

ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ในพื้นที่จังหวัดเลย*

STRATEGIES FOR HIGHWAY ACCIDENT PREVENTION ON HIGHWAYS OF LOEI 1 HIGHWAY DISTRICT, LOEI THAILAND

วิไลพร แก้วสิมมา

Wilaiporn Kawssimma

มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี

Udon Thani Rajabhat University, Thailand

E-mail: kunnukoongkra@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง 2) กำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และ 3) การประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ดำเนินการศึกษาแบบผสมผสาน เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ในรูปแบบการวิจัยและพัฒนา แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ประชากร คือ ผู้ใช้บริการทางหลวงที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป จำนวน 332,515 คน กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ใช้บริการบนทางหลวงเลย จำนวน 400 คน ใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์สถิติด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระยะที่ 2 กำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ หัวหน้าแผนก จำนวน 12 คน ใช้สัมภาษณ์เชิงลึกและสนทนากลุ่ม วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา และระยะที่ 3 ประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ผู้ให้บริการบนทางหลวงเลย เลือกแบบเจาะจง จำนวน 30 คน ใช้แบบประเมิน วิเคราะห์สถิติด้วยสถิติค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสรุปภาพรวม ผลการวิจัยพบว่า 1) สภาพและปัญหาการป้องกันอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยรวมอยู่ระดับมาก ($\mu = 3.79$, $\sigma = 0.65$) ได้แก่ 1.1) ใช้รถถนนปลอดภัย 1.2) ถนนและสัญญาณจราจรปลอดภัย 1.3) ยานพาหนะปลอดภัย 1.4) ตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ และ 1.5) การบริหารจัดการความปลอดภัย 2) การกำหนดยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ 2.1) เสริมสร้างปลอดภัยแบบบูรณาการ 2.2) สัญจรปลอดภัยด้วยวินัยจราจร 2.3) เทคโนโลยีและนวัตกรรมเสริมปลอดภัย และ 2.4) เครือข่าย

* Received 21 June 2021; Revised 22 December 2021; Accepted 27 December 2021



จิตอาสาแพทย์ฉุกเฉิน และ 3) ผลประเมินยุทธศาสตร์ มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ค่าเฉลี่ยระดับ $\mu > 3.51$ ขึ้นไป ถือว่าผ่านเกณฑ์

คำสำคัญ: ยุทธศาสตร์, การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ, แนวทางหลวงเลขที่ 1

Abstract

The objectives of the research article were: 1) study condition and problem for highway accident prevention on highway, 2) define strategy for highway accident prevention on highway, and 3) to evaluate highway accident prevention on highway of Loei 1. The combined study was conducted, both quantitative and qualitative in the research and development model, it is divided into 3 phases: phases 1 to study condition and problem for accident, population is 332,515 highway users aged 18 years and over. A sample group of 400 persons who was driving on highway of Loei, the questionnaire was used with statistics analysis on frequency, percentage, mean and standard deviation. Phases 2 define strategy for accident prevention by the key informants were department head of 12 persons, and also using in-depth interviews, group discussions, content analysis, and phases 3 evaluate accident prevention the key informants by specific selected were 30 person who driving on highway of Loei, for using an assessment was used with statistics analysis on frequency, percentage, mean, standard deviation and summarize the overview. This research found that: 1) condition and problem for highway accident prevention on highway was high level ($\mu = 3.79$, $\sigma = 0.65$) such as 1.1) driver safety, 1.2) roads and traffic safety, 1.3) vehicle safety, 1.4) reaction of after accident, and 1.5) security management. 2) Strategic definable consists of vision, mission, goals and strategies including with 2.1) improving integrated safety, 2.2) safe driving with traffic discipline, 2.3) technology and innovation for safety, and 2.4) emergency medical service of volunteer network. And 3) strategic evaluation was appropriate and possibility, average level $\mu > 3.51$ or higher was considered to pass the assessment criteria.

Keywords: Strategy, Accident Prevention, Loei 1 Highway District

บทนำ

สถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่ และแนวโน้มมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสูงขึ้น โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization:



WHO) ในปี พ.ศ. 2558 พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัจจัยหนึ่งของการเสียชีวิตของผู้คนทั่วโลก และในทุก ๆ ปี มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน มีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 50 ล้านคน อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกในกลุ่มอายุ ระหว่าง 15 - 29 ปี และเป็นสาเหตุการตายอันดับสองในกลุ่มเด็กอายุระหว่าง 5 - 14 ปี นอกเหนือจากนั้นมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ คน รถ ถนน และสภาพแวดล้อม ด้วยความมุ่งมั่นในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุตามแนวทางสากล องค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน จึงได้ประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ ค.ศ. 2011 - 2020 (พ.ศ. 2554 - 2563) เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยมีหลักการสำคัญคือการวางระบบที่เอื้อต่อปลอดภัย พัฒนา ออกแบบระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย กำหนดเจ้าภาพหลักรับผิดชอบบูรณาการการทำงานร่วมกัน และได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานให้ประเทศสมาชิกมีการกำหนดทิศทาง แผนงาน มาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกถึงร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) ภายใต้กรอบข้อเสนอ 5 เสาหลัก ประกอบด้วย เสาที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เสาที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย เสาที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย เสาที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย เสาที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2554) จากสถานการณ์ดังกล่าวในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรง ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน มีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นรัฐบาลจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นองค์กรระดับชาติ เพื่อดูแลงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรประชาชนทุกภาคส่วน เข้าร่วมมือกันสร้างความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2559)

โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโก โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรกรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 มีกรอบแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนโลก คือ 1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ 2) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายที่รองรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม 3) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ 4) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม 5) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ โดยกำหนดแนวทางในการทำงานไว้ 8 ประการ



ดังนี้ 1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชยานพาหนะ 3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตรายบนถนน 4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับชยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด 5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย 6) พัฒนาสมรรถนะผู้ไร้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ และ 8) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2554) เพื่อยกระดับคุณภาพบริการด้านสาธารณสุข และสุขภาพของประชาชนในด้านการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยมีการประสานความร่วมมือจากทุกภาคส่วน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2561) จากความพยายามแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมา ปี พ.ศ. 2560 มีผู้เสียชีวิต 15,256 คน และผู้บาดเจ็บ 1,002,193 คน ทำให้ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตอันดับ 1 ในเอเชียและสูงเป็นอันดับ 2 ของโลกโดยมีผู้เสียชีวิต 24,237 คน คิดเป็น 2,020 คน/เดือน หรือ 66 คน/วัน ส่งผลให้สูญเสียงบประมาณในการดูแลรักษาพยาบาล เกิดผลกระทบในระดับครอบครัว และเศรษฐกิจระดับมหภาค เนื่องจากต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและการผลิตของประเทศ (สำนักกรรมการธิการ 3 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ, 2559)

การป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุจราจรในชุมชนได้รับการประสานความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ซึ่งแนวทางหลวงเลขที่ 1 มีการดำเนินการโครงการกิจกรรมปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ในทางหลวงหมายเลข 21 ตอนภูสวรรค์ - เลย์ ระหว่าง กม.408 + 250 - กม. 409 + 000 ซึ่งเป็นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดเลยไปยังอำเภอภูเรือและอำเภอด่านซ้าย เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกลุ่มอีสานตอนบนและเป็นการเตรียมการรองรับ AEC ตอบสนองตามกลยุทธ์การปรับโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถยกระดับรายได้จากการค้าการท่องเที่ยว และการบริการตามความต้องการของประชาชน ซึ่งสภาพเส้นทางในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูงและบริเวณดังกล่าวเป็นทางแยกอันตราย มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง จึงควรปรับปรุงและขยายช่องทางเพิ่มจาก 2 ช่องการจราจร เป็น 4 ช่องการจราจร จากโครงการก่อสร้างดังกล่าวได้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้จังหวัดเลยได้มีการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ การป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง แนวทางหลวงเลขที่ 1 ได้มีการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน เป็นกิจกรรมที่กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญและเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการทางหลวง โดยมุ่งเน้นส่งเสริมให้มีกระบวนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมากยิ่งขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา และมีการจัดตั้งคณะทำงานศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดเลย และคณะทำงานขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเลย เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนกำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกัน



อุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (แผนงานสนับสนุนในระดับจังหวัด, 2563) จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยในฐานะนักวิชาการและปฏิบัติงานในองค์กรแขวงทางหลวงเลยที่ 1 กรมทางหลวง 1 มีความสนใจที่จะศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง กำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และการประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ในพื้นที่จังหวัดเลย เพื่อนำยุทธศาสตร์ดังกล่าวไปบูรณาการปฏิบัติใช้กับชุมชนป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1
2. เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1
3. เพื่อการประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ดำเนินการศึกษาแบบผสมผสาน ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในรูปแบบการวิจัยและพัฒนา ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. ศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาหลักการแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

แหล่งข้อมูล ได้แก่ เอกสาร บทความวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยผู้วิจัยคัดเลือกตามเกณฑ์การคัดเลือกคือ เรื่องที่ทันสมัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ ตารางการวิเคราะห์เนื้อหา

การเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษาจากเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วทำการบันทึกข้อมูลลงตารางการวิเคราะห์เนื้อหา

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1

แหล่งข้อมูล 1) ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ใช้บริการทางหลวงที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป และอาศัยอยู่ในจังหวัดเลย จำนวนทั้งหมด 332,515 คน แบ่งเป็น



