Journal of Tourism
Leisure and Hospitality Management
วารสารการจัดการการท่องเที่ยว นันทนิตและจิตบริการ

แนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุดเทศกาล การขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี

Guidelines for solving problems and creating safety during the motorcycle riding holiday in Pathum Thani Province.

กษริน ตริณตระกูล
Kasarin Trintrakul
หลักสูตร นักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รุ่นที่ 18
Disaster Prevention and Mitigation Executive Course Class 18
Email: kasarin.t@gmail.com

Received December 3, 2024 Revise December 25, 2024 Accepted December 30, 2024

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้นี้มีวัตถุประสงค์ 1.เพื่อศึกษาปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้รูแบบการวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรที่ทำการศึกษาวิจัย คือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ทั้งเพศชาย และเพศหญิง จำนวน 400 คน ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน รวมถึงการถอดบทเรียนผลการดำเนินงานศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2567 และผลการดำเนินงานศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2567 วิเคราะห์และนำเสนอแบบสถิติ ค่าร้อยละ

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับที่เหมาะสม ปัจจัยที่สัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้ ผลการศึกษานี้ สามารถนำไปใช้ในการกำหนดแนวทางและมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ที่เหมาะสมในช่วงวันหยุดเทศกาล ได้แก่ การจัดอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด และการส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา โดยการกำหนดมาตรการชุมชน ที่เหมาะสมกับช่วงวันหยุดเทศกาล ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุต่อไป

คำสำคัญ: แนวทางการแก้ไขปัญหา, สร้างความปลอดภัยในการเดินทาง, ในช่วงวันหยุดเทศกาล, การขับขี่รถจักรยานยนต์, จังหวัดปทุมธานี

Abstract

This research aims to 1. Study the factors affecting motorcycle riding behavior. The quantitative research design was used. The population studied was 400 male and female motorcycle riders in Pathum Thani Province. Data were collected using questionnaires. The statistics used for data analysis were frequency, percentage, mean, standard deviation, and Pearson's product momentum. Lessons learned from the operations of the Road Accident Prevention and Reduction Center during the New Year Festival, Pathum Thani Province, 2024, and the operations of the Road Accident Prevention and Reduction Center during the Songkran Festival, Pathum Thani Province, 2024 were analyzed and presented in the form of percentages.

The results of the research found that most of the sample had motorcycle riding behavior at an appropriate level. Factors related to motorcycle riding behavior included vehicle ownership, driving license, accident experience, and knowledge of applicable laws. The results of this study can be used to determine guidelines and safety measures for traveling in Pathum Thani Province that are appropriate during the holidays, such as organizing training to provide knowledge to motorcycle riders, strictly enforcing the law, and promoting community participation in solving problems by determining community measures that are appropriate for the holidays, which will lead to prevention and reduction of accident severity.

Keywords: Problem solving guidelines, creating travel safety, during the holidays, riding a motorcycle, Pathum Thani Province

บทนำ

อุบัติเหตุการจราจรทางบกนับเป็นปัญหาหนึ่งที่สำคัญในประเทศไทย จากสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนภายในประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันมีแนวโน้มสูงมากขึ้น เนื่องจากมีการใช้ยานพาหนะมากขึ้นจากสถิติโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2563) พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถโดยสารขนาดเล็ก การขับขี่โดยการใช้รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมภายในประเทศ เนื่องจากราคาไม่แพงหาซื้อได้ทั่วไป สะดวกต่อการขับขี่ คล่องตัวและรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม การขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดย

รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การขับตามหลังรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด การขับขี่ย้อนศร เป็นปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ (ธนัญชัย บุญหนัก, และคณะ, 2559)

เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ชนกัน ล้มเอง (ปีย์วรา มานีเวศม์ และอินทนนท์ อิ่มสุวรรณ, 2561) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่ทำให้ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะบริเวณศีรษะ (เฟื่องสิริ ต่อดำรง, 2560) สาเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจาก ทำ ให้มองเห็นไม่ชัดเจน ทำให้เสียทรงผม และไม่สะดวกในการพกพา (บรรจง พลไชย และอุไรวรรณ สุกิมานิล, 2554) อย่างไรก็ตามความรู้ทัศนคติที่ดีจะส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมเสี่ยงในระดับต่ำ (สุรศักดิ์ สุนทร, และคณะ, 2559) การให้ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้เพิ่มขึ้นและทำให้มีการเปลี่ยนแปลงให้พฤติกรรมในขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้นเมื่อเทียบกับกลุ่มที่ไม่ได้ให้ความรู้ (ชุติมา เจียมใจ, และคณะ, 2559) จากการศึกษาพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของจังหวัดปทุมธานีเบื้องต้น พบว่า จำนวนมากมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย เวลาขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ การขับขี่ย้อนศร การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น

ซึ่งผู้วิจัยได้เล็งเห็นปัญหาดังกล่าว จึงได้ทำ วิจัยเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุดเทศกาล : การขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี เพื่อเป็นข้อมูล และแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจากพฤติกรรมในการขับขี่จักรยานยนต์ และลดความรุนแรงจากทางการจราจร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดการจัดการสาธารณภัย

พระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2522 ให้ความหมายของ “ภัยพิบัติ” หรือ “สาธารณภัย” ว่าหมายถึง อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ตลอดจนภัยอื่นๆ ที่มาเป็นสาธารณะไม่ว่าเกิดจากธรรมชาติหรือมีผู้ทำให้เกิดขึ้นซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชนหรือรัฐ พระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2550 ให้ความหมายของ “ภัยพิบัติ” หรือ “สาธารณภัย” ว่าหมายถึง อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง โรคระบาดในมนุษย์โรคระบาด ในสัตว์โรคระบาดสัตว์น้ำการระบาดของศัตรูพืช ตลอดจนภัยอื่นๆ อันมีผลกระทบต่อสาธารณชนไม่วาเกิดจากธรรมชาติมีผู้ทำให้เกิดขึ้นอุบัติเหตุหรือเหตุอื่นใดซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนหรือของรัฐ และให้หมายความรวมถึงภัยทางอากาศและวินาศกรรมด้วย ดังนั้นพระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ปี 2550 ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบันนั้นให้ความหมายของ “ภัยพิบัติ” ที่กว้างขึ้นโดยครอบคลุมถึงโรคระบาดและการก่อวินาศกรรม ซึ่งตรงกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

แต่อย่างไรก็ตามความหมายของ “ภัยพิบัติ” ในพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับนั้น ก็ยังคงให้ความสำคัญกับผลกระทบและความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ที่จะเกิดขึ้นกบประชาชนเป็นจำนวนมาก กรมป้องกนและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (2550) ให้ความหมายของ “ภัยพิบัติ” ว่าหมายถึง ภัยอันตรายหรือเหตุการณ์ร้ายแรงซึ่งเกิดขึ้นอยางรวดเร็ว กะทันหัน จนเป็นเหตุให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สิน กำหนดประเภทของภัยพิบัติไว้ 5 รูปแบบ ได้แก่ อุทกภัยวาตภัย ดินถล่ม อัคคีภัย ภัยจากสารเคมีและวัตถุอันตราย Charlotte, B. & Edward J., C (2004). กล่าวว่า “ภัยพิบัติ” หมายถึง เหตุการณ์ผิดปกติที่เกิดขึ้นซึ่งเป็นเหตุการณ์อันตรายส่งผลกระทบต่อชุมชน และสภาพทางภูมิศาสตร์โดยทำให้ชุมชนอยู่ในภาวะที่ไม่มั่นคง และเสี่ยงภัยเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายเป็นอย่างมาก นอกจากนี้การที่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติต้องอพยพย้ายออกจากชุมชน

จะทำให้โครงสร้างของชุมชนเปลี่ยนไป คำว่า “ภัยพิบัติ” ไว้หมายถึง เหตุการณ์ที่ทำลายโครงสร้างของชุมชนหรือสังคม จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อมนุษย์อย่างร้ายแรง ทั้งด้านทรัพย์สินด้านเศรษฐกิจด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งชุมชนที่ได้รับผลกระทบนั้นไม่สามารถรับมือได้ด้วยกาลังและทรัพยากรที่มีอยู่ ซึ่งภัยพิบัตินี้เป็นส่วนหนึ่งของความเสี่ยงภัยที่เป็นผลจากความล่อแหลม (vulnerability) ความเปราะบาง รวมทั้งมาตรการในการลดความเสี่ยงที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงนั้นได้

