 รองลงไปคือ ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.27 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ

ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ		
ภาคส่วนต่าง ๆ	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การตัดสินใจร่วมกันอย่างเป็นทางการของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.29	.71
2. การสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกันของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี ในการสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกัน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.21	.75
3. การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานมีผู้รับผิดชอบผู้รู้หลายกลุ่มมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.28	.76
4. การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานร่วมกำหนดนโยบายไปสู่การปฏิบัติ มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.26	.79
5. องค์กรภาครัฐออกแบบการทำงานร่วมกันในด้านการบริหารจัดการโครงการและทรัพยากรของการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.30	.75
รวม	4.27	.61

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.18 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.27 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ องค์กรภาครัฐออกแบบการทำงานร่วมกันในด้านการบริหารจัดการโครงการและทรัพยากรของการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.30 รองลงไปคือ การตัดสินใจร่วมกันอย่างเป็นทางการของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.29 การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานมีผู้รับผิดชอบผู้รู้หลายกลุ่มมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.28 การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานร่วมกำหนดนโยบายไปสู่การปฏิบัติ มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.26 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกันของ

หน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี ในการสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกัน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.21 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย

การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. การบริหารจัดการเครือข่ายของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรีจำเป็นต้องมีการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.27	.72
2. ลักษณะบริหารจัดการเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.29	.74
3. การจัดกลุ่มงานแบบเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.27	.72
4. การจัดทำสัญญาความร่วมมือเครือข่ายในการสร้างศูนย์กลางเครือข่ายทุกระดับเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.27	.76
5. การสร้างศูนย์กลางเครือข่ายภาคราชการ สถานศึกษา ท้องถิ่นและภาคประชาชนในการจัดการความปลอดภัยทางถนน	4.28	.77
รวม	4.28	.60

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 4.19 พบว่าความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.28 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ลักษณะบริหารจัดการเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.29 รองลงไปคือ การสร้างศูนย์กลางเครือข่ายภาคราชการ สถานศึกษา ท้องถิ่นและภาคประชาชนในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.28 และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ การบริหารจัดการเครือข่ายของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรีจำเป็นต้องมีการจัดการความปลอดภัยทางถนน, การจัดกลุ่มงานแบบเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน และการจัดทำสัญญาความร่วมมือเครือข่ายในการสร้างศูนย์กลางเครือข่ายทุกระดับเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.27 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

ตารางที่ 4.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

	การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E					ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	
	ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ด้านวิศวกรรมจราจร	ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน	ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ	ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย
ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	1	0.306 **	0.627 **	0.629 **	0.477 **	0.452 **	0.473 **
ด้านวิศวกรรมจราจร	0.306 **	1	0.330 **	0.246 **	0.223 **	0.204 **	0.200 **
ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	0.627 **	0.330 **	1	0.756 **	0.622 **	0.491 **	0.518 **
ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน	0.629 **	0.246 **	0.756 **	1	0.695 **	0.553 **	0.589 **
ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	0.477 **	0.223 **	0.622 **	0.695 **	1	0.549 **	0.501 **
ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ	0.452 **	0.204 **	0.491 **	0.553 **	0.549 **	1	0.713 **
ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย	0.473 **	0.200 **	0.518 **	0.589 **	0.501 **	0.713 **	1

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี พบว่ามีความสัมพันธ์กัน ดังต่อไปนี้

1) ด้านการบังคับใช้กฎหมายสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในระดับน้อย อย่างมีนัยสำคัญ

2) ด้านการบังคับใช้กฎหมายสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย ในระดับน้อย อย่างมีนัยสำคัญ

3) ด้านวิศวกรรมจราจรสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในระดับน้อยมากแทบไม่มีเลย อย่างมีนัยสำคัญ

4) ด้านวิศวกรรมจราจรสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย ในระดับน้อยมากแทบไม่มีเลย อย่างมีนัยสำคัญ

5) ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในระดับน้อย อย่างมีนัยสำคัญ

6) ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย ในระดับปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญ

7) ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉินสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในระดับปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญ

8) ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉินสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย ในระดับปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญ

9) ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในระดับปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญ

10) ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย ในระดับน้อย อย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

จากผลการวิจัย ข้อคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ดังนี้

1) ผู้ตอบแบบสอบถามด้านการบังคับใช้กฎหมาย พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่คิดว่าการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ สามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยการต้องบังคับใช้กฎหมาย ให้มีความเข้มงวดและเคร่งครัดเพื่อประชาชนจะได้ไม่กระทำการฝ่าฝืน