3 เขต มีจำนวน 10 อำเภอ ประกอบด้วย เมืองเลย จำนวน 76,873 คน นาด้าง จำนวน 17,058 คน เชียงคาน จำนวน 38,013 คน ปากชม จำนวน 26,826 คน วังสะพุง จำนวน 70,148 คน ภูกระดึง จำนวน 21,985 คน ภูหลวง จำนวน 15,954 คน ผาขาว จำนวน 27,401 คน เอร่าวัน จำนวน 22,399 คน และหนองหิน จำนวน 15,858 คน (สำนักทะเบียนอำเภอวังสะพุง กรมการปกครอง, 2563) 2) กลุ่มตัวอย่าง เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง เป็นตัวแทนผู้ใช้บริการบนทางหลวงเลยที่ 1 สุ่มตัวอย่างแบบอย่างง่ายเลือกพื้นที่แบ่งเขตตามการเลือกตั้ง ประกอบด้วย เมืองเลย จำนวน 93 คน นาด้าง จำนวน 20 คน เชียงคาน จำนวน 45 คน ปากชม จำนวน 30 คน วังสะพุง จำนวน 85 คน ภูกระดึง จำนวน 27 คน ภูหลวง จำนวน 20 คน ผาขาว จำนวน 33 คน เอร่าวัน จำนวน 27 คน และหนองหิน จำนวน 20 คน จำนวน 400 คน (การคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้กำหนดสัดส่วนความคลาดเคลื่อนที่ระดับ .05 เท่ากับระดับความเชื่อมั่น 95%) โดยใช้สูตรของ Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (Krejcie, R. V. & Morgan, D. W., 1970)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบสอบถาม แบ่งเป็น 3 ตอน ได้แก่

1) ข้อมูลพื้นฐาน 2) ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Likert, R., 1967) ได้แก่ 1 หมายถึง น้อยที่สุด 2 หมายถึง น้อย 3 หมายถึง ปานกลาง 4 หมายถึง มาก และ 5 หมายถึง มากที่สุด และ 3) ข้อเสนอแนะ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ด้านภาษา และด้านการวิจัย จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความถูกต้องและครอบคลุมเนื้อหา แล้วนำไปหาค่าความเที่ยงตรงโดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง IOC มีค่า 0.50 - 1.00 (บุญชม ศรีสะอาด, 2556) ตรวจสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือโดยนำไปทดลองใช้กับกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และได้นำมาหาค่าความเชื่อมั่นสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach, L. J., 1990) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.97 และจัดทำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์

การเก็บรวบรวมข้อมูล คือ เก็บด้วยตนเอง โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 ศึกษาข้อมูลพื้นฐาน และตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ใช้บริการบนทางหลวงเลยที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. กำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง



แหล่งข้อมูล ผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ หัวหน้าแผนกแขวงทางหลวงเลย ที่ 1 จำนวน 5 คน เลือกแบบเจาะจง กำหนดคุณสมบัติคือ ผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เฉพาะทาง มีอายุการทำงานมากกว่า 5 ปี

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง แบ่งเป็น 2 ตอน ได้แก่ 1) ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และ 2) ร่างยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1

การเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งวิธีการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ศึกษาปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และระยะที่ 2 ร่างยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง 1 ใช้การสนทนากลุ่ม

การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ในองค์กร (SWOT ANALYSIS) นำเอาผลการวิเคราะห์ข้อมูลมาจัดทำร่างยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

ขั้นตอนที่ 2 การร่างยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

แหล่งข้อมูล ผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ ความสามารถเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ประกอบด้วย แขวงทางหลวงเลยที่ 1 แขวงทางหลวงชนบทเลย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเลย สำนักงานขนส่งจังหวัดเลย สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดเลย องค์การบริหารส่วนตำบลเมือง สถานีตำรวจทางหลวง 4 กองกำกับการ 4 กองบังคับการตำรวจทางหลวง สถานีตำรวจภูธรเมืองเลย สาธารณสุขจังหวัดเลย บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มูลนิธิสว่างศีรีธรรม และภาคประชาชนในพื้นที่จังหวัดเลย เลือกล้อมตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวน 12 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างเรื่องการร่างยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง แบ่งเป็น 2 ตอน ได้แก่ 1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และ 2) การร่างยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

การเก็บรวบรวมข้อมูล คือ เก็บด้วยตนเอง ได้แก่ การสนทนากลุ่มเกี่ยวกับความคิดเห็นยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และสนทนากลุ่มอิงผู้เชี่ยวชาญเพื่อร่างยุทธศาสตร์

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา และสรุปเป็นภาพรวม

3. การประเมินและเผยแพร่ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1

ขั้นตอนที่ 1 การประเมินความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง



ขั้นตอนที่ 2 การเผยแพร่ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

แหล่งข้อมูล กลุ่มผู้ให้ข้อมูลคือ ผู้เชี่ยวชาญในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 จำนวนทั้งหมด 30 คน ได้แก่ 1) ผู้บริหารจำนวน 5 คน ประกอบด้วย แขวงทางหลวงเลยที่ 1 แขวงทางหลวงชนบทเลย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเลย สำนักงานขนส่งจังหวัดเลย สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดเลย องค์การบริหารส่วนตำบลเมือง 2) นักวิชาการในระดับกรม จำนวน 20 คน และ 3) นักวิชาการจากสถาบันการศึกษา จำนวน 5 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบประเมิน แบ่งเป็น 3 ตอน ได้แก่

1) ข้อมูลพื้นฐาน 2) ระดับความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของยุทธศาสตร์ เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Likert Rensis, 1967) ได้แก่ 1 หมายถึง น้อยที่สุด 2 หมายถึง น้อย 3 หมายถึง ปานกลาง 4 หมายถึง มาก และ 5 หมายถึง มากที่สุด และ 3) แบบประเมินความพึงพอใจคู่มือ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ นำแบบประเมินที่ปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะ แล้ว ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความถูกต้องและครอบคลุมเนื้อหา แล้วนำไปหาค่าความเที่ยงตรงโดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง IOC มีค่า 0.50 - 1.00 (บุญชม ศรีสะอาด, 2556) ตรวจสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือโดยนำไปทดลองใช้กับกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และได้นำมาหาค่าความเชื่อมั่นสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach, L. J., 1990) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.95 และจัดทำแบบประเมินฉบับสมบูรณ์

การเก็บรวบรวมข้อมูล คือ เก็บด้วยตนเอง โดยแบ่งเป็น 2 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 ระดับความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของยุทธศาสตร์ และตอนที่ 2 แบบประเมินความพึงพอใจคู่มือ

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย (μ) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (σ)

ผลการวิจัย

จากการศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 208 คน ร้อยละ 52 มีอายุ 25 - 34 ปี จำนวน 181 คน ร้อยละ 45.20 ศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 267 คน ร้อยละ 66.80 และลูกจ้างเอกชน/พนักงานบริษัท จำนวน 133 คน ร้อยละ 33.20 โดยพบปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ดังตารางที่ 1



ตารางที่ 1 ระดับปัญหาของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลขที่ 1

สภาพปัญหา	ระดับปัญหา		แปลผล
	μ	σ	
ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	3.05	0.74	ปานกลาง
ด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	4.19	0.76	มาก
ด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย	3.85	0.79	มาก
ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	4.32	0.71	มาก
ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ	3.57	0.78	มาก
รวม	3.78	0.69	มาก

ตารางที่ 1 สรุประดับปัญหาของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลขที่ 1 โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\mu = 3.78$, $\sigma = 0.69$) ได้แก่

1. ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\mu = 4.32$, $\sigma = 0.71$) ได้แก่ 1) การจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุมีอย่างเพียงพอ ($\mu = 3.73$, $\sigma = 0.83$) 2) การส่งเสริมการสร้างความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายดำเนินการอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ($\mu = 3.50$, $\sigma = 0.88$) และ 3) การติดตามและประเมินผล ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยทางถนน ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ($\mu = 2.85$, $\sigma = 0.60$)

2. ด้านถนนและสัญจรปลอดภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\mu = 4.19$, $\sigma = 0.76$) ได้แก่ 1) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในบริเวณจุดเสี่ยง และจุดอันตรายครอบคลุมทุกพื้นที่ ($\mu = 4.12$, $\sigma = 0.82$) 2) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตรายให้ปลอดภัย ($\mu = 4.06$, $\sigma = 0.76$) และ 3) การตรวจตราการเข้มงวด ดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ($\mu = 4.00$, $\sigma = 0.87$)

3. ด้านยานพาหนะปลอดภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\mu = 3.85$, $\sigma = 0.79$) ได้แก่ 1) มีการควบคุม ตรวจสอบ รถโรงเรียน และรถรับส่งนักเรียน ให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยต้องจดทะเบียนเพื่อขออนุญาตให้รับส่งนักเรียนอย่างถูกต้องทุกคัน ($\mu = 4.28$, $\sigma = 0.81$) 2) การกำหนดลักษณะและรูปแบบรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสมและเหมาะสมกับนำมาให้บริการสาธารณะ ($\mu = 4.01$, $\sigma = 0.79$) และ 3) การปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ($\mu = 3.99$, $\sigma = 1.05$)

4. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\mu = 3.57$, $\sigma = 0.78$) ได้แก่ 1) การสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัยและมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่ครอบคลุมกับประชาชนทุกกลุ่มวัย ($\mu = 4.54$, $\sigma = 0.62$) 2) การ



กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และมีมาตรฐาน ($\mu = 4.52$, $\sigma = 0.72$) และ 3) การปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ($\mu = 4.39$, $\sigma = 0.71$)

5. ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\mu = 3.05$, $\sigma = 0.74$) ได้แก่ 1) การพัฒนาระบบการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บอย่างปลอดภัย รวดเร็ว ก่อนถึงโรงพยาบาล ($\mu = 3.70$, $\sigma = 0.94$) 2) การช่วยเหลือ รักษาพยาบาลที่จุดเกิดเหตุ และแก้ไขเหตุการณ์ในขณะเกิดอุบัติเหตุ ด้วยระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ($\mu = 3.56$, $\sigma = 0.87$) และ 3) การส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพ ดูแลผู้ได้รับอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม ($\mu = 3.38$, $\sigma = 0.72$)

การศึกษาการกำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 พบว่า ยุทธศาสตร์ มี 4 ประเด็น ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	โครงการพัฒนา	ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ	1. เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายเครือข่ายชุมชนระดับพื้นที่ 2. เพื่อเป็นพื้นที่ต้นแบบ (นำร่อง) ขยายเครือข่ายร่วมกับอบต. เมือง และภาคี 1. บรรจุหลักสูตร เยาวชนในสถานศึกษา 2. เพื่อเสริมสร้างนักเรียนเกิดพฤติกรรมที่ถูกต้อง	1. พัฒนาเครือข่ายในชุมชนดำเนิน การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่โดยหน่วยงานของ รัฐ ให้ การสนับสนุน 1. พัฒนาหลักสูตรปลอดภัย เรียนรู้วินัยจราจร ในสถานศึกษา	1. โครงการขยายเครือข่าย เพื่อชีวิตปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ 2. โครงการส่งเสริมวินัยจราจร หลักสูตร เยาวชนปลอดภัย เรียนรู้วินัยจราจร	เกิดการขยายเครือข่ายในชุมชน นักเรียนมีความรู้ และเกิดพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนน ถูกต้อง/ปลอดภัย ร้อยละ 80 ของจำนวนผู้เข้าร่วมมีความรู้เพิ่มขึ้น
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมการสัญจรปลอดภัยด้วยวินัยจราจร	1. เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจทักษะและวินัยการจราจร 2. เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงชุมชน 1. เพื่ออำนวยความสะดวกด้านหน้าและในโรงเรียน 2. เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้นักเรียน/ผู้ปกครอง	1. พัฒนาความรู้ความเข้าใจและมีทักษะของการใช้รถใช้ถนนกับประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร 1. อำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้ กับนักเรียน ผู้ปกครองและประชาชน	1. โครงการสัญจรปลอดภัย สร้างวินัยจราจร 2. โครงการอาสาจราจรในโรงเรียน	ร้อยละ 80 ของจำนวนผู้เข้าร่วมมีความรู้เพิ่มขึ้น นักเรียน และผู้ปกครอง ได้รับความพึงพอใจ ร้อยละ 80



ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์	โครงการพัฒนา	ตัวชี้วัด
	1. เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนของเยาวชน	1. ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนของเยาวชน	3. โครงการขับขี่ปลอดภัยวัยใสอาสาป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	ร้อยละ 80 ของจำนวนผู้เข้าร่วมมีความรู้เพิ่มขึ้น
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเสริมความปลอดภัยทางถนน	1. เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลจุดเสี่ยงทางหลวง 2. เพื่อให้มีระบบสารสนเทศในการประมวลผลและจัดการฐานข้อมูลจุดเสี่ยง	1. พัฒนาระบบฐานข้อมูลจุดเสี่ยง บนทางหลวง 2. ส่งเสริมผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดตระหนักและลดความประมาท	1. โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลจุดเสี่ยง (Black Spot) บนทางหลวงเพื่อการบริหารจัดการ 2. โครงการพื้นที่ข้างทางปลอดภัยด้วยนวัตกรรม	มีระบบฐานข้อมูลจุดเสี่ยง (Black Spot) บนทางหลวง จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ลดลง
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างระบบเครือข่ายจิตอาสาบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	1. เพื่อให้จิตอาสามีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาท และปฐมพยาบาล 2. เพื่อฝึกทักษะการปฐมพยาบาล และช่วยฟื้นคืนชีพ	1. พัฒนาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการปฐมพยาบาล 2. พัฒนาความรู้พนักงานขับรถโดยสาธารณะให้สามารถช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉินในขณะประสบอุบัติเหตุ	1. โครงการฝึกอบรมจิตอาสาสมัครบริการการแพทย์ฉุกเฉิน 2. โครงการฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสาธารณะเพื่อบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	ร้อยละ 80 ของจำนวนมีความรู้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 80 ของจำนวนพนักงานขับรถโดยสาธารณะมีความรู้เพิ่มขึ้น

การประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 พบว่า การประเมินความเหมาะสมและความเป็นไปได้ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 โดยภาพรวม มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ อยู่ในระดับมาก ($\mu = 4.33$, $\sigma = 0.74$) และ ($\mu = 4.33$, $\sigma = 0.71$) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ อยู่ในระดับมากทุกด้าน มีค่าเฉลี่ยมากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้คือ ค่าเฉลี่ยระดับ $\mu > 3.51$ ทุกด้าน จึงถือยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 และได้จัดทำคู่มือยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\mu = 4.64$, $\sigma = 0.67$) ซึ่งสอดคล้องกับผู้ให้ข้อมูลว่า “ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง มีจุดมุ่งหมายที่สำคัญ คือ ส่งเสริมผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดตระหนัก และลดความประมาท” (ผู้บริหารคนที่ 1, 2563) ดังตารางที่ 3



ตารางที่ 3 การประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของ แขวงทางหลวงเลยที่ 1

ประเมินโดยภาพรวม	ประเมิน ความเหมาะสม		แปลผล	ประเมิน ความเป็นไปได้		แปลผล
	μ	S.D.		μ	S.D.	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความปลอดภัย ทางถนนแบบบูรณาการ	4.42	0.79	มาก	4.42	0.67	มาก
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมการสัญจรปลอดภัย ด้วยวินัยจราจร	4.33	0.78	มาก	4.33	0.78	มาก
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมเสริมความปลอดภัยทางถนน	4.25	0.75	มาก	4.33	0.78	มาก
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างระบบเครือข่าย จิตอาสาบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	4.33	0.65	มาก	4.25	0.62	มาก
รวม	4.33	0.74	มาก	4.33	0.71	มาก

ตารางที่ 4 การประเมินผลคู่มือยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1

ที่	ข้อความ	ระดับความพึงพอใจ		
		μ	σ	แปลผล
รูปเล่ม				
1	รูปแบบคู่มือมีความน่าสนใจ	4.60	0.51	มากที่สุด
2	มีความชัดเจนของภาพและตัวอักษร	4.80	0.41	มากที่สุด
3	การใช้ภาษาที่ถูกต้องและเหมาะสม	4.73	0.46	มากที่สุด
4	ขนาดของรูปเล่มมีความเหมาะสม และสมบูรณ์	4.33	0.49	มาก
เนื้อหา				
1	เนื้อหามีความครอบคลุมและเหมาะสม	4.60	0.51	มากที่สุด
2	เรียบเรียงเนื้อหาที่เข้าใจง่าย	4.27	0.46	มาก
3	เนื้อหาสาระและเป็นประโยชน์สามารถนำไปประยุกต์	4.80	0.41	มากที่สุด
4	เนื้อหาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของคู่มือ	4.40	0.51	มาก
การนำไปใช้ประโยชน์				
1	สามารถนำคู่มือไปใช้เป็นการปฏิบัติงานได้จริง	4.60	0.51	มากที่สุด
2	สามารถนำเนื้อหาและกิจกรรมไปใช้ประโยชน์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	4.60	0.51	มากที่สุด
	รวม	4.64	0.67	มากที่สุด

อภิปรายผล

จากการศึกษาสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวง
ทางหลวงเลยที่ 1 สรุประดับปัญหาของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทาง
หลวงเลยที่ 1 โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\mu = 3.78$, $\sigma = 0.69$) พบปัญหา ดังนี้ 1) ด้านผู้ใช้รถใช้
ถนนอย่างปลอดภัย ($\mu = 4.32$, $\sigma = 0.71$) ต้องมีการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัย
เสี่ยงและมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เหมาะสม 2) ด้านถนนและการสัญจรอย่าง



ปลอดภัย ($\mu = 4.19$, $\sigma = 0.76$) ต้องมีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบริเวณจุดเสี่ยงครอบคลุมทุกพื้นที่ 3) ด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย ($\mu = 3.85$, $\sigma = 0.79$) ต้องมีการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของรถให้มีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล 4) ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ($\mu = 3.57$, $\sigma = 0.78$) ต้องมีการพัฒนาระบบการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บอย่างปลอดภัย รวดเร็ว ช่วยเหลือด้วยระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉิน และบูรณาการกับภาคีเครือข่าย และ 5) ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ($\mu = 3.05$, $\sigma = 0.74$) มีการจัดการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ บันทึกข้อมูล รวบรวมข้อมูลและสถิติที่ถูกต้อง รวมถึงมีการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย ตามที่ อนุญัตติลักษณะ สมแพง กล่าวถึง การปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศนกับนโยบายความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่า การสร้างความรับผิดชอบร่วมกันให้กับผู้ใช้รถ ถนน อาทิ การก่อตั้ง Mothers Against Drunk Drivers (MADD) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการรณรงค์เรื่องการเมาไม่ขับ เพื่อสื่อสารให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดชอบบนพื้นถนน หรือกฎหมายเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย และระบบ Airbag กลายเป็นมาตรฐานความปลอดภัยรถยนต์ต้องมีการนำไปใช้ การให้ความรู้เน้นการสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งถนนที่ถูกออกแบบให้รถขับช้า และระมัดระวังผู้ใช้ทางเท้า (อนุญัตติลักษณะ สมแพง, 2560)

การกำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 การกำหนดยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ 3 โครงการ ได้แก่ 1.1) โครงการขยายเครือข่ายเพื่อชีวิปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ 1.2) โครงการส่งเสริมวินัยจราจรหลักสูตร เยาวชนปลอดภัย เรียนรู้วินัยจราจร และ 1.3) โครงการเสริมสร้างความรู้พัฒนาจิตอาสาชุมชนสร้างถนนปลอดภัย ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมการสัญจรปลอดภัยด้วยวินัยจราจร 3 โครงการ ได้แก่ 2.1) โครงการสัญจรปลอดภัย สร้างวินัยจราจร 2.2) โครงการอาสาจราจรในโรงเรียน และ 2.3) โครงการขับขี่ปลอดภัยวัยใสอาสาป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเสริมความปลอดภัยทางถนน 2 โครงการ ได้แก่ 3.1) โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลจุดเสี่ยง (Black Spot) บนทางหลวงเพื่อการบริหารจัดการ และ 3.2) โครงการพื้นที่ข้างทางปลอดภัยด้วยนวัตกรรม และยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างระบบเครือข่ายจิตอาสาบริการการแพทย์ฉุกเฉิน 2 โครงการ ได้แก่ 4.1) โครงการฝึกอบรมจิตอาสาบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และ 4.2) โครงการฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะเพื่อบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และผลการประเมินความเป็นไปได้ของยุทธศาสตร์ผ่านเกณฑ์การประเมินดังที่ ประเสริฐ อินทร์รักษ์ กล่าวไว้ องค์ประกอบของยุทธศาสตร์ประกอบด้วยพื้นฐาน 5 ประการ คือ 1) การกำหนดทิศทาง ประกอบด้วย การกำหนดวิสัยทัศน์ และการกำหนดภารกิจ 2) การประเมินองค์การและสภาพแวดล้อม ประกอบด้วย การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก และการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส



และอุปสรรคเป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ 3) การกำหนดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดที่เหมาะสมกับองค์การที่สุด 4) การดำเนินยุทธศาสตร์ การนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ คือ กระบวนการที่ผู้บริหารแปลงยุทธศาสตร์และนโยบายไปสู่แผนการดำเนินงาน และ 5) การประเมินผลและการควบคุม การประเมินผลและการควบคุม การควบคุมกลยุทธ์ เป็นหน้าที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลยุทธศาสตร์ที่นำไปปฏิบัติ (ประเสริฐ อินทร์รักษ์, 2560)

การประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 การประเมินความเหมาะสมและความเป็นไปได้ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยภาพรวมมีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ อยู่ในระดับมาก ($\mu = 4.33$, $\sigma = 0.74$) และ ($\mu = 4.33$, $\sigma = 0.71$) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ อยู่ในระดับมากทุกด้าน มีค่าเฉลี่ยมากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้คือ ค่าเฉลี่ยระดับ $\mu > 3.51$ ทุกด้าน จึงถือยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงและการใช้คู่มือการแปลงยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง มีความพึงพอใจต่อการใช้คู่มือในด้านรูปเล่มมีความชัดเจนของภาพและตัวอักษร ด้านเนื้อหาสาระและเป็นประโยชน์สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ การใช้ภาษาที่ถูกต้องและเหมาะสม รูปแบบคู่มือมีความน่าสนใจ ครอบคลุมและเหมาะสม รวมถึงด้านการนำไปใช้ประโยชน์ สามารถนำคู่มือไปใช้ในการปฏิบัติงานได้จริง และนำไปสร้างกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ดังที่ สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ได้ศึกษาคู่มือการวางแผนเพื่อยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับกรมทางหลวงชนบท พบว่า กรมทางหลวงชนบทได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาจากการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน จึงได้ตั้งสำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทางขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าว และได้เห็นชอบแนวทางการขึ้นทะเบียนผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางของกรมทางหลวงชนบท โดยในแนวทางดังกล่าวกำหนดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง 3 ระดับ ได้แก่ ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับต้น (Inspector) ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับกลาง (Auditor) และผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับอาวุโส (Senior Auditor) จากการถอดบทเรียนการเกิดอุบัติเหตุได้จัดทำคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางที่เหมาะสมกับกรมทางหลวงชนบท และพัฒนามาตรฐานผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับต้นในหน่วยงาน ส่วนกลาง และส่วนภูมิภาคของกรมทางหลวงชนบท ทั้งนี้เพื่อให้การตรวจสอบความปลอดภัยงานทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงได้ดำเนินการพัฒนามาตรฐานผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับกลาง (Auditor) เพื่อให้ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง ระดับต้น (Inspector) ที่มีประสบการณ์ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางครบตามข้อกำหนดเข้ารับการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับกลาง และยกระดับเป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัย



ระดับกลาง (Auditor) ของกรมทางหลวงชนบทต่อไป (สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม, 2562)

สรุป/ข้อเสนอแนะ

ด้านสภาพและปัญหาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 โดยรวมอยู่ระดับมาก ($\mu = 3.79$, $\sigma = 0.65$) ได้แก่ 1) ผู้ใช้รถถนนปลอดภัย 2) ถนนและสัญญาณปลอดภัย 3) ยานพาหนะปลอดภัย 1.4) ตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ และ 5) การบริหารจัดการความปลอดภัย ด้านการกำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1) เสริมสร้างปลอดภัยแบบบูรณาการ 2) สัญจรปลอดภัยด้วยวินัยจราจร 3) เทคโนโลยีและนวัตกรรมเสริมปลอดภัย และ 4) เครือข่ายจิตอาสาบริการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการประเมินผลยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ผลประเมินยุทธศาสตร์ มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ค่าเฉลี่ยระดับ $\mu > 3.51$ ขึ้นไป ถือว่าผ่านเกณฑ์การประเมิน ข้อเสนอแนะต่อชุมชนคือ ควรมีการฝึกอบรม เสริมสร้างทักษะ ให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในทุกเพศ ทุกวัย ทุกระดับ เกี่ยวกับกฎจราจร สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร และการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานคือ ควรเข้มงวดในการออกใบอนุญาตขับรถ โดยจะต้องผ่านทดสอบความรู้ความเข้าใจทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ การทดสอบการขับรถโดยการจำลองสถานการณ์ เกี่ยวกับกฎจราจร การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยจะทำการทดสอบเป็นระยะ ๆ ทั้งผู้ขับขีเดิมและผู้ขับขีใหม่ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายคือ ควรมีมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่ครอบคลุมกับประชาชนทุกกลุ่มวัย การกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และมีมาตรฐาน รวมถึงการปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง เห็นควรขยายผลประเด็นวิจัยเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ในมิติปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความเสี่ยงของคน และข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไปคือ ควรทำการวิจัยเรื่องการพัฒนาารูปแบบการสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนทางหลวง และวิจัยให้ครอบคลุมในพื้นที่ต่าง ๆ ในจังหวัดที่ยังไม่ได้ดำเนินการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2554). สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัย ภายในปี 2593. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.



- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2559). ทิศทางและนโยบายสู่การจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2561). รายงานประชาชน ประจำปี 2561. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2556). วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย เล่ม 2. กรุงเทพมหานคร: สุวีริยาการพิมพ์.
- ประเสริฐ อินทร์รักษ์. (2560). องค์ประกอบการวางแผนกลยุทธ์ในโรงเรียน. วารสารการบริหารการศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร, 9(1), 176-187.
- ผู้บริหารคนที่ 1. (9 สิงหาคม 2563). ยุทธศาสตร์การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของแขวงทางหลวงเลขที่ 1 ในพื้นที่จังหวัดเลย. (วิไลพร แก้วสิมมา, ผู้สัมภาษณ์)
- แผนงานสนับสนุนในระดับจังหวัด. (2563). รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ปี 2561. เรียกใช้เมื่อ 24 มีนาคม 2563 จาก <https://thestandard.co/road-safety-situation-in-thailand-2561/>
- สำนักกรรมการ 3 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. (2559). รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูป ระบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศเรื่อง “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน”. กรุงเทพมหานคร: สำนักกรรมการ 3 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ.
- สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม. (2562). คู่มือการวางแผนเพื่อยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับกรมทางหลวงชนบท. กรุงเทพมหานคร: กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม.
- สำนักทะเบียนอำเภอวังสะพุง กรมการปกครอง. (2563). ข้อมูลพื้นฐานวังสะพุง. เรียกใช้เมื่อ 24 มีนาคม 2563 จาก https://www2.loe.go.th/amphur_content/cate/5
- อนงศ์ลักษณ์ สมแพง. (2560). การปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศนกับนโยบายความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน. วารสารวิชาการนวัตกรรมการสื่อสารสังคม, 5(1), 117 – 124.
- Cronbach, L. J. (1990). Essentials of psychological testing (5th ed.). New York: Harper Collins Publishers.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970). Determining Sample Size for Research Activities. Educational and Psychological Measurement, 30(3), 607-610.



Likert, R. (1967). The Method of Constructing and Attitude Scale. In Reading in Fishbein, M (Ed.), Attitude Theory and Measurement. New York: Wiley & Son.