โดยสรุป “ภัยพิบัติ”เหตุการณ์รุนแรงที่สร้างความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมของประชาชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลกระทบกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และสังคมที่มีอยู่ของชุมชน จนมีผลให้ชุมชนนั้นไม่สามารถที่จะรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ด้วยตนเอง โดยมีปัจจัยเรื่องของความเสี่ยง (risk) ความล่อแหลม (vulnerability) และขีดความสามารถของชุมชน (capacity) ในการรับมือกบภัยพิบัติเข้ามาเกี่ยวข้อง และมีส่วนสำคัญที่ทำาให้ระดับของความรุนแรงจากภัยพิบัตินั้นแตกต่างกันไป ประเภทของภัยพิบัติศูนย์เตรียมความพร้อมป้องกันภัยพิบัติแห่งเอเชีย (2548) (Asian Disaster Preparedness Center - ADPC) แบ่งประเภทของภัยพิบัติไว้เป็น 3 ประเภท คือ (1) ภัยที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ (2) ภัยที่เกิดขึ้นจากมนุษย์และ (3) ภัยจากเทคโนโลยี กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ได้แบ่งประเภทของภัยพิบัติไว้เป็น 2 ประเภทคือ (1) ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ และ (2) ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นจากมนุษย์ และกำหนดรูปแบบของภัยพิบัติไว้ 5 รูปแบบ ได้แก่ อุทกภัย วาตภัย ดินถล่ม อัคคีภัย ภัยจากสารเคมีและวัตถุอันตราย โดยสรุป ประเภทของภัยพิบัติจำแนกตามลักษณะของการเกิดแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ (1) ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ (natural disaster) และ (2) ภัยพิบัติที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์(man-made disaster) ซึ่งล้วนแล้วแต่สร้างความเสียหายให้กับมนุษย์ทั้งสิ้น

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน แบ่งออกได้เป็น 4 ปัจจัย ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. ปัจจัยด้านคน ผู้ควบคุมยานพาหนะ

ประกอบไปด้วย ขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะ ตลอดจนการขาดจิตสำนึกที่ดีในความรับผิดชอบต่อสาธารณะ ไม่ตระหนักและไม่ให้ความสำคัญ

กับเพื่อนร่วมทาง, การขับขี่ด้วยความประมาท การฝ่า ฝืนกฎจราจร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรต่างๆ ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด, การไม่สวมหมวกนิรภัย, การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย, การไม่มีใบอนุญาตขับขี่, ขับรถตามคันหน้าในระยะกระชั้นชิด ไม่มีระยะปลอดภัยสำหรับการหยุดรถ, การเปลี่ยนช่องทางจราจรกะทันหัน, การใช้ช่องจราจรผิดช่องทาง สภาพร่างกายของผู้ขับขี่ ความอ่อนเพลียเมื่อยล้า, ความเจ็บป่วยของร่างกาย, ความผิดปกติของร่างกายและจิตใจชั่วขณะ เช่น อารมณ์ร้อน วู่วาม เร่งรีบเกินไป

2.ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ประกอบไปด้วย ความแข็งแรง ทนทาน สมรรถภาพของรถ, อุปกรณ์ส่วนควบชำรุดเสียหาย การดัดแปลงสภาพรถไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ทำให้โครงสร้างตัวรถเปลี่ยนไปจากเดิม อาจมีการยื่นล้าเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด และบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นเข็มขัดนิรภัย, ระบบเบรกอัตโนมัติเพื่อความปลอดภัย จุดบอดของตัวรถ สำหรับการมองเห็นในระยะต่างๆ เช่น การเลี้ยว การแซง เป็นต้น