2) ผู้ตอบแบบสอบถามด้านการบังคับใช้กฎหมาย พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 ส่วนใหญ่คิดว่าผู้ขับขี่รถทุกประเภทไม่ควรขับรถขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น สามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยจะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและเคร่งครัด ตรวจสอบพนักงานขับรถทุกคัน ถ้าฝ่าฝืนกระทำผิด มีบทลงโทษสูงสุด

3) ผู้ตอบแบบสอบถามด้านวิศวกรรมจราจร ส่วนใหญ่คิดว่าควรมีการจัดการสภาพข้างทางให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง สามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

4) ผู้ตอบแบบสอบถามด้านวิศวกรรมจราจร ส่วนใหญ่คิดว่าการติดตั้งสัญญาณจราจรบนท้องถนนควรมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัย สามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

5) ผู้ตอบแบบสอบถามด้านการมีส่วนร่วม ส่วนใหญ่คิดว่าหน่วยงานราชการควรมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน สามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

6) ผู้ตอบแบบสอบถามด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ส่วนใหญ่คิดว่าควรมีการจัดการความปลอดภัยด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลโดยอาสาสมัครได้ช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ สามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัย เป็นการศึกษาระสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยในรูปแบบของการวิจัยเชิงปริมาณ ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ในการวิจัย คือ

1. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนกับประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัย

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง
2. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25 ปี
3. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี
4. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท
5. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี

โดยภาพรวมมีความคิดเห็นต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย รองลงไปคือ ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน, ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม, ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ด้านวิศวกรรมจราจร ตามลำดับ

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่ามีความคล้ายเท่ากันทั้งสองด้านคือ ด้านพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

ด้านวิศวกรรมจราจร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่ามีความคล้ายเท่ากันทั้งสองด้านคือ งานวิศวกรรมทางถนนและงานวิศวกรรมจราจร

ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือการมีส่วนร่วม

ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล รองลงไปคือด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือด้านอาสาสมัคร

ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ท่านคิดว่าควรมีการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้น รองลงไปคือ ท่านคิดว่าควรมีการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งที่เกิดเหตุ

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

โดยภาพรวม พบว่าความพึงพอใจในประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การบรรลุวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงไปคือ ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

และเมื่อวิเคราะห์แต่ละด้านเป็นรายชื่อพบว่าความพึงพอใจในประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ องค์กรภาครัฐออกแบบการทำงานร่วมกันในด้านการบริหารจัดการโครงการและทรัพยากรของการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงไปคือ การตัดสินใจร่วมกันอย่างเป็นทางการของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรีมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานมีผู้รับผิดชอบผู้รู้หลายกลุ่มมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานร่วมกำหนดนโยบายไปสู่การปฏิบัติ มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่

ในระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกันของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี ในการสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกัน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

การบรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ลักษณะบริหารจัดการเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงไปคือ การสร้างศูนย์กลางเครือข่ายภาคราชการ สถานศึกษา ท้องถิ่นและภาคประชาชนในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ การบริหารจัดการเครือข่ายของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรีจำเป็นต้องมีการจัดการความปลอดภัยทางถนน, การจัดกลุ่มงานแบบเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน และการจัดทำสัญญาความร่วมมือเครือข่ายในการสร้างศูนย์กลางเครือข่ายทุกระดับเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน

จากสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่าการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี พบว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษายืนยันการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีในเชิงบวกระดับมากที่ระดับสถิติ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

อภิปรายผล

จากการศึกษาประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีมีประเด็นที่น่าสนใจนำมาอภิปรายผล ดังนี้

การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี

เมื่อทำการวิเคราะห์แล้วพบว่า โดยภาพรวมเห็นว่าหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรีมีการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับมาก และด้านที่ต้องนำมาใช้ในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุดังนี้