3.ปัจจัยด้านถนน

ประกอบไปด้วย การติดตั้งอุปกรณ์ในการควบคุมจราจร ไม่ว่าจะเป็นสัญญาณไฟจราจร, ป้ายจราจร, เครื่องหมายจราจร, ป้ายบอกทาง, ป้ายแจ้งเตือน/แนะนำ ไม่ปรากฏให้เห็นเด่นชัด และ ไม่เพียงพอ สิ่งอำนวยความสะดวกในการจราจร เช่น จุดกลับรถ ทางข้ามสำหรับคนเดินข้าม ความแคบของถนน ความกว้างของขอบทาง, ไหล่ทาง ปรับสภาพผิวการจราจร ความฝืดของพื้นผิว สิ่งกีดขวางการจราจร

4.ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

ประกอบไปด้วย สิ่งบดบังสายตา เช่น ป้ายโฆษณา, การวางขายสินค้าบริเวณบาทวิถี, สายไฟฟ้าที่ห้อยระโยงที่พาดผ่านถนน, ต้นไม้ที่แผ่กิ่งก้าน มีผลต่อทัศนวิสัยในการขับขี่ สภาพลมฟ้าอากาศ ฝนตกหนัก, แสงแดดจ้า, หมอกลงหนาจัด, ลมพัดแรง เป็นต้น ล้วนส่งผลต่อทัศนวิสัยในการขับขี่

ดังนั้นการเกิดอุบัติเหตุ มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ปัจจัยด้านคน ผู้ควบคุมยานพาหนะ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

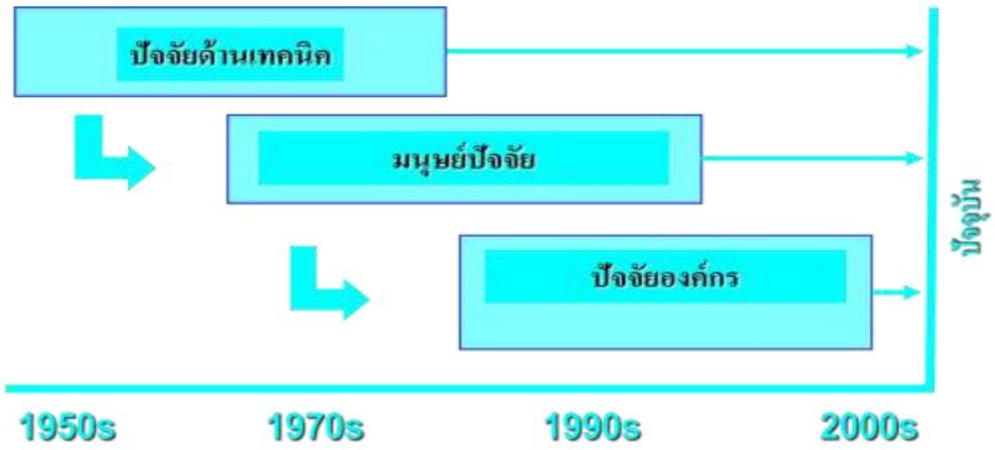
แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ

แนวคิดความปลอดภัยและระบบการจัดการความปลอดภัย

ความปลอดภัย (Safety) หมายถึงสภาวะความเสี่ยงที่บุคคลจะได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต หรือทรัพย์สินจะได้รับความเสียหาย ถูกลดลง และดำรงไว้ในระดับต่ำ ซึ่งเป็นระดับที่ยอมรับไดู้ (As Low as Reasonably and Practicable: ALARP) โดยอาศัยกระบวนการระบุอันตราย (Hazard Identification) และการจัดการความเสี่ยง (Risk Management) อย่างต่อเนื่อง

วิวัฒนาการของแนวความคิดด้านความปลอดภัย

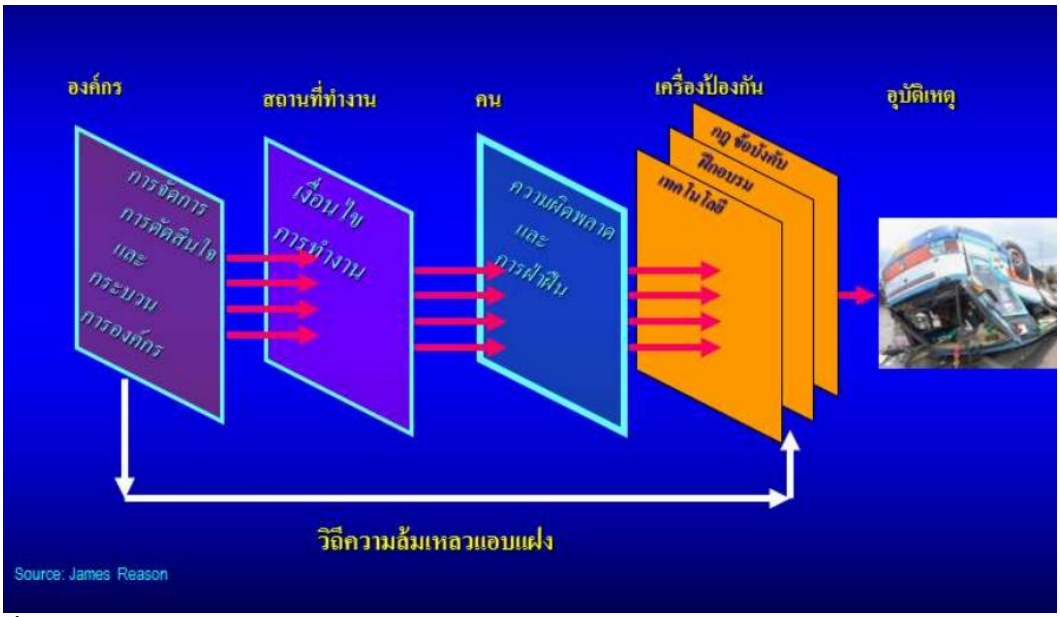
วิวัฒนาการแนวคิดด้านการป้องกันอุบัติเหตุในภาคการบิน ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อการวางระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้เป็นผลสัมฤทธิ์



ภาพที่ 1 ภาพแสดงวิวัฒนาการแนวคิดด้านการป้องกันอุบัติเหตุในภาคการบิน ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อการวางระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้เป็นผลสัมฤทธิ์

ความคิดรวบยอดสาเหตุของอุบัติเหตุตามแบบจำลองของเรียสัน

ความคิดรวบยอดสาเหตุของอุบัติเหตุตามแบบจำลองของเรียสันกระบวนกาขององค์กร



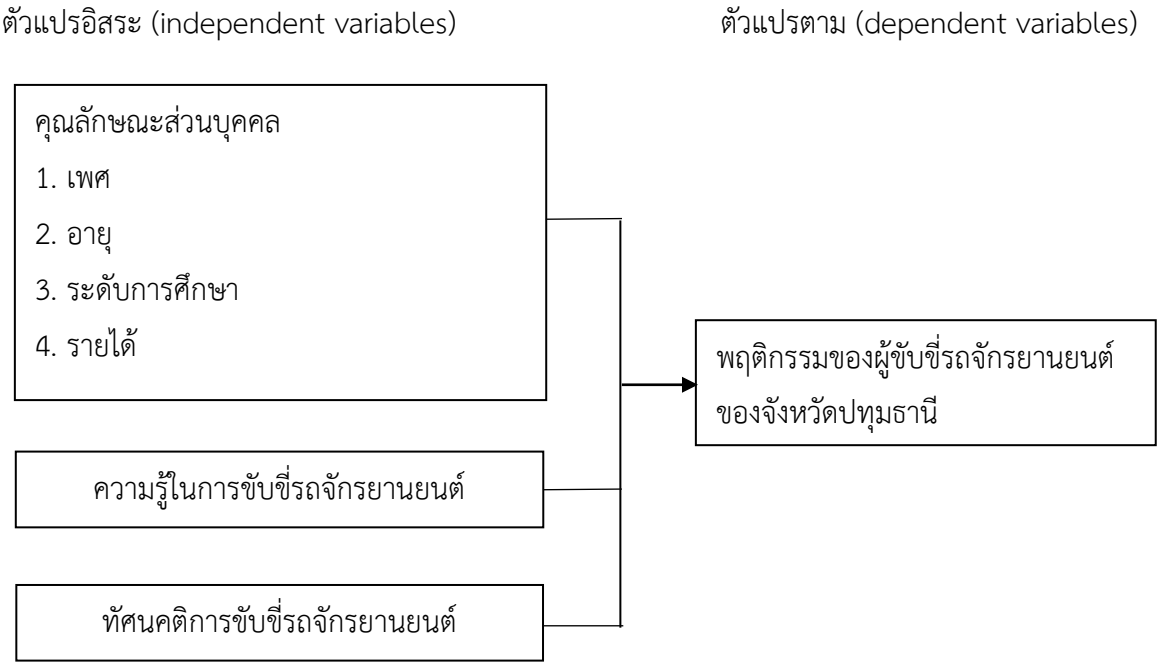
ภาพที่ 2 ภาพแสดงความคิดรวบยอดสาเหตุของอุบัติเหตุตามแบบจำลองของเรียสันกระบวนกาขององค์กร