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของประสพสุข ศรีแสนปางและคณะ (2551, หน้า 10-11). ได้วิจัยเรื่อง “การดำเนินงานด้านวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในมหาวิทยาลัยขอนแก่น” ผลการวิจัยพบว่า ภาพรวมของปัญหาและการแก้ปัญหาด้านวินัยจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจราจรในมหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ผ่านมา พบว่ามีปัญหาด้านวินัยจราจรและผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การดำเนินงานหลายโครงการที่ผ่านมาประสบผลสำเร็จแต่มีปัญหาความไม่ต่อเนื่องของการดำเนินงาน และธัญชัย ยศอาจ (2556, หน้า 5). วิจัยเรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์” ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาที่ทำให้เกิดยุทธศาสตร์การพัฒนา ได้แก่ นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นปีที่ 1 ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมาก ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหา ได้แก่ นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบการจราจร การขับขี่ด้วยความเร็วสูง ผู้ขับขี่ที่มีความประมาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์และไม่เคารพกฎจราจร ส่งผลให้นักเรียนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ทำให้ขาดเรียน เสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลบางรายพิการและเสียชีวิต เป้าหมายหลักของการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนา จึงเป็นการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ผลการสร้างรูปแบบยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาคือ การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่ใช้ในการแก้ปัญหาคือ การเกิดอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยเทคนิคนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ได้แก่ รูปแบบการฝึกอบรมให้ความรู้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาใน 2 ประเด็น ปัญหา ได้แก่ เพื่อให้ นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบการจราจรมากขึ้น และเพื่อให้ นักเรียนมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยขึ้น โดยมีการดำเนินงานใน 2 ขั้นตอน ได้แก่ การฝึกอบรม เรื่อง กฎระเบียบจราจรที่ใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการติดตาม ประเมินผลการใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาผลการประเมินยุทธศาสตร์การพัฒนา

2. ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของชรินทร์ สุวรรณภูเต (2552, หน้า 3-4). วิจัยเรื่อง “การศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย” โดยรวมและเป็นรายด้าน 4 ด้านอยู่ในระดับมาก คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ และมีการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลางอีก 1 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร โดยบุคลากรศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่มีเพศ ตำแหน่ง และระยะเวลาการปฏิบัติงานแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคายโดยรวมและรายด้านไม่ต่างกัน บุคลากรที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการโดยรวมและรายด้าน คือ ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ และบุคลากรศูนย์ที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นด้านให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 โดยสรุป การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย โดยรวมและรายด้านส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง โดยบุคลากรที่คุณลักษณะบางประการต่างกันมีการดำเนินการโดยรวมและรายด้านแตกต่างกัน ซึ่งข้อสนเทศนี้จะเป็นประโยชน์และเป็นแนวทางในการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

ผลการวิจัยพบว่าประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนโดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก โดยเมื่อจำแนกแต่ละด้านเป็นรายข้อทำให้เห็นข้อมูลชัดเจนขึ้นดังนี้

1. ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายข้อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ องค์การภาครัฐออกแบบการทำงานร่วมกันในด้านการบริหารจัดการโครงการและทรัพยากรของการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวิมล ไชยวัฒน์ (2550, หน้า 3-4). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา.สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอยุธยา.สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน,มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ พบว่า งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาคุณภาพข้อมูลให้มีความถูกต้องครบถ้วนพร้อมทั้งบูรณาการด้านการจัดเก็บข้อมูลจราจรและอุบัติเหตุจากสถิติข้อมูลพบว่าแนวทางการดำเนินงานของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพอใจ

2. ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ลักษณะบริหารจัดการเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อธิราช มณีภาค (2558, หน้า 7-8). วิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร” จากผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิผลการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นการบูรณาการหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงาน ถ้ามาร่วมกันทำงาน สำหรับกรุงเทพมหานครนั้น มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการสำคัญที่รับนโยบายการบริหารจัดการไปปฏิบัติ ผลของความสำเร็จคือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครได้เพียงใดขึ้นอยู่กับที่การปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการทั้งสามนี้สำคัญ แต่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรีกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

จากการศึกษาวิจัยพบว่าการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของอธิราช มณีภาค (2558, หน้า 7-8). วิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร” จากผลการวิจัยพบว่า

1) ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.54$, S.D. = 0.58) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าอยู่ในระดับมากทุกด้านโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ด้านความพึงพอใจ ($\bar{X} = 2.61$, S.D. = 0.64) ด้านการมีส่วนร่วม ($\bar{X} = 2.60$, S.D. = 0.73) และด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ ($\bar{X} = 2.50$, S.D. = 0.74) จากการวิจัยเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครลดลงจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง โดยพิจารณาจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ ที่มีเป้าหมายเชิงนโยบายคือลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 14.15 รายต่อประชากร 100,000 คน หรือ 9,069 คน ต่อปี ให้ได้ในปลายปี พ.ศ. 2555 นอกจากนี้ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนได้ประกาศศตวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 กำหนดเป้าหมายไว้ให้น้อยกว่า 10 ราย ตามปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติ ผลลัพธ์การบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนของ

ประเทศไทยระหว่าง พ.ศ. 2554 – 2556 มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 14.88 , 15.07 และ 13.32 ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 ส่วนกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2556 มีอัตรา 6.21 ถือว่าบรรลุเป้าหมาย และมีเป้าหมายก้าวเข้าสู่ความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 ฉบับปัจจุบัน

2) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย (1) ปัจจัยด้านนโยบายมีความเป็นเอกภาพโดยปัจจุบันนโยบายความปลอดภัยทางถนนขับเคลื่อนโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีอำนาจหน้าที่กำหนดและเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2547 – 2551 ใช้ยุทธศาสตร์ 5E สำหรับกรุงเทพมหานคร มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ. กทม.) รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการ (2) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ พบว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติจำนวนมาก แต่มีการประสานงานที่ต่ำ มาตรการทางกฎหมายได้รับการบังคับใช้ไม่เหมาะสม ขาดการวางแผนเชิงบูรณาการ อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรมีความทับซ้อนและความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกับท้องถิ่น รวมถึงปัญหาโครงสร้างระบบผังเมืองและการจัดระบบถนน (3) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน พบว่า ปัญหาสำคัญคือการขาดวินัยในการจราจร ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ขาดการพัฒนาทุนมนุษย์ ขณะที่การวิจัยเชิงปริมาณ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการเรียงตามลำดับตามค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยบางส่วน คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ($B = 0.31$) ปัจจัยด้านนโยบาย ($B = 0.29$) และปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน ($B = 0.28$) ตัวแปรทั้ง 3 สามารถอธิบายความผันแปรของประสิทธิผลได้ร้อยละ 17.00

3) แนวทางการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับการยืนยันจากผู้เชี่ยวชาญ 8 ท่าน ที่เข้าร่วมการสนทนากลุ่มและการสังเคราะห์จากข้อมูลการวิจัย ประกอบด้วย (1) ด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน การจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ เสนอแนะให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับชาติและกรุงเทพมหานคร ประสานนโยบายอย่างใกล้ชิด ลดความเป็นระบบราชการ กระจายอำนาจแก่ท้องถิ่นและชุมชนในรูปแบบการจัดการความเสียหายพิบัติโดยชุมชนเป็นฐานต้องเชื่อมโยงให้มีเอกภาพระหว่างรัฐบาลกับกรุงเทพมหานคร (2) ด้านการบริหารจัดการ ควรมีการจัดเวทีสาธารณะเกี่ยวกับการโอนพันธกิจให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจเต็มในการพัฒนาระบบขนส่งและการบังคับใช้กฎหมายจราจร ปรับรื้อและพัฒนาาระบบผังเมือง ปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตและถอนใบขับขี่รถยนต์ (3) ด้านผู้ใช้ถนน ต้องมีการพัฒนาทุนมนุษย์ในฐานะผู้ขับขี่รถยนต์หรือผู้ใช้ถนนให้ตระหนักด้านความปลอดภัย ปลูกฝังวินัยตั้งแต่เล็ก มีความรู้และทักษะตามวินัยจราจร ต้องปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมเกี่ยวกับคดีจราจรซึ่งเป็นคดีที่ผู้ขับขี่มีความผิดอย่างร้ายแรงโดยห้ามการยอมความ

การแสวงหาแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

จากการศึกษาการวิจัย พบว่า แนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ผู้วิจัยเสนอแนะ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของดลยวัฒน์ พุทธิมาตย์ (2553, หน้า 10-11). ได้วิจัยเรื่อง “การเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย” ผลการวิจัยพบว่า จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น พบว่า อุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรม “คน” เป็นปัจจัยหลัก อย่างไรก็ตาม ทุกปัจจัยมีความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน จึงควรแก้ไขปัญหาหรือป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบในทุกปัจจัยไปพร้อมกันในระดับพื้นที่และมีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เห็นควรให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด หน่วยงานทางด้านสาธารณสุข หน่วยงานราชการ องค์กรส่วนท้องถิ่นและทุกภาคส่วนต้องร่วมมือกันทั้งในด้านการประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้กับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณ เครื่องหมายจราจรอีกทั้งส่งเสริมให้บุคลากรในหน่วยงาน และประชาชนมีวินัยจราจรมีมาตรการด้านกฎหมายอย่างจริงจัง และควรมีการศึกษาข้อมูลด้านต่าง ๆ ให้มีรายละเอียดมากขึ้น โดยเฉพาะในสาเหตุจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อที่จะได้นำผลการศึกษามาวางแผนมาตรการป้องกันให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น ดังต่อไปนี้