กิจกรรมซึ่งองค์กรมีอำนาจควบคุมโดยตรงประกอบไปด้วย นโยบาย การวางแผน การติดต่อสื่อสาร การจัดสรรทรัพยากร การกำกับดูแล สภาพเงื่อนไขในสถานที่ทำงาน ปัจจัยซึ่งมีอิทธิพลโดยตรงต่อประสิทธิภาพของคนในสถานที่ทำงานเกี่ยวกับการขนส่งเสถียรภาพแรงงาน ประกอบไปด้วย คุณวุฒิ และประสบการณ์ ขวัญและกำลังใจ ความน่าเชื่อถือ

การยศาสตร์ (Ergonomic) การออกแบบอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัย และสะดวกสบายต่อการใช้งานของมนุษย์หรือ วิชาการว่าด้วยมนุษย์กับสภาพการทำงาน ศึกษาสัดส่วนของมนุษย์ ความล้มเหลวซึ่งหน้า (Active Failures) คือความผิดพลาด (Errors) หรือการฝ่าฝืน (Violations) หรือขยายความได้ว่าคือ การกระทำา หรือไม่กระทำของคนซึ่งส่งผลเสียให้เห็นได้ในทันที (พนักงานขับรถ, พนักงานอื่นๆ) ความแตกต่างระหว่างความผิดพลาดกับการฝ่าฝืน คือปัจจัยด้านแรงจูงใจ

กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้ศึกษาได้กำหนดกรอบแนวคิดในการศึกษา เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุดเทศกาล : การขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ประกอบไปด้วย คุณลักษณะส่วนบุคคล เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังนี้



ภาพที่ 1 แสดงกรอบแนวความคิด

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุดเทศกาล : การขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งวิธีการวิจัยได้นำเสนอเป็นลำดับ ดำเนินการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุดเทศกาล : การขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี โดยเป็น

การศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำเสนอแนวทางมาตรการป้องกันเพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สถานที่ใช้ในการศึกษา เขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 400 คนระยะเวลาในการศึกษา 2 เดือน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม – กันยายน 2567

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม โดยเก็บข้อมูลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ข้อมูลทั่วไปความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของจังหวัดปทุมธานีได้แก่ สถิติเชิงเชิงปริมาณ (Quantitative Statistics) ใช้อธิบายข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล โดยนำมาแจกแจงความถี่ (frequency) ร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย (mean) และและค่าความแปรปรวน (Standard Deviation) ในการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น และตัวแปรตาม

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จะนำมาแจกแจงความถี่ (frequency) ร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย (mean) และค่าความแปรปรวน (Standard Deviation) ในการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น และตัวแปรตาม และข้อมูลสรุปผลการถอดบทเรียนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2567 และเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาแยกเป็นหมวดหมู่ตามเนื้อหาวัตถุประสงค์ และนำเสนอผลเชิงพรรณนา โดยการบรรยายการสรุปผล เชิงวิเคราะห์เนื้อหา โดยใช้กรอบแนวคิดที่กำหนดไว้ สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลเชิงนโยบาย และข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ผลการวิจัย

1.พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล (N = 400)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	210	52.50
หญิง	190	47.50

อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	65	16.25
20 – 29 ปี	92	23.00
30 – 39 ปี	108	27.00
40 – 49 ปี	84	21.00
50 ปีขึ้นไป	51	12.75
ข้อมูลส่วนบุคคล	**จำนวน**	**ร้อยละ**
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	48	12.00
อนุปริญญา/ปวส.	106	26.50
ปริญญาตรี	210	52.50
ปริญญาโท หรือสูงกว่า	36	9.00
รายได้		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	58	14.5
10,000 – 20,000 บาท	195	48.75
20,001 – 30,000 บาท	84	21.00
30,001 – 40,000 บาท	48	12.00
40,000 บาท ขึ้นไป	15	3.75

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ52.50 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 47.50 มีอายุอยู่ในช่วง 30 – 39 ปี สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 27.00 รองลงมาได้แก่ ช่วงอายุ 20 – 29 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.00 ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 52.50 รองลงมาได้แก่ อนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 26.50 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,000 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 48.75 รองลงมาได้แก่ 20,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.00

ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลส่วนที่ 2 ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด วิเคราะห์และนำเสนอผลการวิเคราะห์ โดยหาค่าความถี่ และร้อยละ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ (N = 400)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
การเป็นเจ้าของรถ		
เป็นเจ้าของ	278	69.50
ไม่เป็นเจ้าของ	122	30.50
การมีใบอนุญาตขับขี่		
มี	325	81.25
ไม่มี	75	18.75
ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ		
ไม่เคย	153	61.25
เคย 1 ครั้ง	73	18.25
เคย 2 ครั้ง	34	8.50
เคย 3 ครั้ง	28	7.00
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	20	5.00
ประสบการณ์การกระทำความผิด		
ไม่เคย	227	56.25
เคย 1 ครั้ง	65	16.25
เคย 2 ครั้ง	33	8.25
เคย 3 ครั้ง	24	6.00
เคยมากกว่า 3 ครั้ง	51	12.75

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเจ้าของรถเอง คิดเป็นร้อยละ 69.50 และไม่เป็นเจ้าของ คิดเป็นร้อยละ 30.50 มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 81.25 ไม่มีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 18.75 ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 61.250 รองลงมาได้แก่ เคยเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 18.25 ส่วนใหญ่ไม่เคยกระทำความผิด คิดเป็นร้อยละ 56.25 รองลงมาได้แก่ เคยทำความผิด 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.25

ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย

ตารางที่ 3 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้

	ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้	ตอบถูก		ตอบผิด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร	400	100.00	0	0
2	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน	400	100.00	0	0
3	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	400	100.00	0	0
4	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต้องพกใบอนุญาตขับขี่	354	88.50	46	11.50
5	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ห้ามขับรถย้อนศร	310	77.50	90	22.50
6	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ห้ามขับรถในลักษณะที่มีอันตรายต่อผู้ร่วมทาง	257	64.25	143	35.75
7	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ห้ามแซงในที่คับขัน	214	53.50	186	46.50
8	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ห้ามนั่งซ้อนเกิน 2 คน	236	59.00	164	41.00
9	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต้องไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	244	61.00	156	39.00
10	กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ห้ามดื่มของมึนเมาขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	366	91.50	34	8.50

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบคำถาม ข้อ 1 กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร ข้อ 2 กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน และข้อ 3 กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 100.00 ส่วนคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามตอบผิดสูงสุดได้แก่ ข้อ 7 กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ห้าม

แซงในที่คับขัน คิดเป็นร้อยละ 46.50 รองลงมาคือ ข้อ 8 กฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ห้ามนั่งซ้อนเกิน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 41.00 จากข้อมูลพบว่า ผู้ตอบแบบส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 318.10 และค่าส่วนเบี่ยงเบนเท่ากับ 74.96

อภิปรายผล

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความสัมพันธ์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

1. พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย มีพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร

2. ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่บังคับใช้ ผลการศึกษาพบว่า การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด และความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก

2.1 การเป็นเจ้าของรถ ผลการศึกษาพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ ดังรายงานการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 79.7 ทำให้เห็นว่า มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการรถจักรยานยนต์

2.2 การมีใบอนุญาตขับขี่ ผลการศึกษาพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้เนื่องมาจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 57.1 ทำให้เกิดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎจราจร

2.3 ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ผลการศึกษาพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 50.5 ทำให้เกิดตระหนัก และเห็นถึงความสำคัญต่อการขับขี่รถจักรยายนต์ตามกฎจราจร