1. หน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีควรให้ความร่วมมือกันในการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E อย่างจริงจังเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการบังคับใช้กฎหมาย
2. หน่วยงานภาครัฐของจังหวัดเพชรบุรีควรบูรณาการของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีในการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนควรออกแบบการทำงานร่วมกันในด้านการบริหารจัดการโครงการและทรัพยากรของการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการศึกษาจังหวัดเพชรบุรีกับการจัดการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างยั่งยืน
2. ควรทำการศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่จังหวัดที่มีลักษณะภูมิศาสตร์ที่คล้ายคลึงและเหมือนกัน

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2556). หน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน. เข้าถึงได้จาก:
<http://apps.dlt.go.th/hr/web2556>, 5 ธันวาคม 2559.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2554). แผนพื้หน้าทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. (2543). ทฤษฎีโดมิโน. เข้าถึงได้จาก:
http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/55930031/chapter2.pdf, 15 ธันวาคม 2559.
- กิตติ อินทรานนท์. (2544). วิศวกรรมความปลอดภัย : พื้นฐานของวิศวกร. กรุงเทพมหานคร: สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย.
- จิรวรรณ กิจเลิศพรไพโรจน์. (2553). โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- ชรินทร์ สุวรรณภูเต. (2552). การศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, มหาสารคาม.
- ชุตินา เจียมใจ, กรัณษรัตน์ บุญช่วยธนาสิทธิ์และประเสริฐศักดิ์ กายนาคา. (2559). ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจในการส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเบญจมเทพอุทิศจังหวัดเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี. *วารสารศึกษาศาสตร์ปริทัศน์*, 31(3), หน้า 206.
- ดลยวัฒน์ พุทธามาศย์. (2553). การเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- ธัญชัย ยศอาจ. (2556). ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตเทศบาลนครสวรรคร์ จังหวัดนครสวรรคร์. สาขายุทธศาสตร์การพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรคร์, นครสวรรคร์.
- นิสิต พันธมิตร. (2554). แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- ประสพสุข ศรีแสนปางและคณะ. (2551). การดำเนินงานด้านวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในมหาวิทยาลัยขอนแก่น. มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.

- ประหยัด ชิตทอง. (2534). ประสิทธิภาพของการบริหารงานปกครองนักเรียนในโรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ปรีดา อีธาธา. (2551). แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเทศบาลนครสุราษฎร์ธานี. วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- ปาริชาติ ศิวะรักษ์. (2553). โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศทางการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- พรรวี หมื่นสุข คุนเอนออร์เดอนา. (2552). ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการใช้นโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วยเทศกาลสงกรานต์ 7 วัน. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, มหาสารคาม.
- พันธ์ เม่นฉาย. (2556). การพัฒนารูปแบบการลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก โดยความร่วมมือของชุมชนในจังหวัดนนทบุรี. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, กรุงเทพมหานคร.
- พิทยา บรรวิวัฒนา. (2528). ทฤษฎีแนวทางการศึกษา ค.ศ.1887 – 1970. รัฐประศาสนศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: เทพนิการพิมพ์.
- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554. (14 มกราคม 2554). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 128 ตอนพิเศษ 4ง. หน้า 1 – 9.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. (2550). วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน. (พิมพ์ครั้งที่ 18). กรุงเทพมหานคร: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย - ญี่ปุ่น).
- วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. (2558). (10 พฤศจิกายน 2558). โครงการศึกษาการจัดทำหลักสูตรพัฒนาบุคลากรทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน. *วารสารวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา*, หน้า 40 – 42.
- วิมล ไชยวัฒน์. (2550). โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. (2555). โครงการศึกษาอันตรายข้างทาง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง. เข้าถึงได้จาก:
<http://www.tarc.or.th/content/>, 10 ธันวาคม 2559.
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2548). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548 – 2551. เข้าถึงได้จาก:
http://doi.nrct.go.th/ListDoi/Download/132739/38cc904f70b165337670603336599109?Resolve_Doi=10.14457/STOU.the.2011.15, 26 ธันวาคม 2559.
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2552). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 (ฉบับย่อ). เข้าถึงได้จาก:
http://pknow.edupol.org/Course/C3/Karrpolice-group/subj_traffic/tf1/doc/030101-01.pdf. 21 ธันวาคม 2559.
- สถาบันพระปกเกล้า. (2548). รายงานการวิจัยเรื่องการประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพระปกเกล้า.

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2558). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2557. เข้าถึงได้จาก: <http://otp.go.th/uploads/files/1471501633-dgyrs-3zlli.pdf>, 5 ธันวาคม 2559.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน. เข้าถึงได้จาก: <http://phetchaburi.go.th/data/pd/d40.pdf>, 1 ธันวาคม 2559.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเพชรบุรี. (2556). ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเพชรบุรี. เข้าถึงได้จาก: <http://phetchaburi.go.th/data/pd/d40.pdf>, 10 ธันวาคม 2559.
- สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2558). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559. เข้าถึงได้จาก: http://122.155.1.145/site7/cms-download_content.php?did=6600, 7 ธันวาคม 2559.
- สำนักทะเบียนอำเภอเมืองจังหวัดเพชรบุรี. (2559). สถิติประชากร. เข้าถึงได้จาก: <http://stat.dopa.go.th/stat/statrew/upstat-age-disp.php>, 25 ธันวาคม 2559.
- ไสว คำภักดี. (2553). การจัดการความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองเรือ อำเภอเมืองยโสธร จังหวัดยโสธร. การปกครองท้องถิ่น. วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- องค์การอนามัยโลก. (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. เข้าถึงได้จาก: <http://www.searo.who.int/thailand/areas/gsr-thai.pdf?ua=1>.
- องค์การอนามัยโลก. (2560). วิเคราะห์ : บังคับใช้กฎหมายไม่ได้ลดตายหมู่บนถนนไม่สำเร็จ. เข้าถึงได้จาก: <http://www.bbc.com/thai/international-3>, 26 มกราคม 2560.
- อธีราช มณีภาค. (2558). ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต. สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์, ปทุมธานี.
- อัมชัชไรต์ รันตนติลภ ภูเก็ต. (2555). การพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคพลเมืองในการบังคับใช้กฎหมายของกรมการขนส่งทางบก. เอกสารวิชาการอบรมหลักสูตร ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 16. วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานยุติธรรม, กรุงเทพมหานคร.
- Bartol, K.M., & Martin, P.C. (1997). Management. (2nd ed.) New York: McGraw-Hill.
- Etzioni, A. (1964). Modern organizations. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Henri Fayol. (2012). The Principles of Management. Retrieve From <http://adisony.blogspot.com/2012/10/henri-fayol.html?m=1>, December 5, 2016.
- Hinkle, D.E, William, W. and Stephen G.J. Applied Statistics for the Behavior Sciences. 4th ed. New York: Houghton Mifflin, 1998.
- Lawless, D.J. (1972). Effective management : Social psychological approach. New Jersey: Prentice-Hall.
- Max Weber. (2012). The Ideal Type of Bureaucracy. Retrieve Form <http://kantacandidate.blogspot.com/2012/02/bureaucracy-max-weber.html?m=1>, December 5, 2016.

- Parsons, T. (1960). Structure and Process in modern societies. New York: Free Press.
- Reddin, William J. (1970). Managerial effectiveness. New York: McGraw-Hill.
- Steers, R.M. (1997). Organizational effectiveness: A behavioral view. Santa Monica, CA: Goodyear.
- World Health Organization. (2013). สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ. 2556. เข้าถึงได้จาก: <http://www.searo.who.int>, December 7, 2016.



แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E

เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

1. การตอบแบบสอบถามของท่านนับว่ามีคุณค่าต่อการศึกษาครั้งนี้เป็นอย่างยิ่ง เพราะจะทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

2. การตอบแบบสอบถามของท่าน จะไม่มีผลกระทบต่อท่านแต่ประการใด ผู้ศึกษาจะเก็บไว้เป็นความลับเพียงเพื่อนำมาประกอบการศึกษาวิจัยเท่านั้น

3. ขอความกรุณาท่านตอบแบบสอบถามทุกข้อ และตรงตามความเป็นจริง

4. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

- ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

ผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง หน้าข้อความตามความเป็นจริง

1. เพศ

ชาย

หญิง

2. อายุ

ต่ำกว่าหรือ 25 ปี

26 – 35 ปี

36 – 45 ปี

46 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าปริญญาตรี

ปริญญาตรี

ปริญญาโท

ปริญญาเอก

4. รายได้

ต่ำกว่า 5,000 บาท

5,001 – 10,000 บาท

10,001 – 15,000 บาท

15,001 – 20,000 บาท

20,001 – 25,000 บาท

25,001 – 30,000 บาท

30,001 ขึ้นไป

5. การเกิดอุบัติเหตุ

เคย

ไม่เคย

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี

คำชี้แจง โปรดพิจารณารายการที่กำหนดให้ต่อไปนี้ว่า ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันท่านคิดว่าการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีในแต่ละด้านดังต่อไปนี้ อยู่ในระดับใด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับระดับการจัดการความปลอดภัยทางถนนดังกล่าว ซึ่งมีเกณฑ์การแปลความหมายระดับคะแนน ดังนี้