2.4 ประสบการณ์การกระทำความผิด ผลการศึกษาพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ เคยถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจในโทษฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

2.5 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ผลการศึกษาพบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ มีใบอนุญาตขับขี่ แต่ก็มีจำนวนมากละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจร

ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลไปใช้

จากผลการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางในช่วงวันหยุดเทศกาล : การขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี

1.ควรส่งเสริมการจัดกิจกรรมและอบรมให้ความรู้ในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ทั้งในระดับหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน ชุมชน และประชาชนทั่วไป การให้จัดให้มีการอบรมให้ความรู้จะเป็นการปรับเปลี่ยนทัศนคติ เพราะจากผลการศึกษาจะเห็นได้ว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ไม่ทราบว่า การขับขี่ตามกฎจราจร ซึ่งจะส่งผลปลอดภัยในการเดินทางในช่วงปกติและในช่วงเทศกาล

2.ควรมีมาตรการที่เข้มงวดโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้มีความตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งจะส่งผลปลอดภัยในการเดินทางในช่วงปกติและในช่วงเทศกาล

3.ส่งเสริมให้พื้นที่ชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยในการขับขี่ของชุมชน “มาตรการชุมชน” ที่เหมาะสม รวมถึงจัดการอบรมให้ความรู้แก่กลุ่มพื้นที่ชุมชนที่มีแตกต่างกัน อาทิ กลุ่มคนในพื้นที่ กลุ่มแรงงานต่างชาติ ซึ่งจะส่งผลปลอดภัยในการเดินทางในช่วงปกติและในช่วงเทศกาล

เอกสารอ้างอิง

กรมป้องกนและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (2550).พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550.

ชุติมา เจียมใจ, กรัณฑรัตน์ บุญช่วยธนาสิทธิ์ และประเสริฐศักดิ์ กายนาคา. (2559). ประสิทธิผลของโปรแกรม สุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรอบรู้ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจในการสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเบญจมเทพอุทิศจังหวัดเพชรบุรี. *วารสารศึกษาศาสตร์ปริทัศน์*, 31(3), 205-215.

ธนัญชัย บุญหนัก, และคณะ, (2559).รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความบกพร่องของผู้ขับขี่พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย และความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอุตสาหกรรม, วารสารวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี จังหวัดนนทบุรี, 11(2), 60–70. สืบค้น จาก https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JHR/article/view/10787

บรรจง พลไชย และอุไรวรรณ สุกิมานิล. (2554). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม. วารสารการพยาบาลและสุขภาพ, 5(2), 117-127

ปีย์วรา มานีเวศม์ และอินทนนท์ อิ่มสุวรรณ. (2561). การกระจายพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุและลักษณะทั่วไป

ของผู้ป่วยจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาที่ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ. ธรรมศาสตร์เวชสาร, 18(4), 579-589.

เฟื่องสิริ ต่อดำรงค์. (2560). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระดับความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บศีรษะของผู้ประสบอุบัติเหตุจักรยานยนต์. *วารสารแพทย์เขต* 4-5, 36(3), 138-144.

พระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2550

ศูนย์เตรียมความพร้อมภัยพิบัติแห่งเอเชีย. (2548). คู่มือเรื่อง องค์รวมแห่งการจัดการความเสี่ยงจากภัยพิบัติ โครงการเตรียมความพร้อมเพื่อบรรเทาภัยพิบัติของชุมชนเมืองในประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. ม.ป.ท

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2563). จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจร แยกรายจังหวัด. ค้นเมื่อ 11 กันยายน 2563, จาก http://trso.thairoads.org/statistic/watch/detail/129.

สุรศักดิ์ สุนทร, และคณะ. (2559). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี. *วารสารเครือข่ายวิทยาลัยพยาบาลและการสาธารณสุขภาคใต้,* 7(1), 74-86.

Charlotte, B. & Edward J..,C (2004). Understanding the Economic and Financial Impacts of Natural Disasters. Disaster Risk Management series;no. 4. © Washington, DC: World Bank. http://hdl.handle.net/10986/15025 License: CC BY 3.0 IGO.”