- 1 หมายถึง ระดับน้อยมาก
- 2 หมายถึง ระดับน้อย
- 3 หมายถึง ระดับปานกลาง
- 4 หมายถึง ระดับมาก
- 5 หมายถึง ระดับมากที่สุด

ลำดับที่	การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E	ระดับความคิดเห็น				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522						
1	การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ					
2	การฝ่าฝืนการขับขี่ย้อนศร คือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ					
3	การฝ่าฝืนการใช้รถที่ไม่มีระบบไฟส่องสว่างในเวลากลางคืน คือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ					
4	การฝ่าฝืนการขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด คือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ					
5	การฝ่าฝืนแซงในที่คับขัน คือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ					
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522						
1	การนำรถไปจดทะเบียนรถตามกฎหมายทุกคัน					
2	การนำรถไปต่อทะเบียนรถตามกฎหมาย					

ลำดับ ที่	การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย มาก
3	ผู้ขับขี่รถทุกประเภทต้องทำใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย					
4	ผู้ขับขี่รถทุกประเภทต้องพกพาใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย					
5	ผู้ขับขี่รถทุกประเภทไม่ขับรถขณะเมาสุราหรือของมีเมา อย่างอื่น					
งานวิศวกรรมทางถนน						
1	สภาพพื้นผิวถนนในปัจจุบันมีความเหมาะสม					
2	รูปตัดของถนนมีการจัดการให้เกิดความปลอดภัยที่เหมาะสม					
3	การออกแบบทางแยกให้เกิดความปลอดภัย					
4	การจัดระบบความสว่างของไฟถนนให้เกิดความปลอดภัย					
5	การจัดการสภาพข้างทางให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง					
งานวิศวกรรมจราจร						
1	การติดตั้งสัญญาณจราจรบนท้องถนน ควรมีการจัดการให้เกิด ความปลอดภัย					
2	เครื่องหมายทางบนพื้นถนนควรมีการจัดการให้เกิดความ ปลอดภัย					
3	สัญญาณไฟจราจรตามทางแยกควรมีการจัดการให้เกิดความ ปลอดภัย					
4	สัญญาณไฟจราจรแบบตัวเลขนับถอยหลัง ควรมีการจัดการ ให้เกิดความปลอดภัย					
5	ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ควรมีการจัดการให้เกิดความ ปลอดภัย					

ลำดับ ที่	การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยมาก
การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์						
1	การให้ความรู้เกี่ยวกับการขับรถอย่างถูกต้องปลอดภัย					
2	การให้ความรู้เรื่องการดำเนินการ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ					
3	การให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย					
4	การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร					
5	การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยรถยนต์					
การมีส่วนร่วม						
1	การมีส่วนร่วมของบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถ ในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน					
2	การมีส่วนร่วมของสถานศึกษา ในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน					
3	การมีส่วนร่วมของหน่วยงานราชการ ในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน					
4	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน					
5	การมีส่วนร่วมของโรงเรียนสอนขับรถ ในการจัดการความปลอดภัยในท้องถนน					

ลำดับ ที่	การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย มาก
ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน						
1	การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ในการรับแจ้งเหตุผู้ ประสบอุบัติเหตุ					
2	การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ในการส่งรถพยาบาล ไปรับผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุ					
3	การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ในการรักษาพยาบาลผู้ ประสบอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ					
4	การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ในการประสานงาน ติดต่อกับโรงพยาบาล					
5	การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ในการนำส่งผู้ป่วยไป โรงพยาบาล					
หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล						
1	หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาล ควรมีการดำเนินการ รับผู้ป่วย เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น					
2	หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาล ควรมีการดำเนินการ ประเมินผู้ป่วยผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้น					
3	หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาล ควรมีกระบวนการ รักษาผู้ประสบอุบัติเหตุที่ทันทั่วถึง					
4	หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาล ควรมีกระบวนการ จำหน่ายผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุต่อไปยัง โรงพยาบาลที่มี ความทันสมัยมากกว่า					

ลำดับ ที่	การจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5 E	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย มาก
อาสาสมัคร						
1	การจัดการความปลอดภัย โดยการจัดให้มีเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ					
2	การจัดการความปลอดภัย โดยจัดให้มีการอบรมอาสาสมัครเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ					
3	การจัดการความปลอดภัย ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาล โดยอาสาสมัครได้ช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ					
4	การจัดการความปลอดภัย ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาล โดยอาสาสมัครมีการส่งต่อผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาล					
5	การจัดการความปลอดภัย ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาล โดยอาสาสมัครมีการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอื่น					
ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ						
1	การจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้น					
2	การจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยมีการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งที่เกิดเหตุ					

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน


คำชี้แจง โปรดพิจารณารายการที่กำหนดให้ต่อไปนี้ว่า ที่ผ่านมจนถึงปัจจุบันท่านคิดว่าประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรีในแต่ละด้านดังต่อไปนี้ อยู่ในระดับใด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับระดับการจัดการความปลอดภัยทางถนนดังกล่าว ซึ่งมีเกณฑ์การแปลความหมายระดับคะแนน ดังนี้

- 1 หมายถึง ระดับน้อยมาก
- 2 หมายถึง ระดับน้อย
- 3 หมายถึง ระดับปานกลาง
- 4 หมายถึง ระดับมาก
- 5 หมายถึง ระดับมากที่สุด

ลำดับที่	ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	ระดับความคิดเห็น				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยมาก
ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่าง ภาคส่วนต่าง ๆ						
1	การตัดสินใจร่วมกันอย่างเป็นทางการของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน					
2	การสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกันของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี ในการสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกัน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน					
3	การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงาน มีผู้รับผิดชอบผู้รู้หลายกลุ่ม มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน					
4	การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานร่วมกำหนดนโยบายไปสู่การปฏิบัติ มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน					

ลำดับ ที่	ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตาม ยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย มาก
5	องค์กรภาครัฐออกแบบการทำงานร่วมกันในด้านการบริหารจัดการ โครงการและทรัพยากรของการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน					
การบรรลุวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย						
1	การบริหารจัดการเครือข่ายของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี จำเป็นต้องมีการจัดการความปลอดภัยทางถนน					
2	ลักษณะบริหารจัดการเครือข่าย มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน					
3	การจัดกลุ่มงานแบบเครือข่าย มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน					
4	การจัดทำสัญญาความร่วมมือเครือข่ายในการสร้างศูนย์กลางเครือข่ายทุกระดับ เพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนน					
5	การสร้างศูนย์กลางเครือข่ายภาครัฐการศึกษา ท้องถิ่น และภาคประชาชน ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน					

ผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้ด้วย



ภาคผนวก ข


การแปลผลค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

การแปลผลค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ข้อ	คะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
A 1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
A 2	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
A 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
A 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
A 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
B 1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
B 2	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
B 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
B 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
B 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
C 1	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
C 2	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
C 3	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
C 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
C 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
D 1	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
D 2	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
D 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
D 4	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
D 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
E 1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
E 2	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
E 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
E 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
E 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
F 1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
F 2	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
F 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
F 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
F 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้

การแปลผลค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ข้อ	คะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			รวม	IOC	สรุปผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
G 1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
G 2	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
G 3	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
G 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
G 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
H 1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
H 2	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
H 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
H 4	1	1	0	2	0.67	ใช้ได้
I 1	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
I 2	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
I 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
I 4	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
I 5	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
J 1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
J 2	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
K 1	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
K 2	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
K 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
K 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
K 5	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
L 1	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
L 2	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
L 3	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
L 4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
L 5	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้



ภาคผนวก ก

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน
ตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล	นางสาววิไลวรรณ บัวชุม
วันเดือนปีเกิด	เกิดเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2529
สถานที่เกิด	นครพนม
ที่อยู่ปัจจุบัน	สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี เลขที่ 297 ถนนติวานนท์ ตำบลบางกระสอบ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี 11000
สถานที่ทำงาน	สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2548 ปวช.บริหารธุรกิจ สาขาการบัญชี วิทยาลัยเทคนิคสกลนคร พ.ศ. 2550 ปวส.บริหารธุรกิจ สาขาการบัญชี วิทยาลัยเทคนิคสกลนคร พ.ศ. 2552 ปริญญาตรี สาขาการบัญชี เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีอีสาน วิทยาเขตสกลนคร พ.ศ. 2560 ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิตและ รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการ จัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีรัตนโกสินทร์ วิทยาเขตวัง ไกลกังวล
ประสบการณ์ทำงาน	21 ก.ย. 52 เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีปฏิบัติงาน กองคลัง กรมการขนส่งทางบก 29 ก.ย. 52 เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีปฏิบัติงาน สำนักบริหารการคลังและรายได้ กรมการขนส่งทางบก 1 ก.ย. 54 นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ สำนักงานขนส่งจังหวัดกาญจนบุรี กรมการขนส่งทางบก 4 ก.ค. 57 นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี กรมการขนส่งทางบก 28 ต.ค. 57 นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี กรมการขนส่งทางบก 21 พ.ย. 59 นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี กรมการขนส่งทางบก