

การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่
ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
ROAD AND TRAFFIC SAFETY MANAGEMENT FOR ASEAN COMMUNITY
OF PAI DISTRICT, MAE HONG SON PROVINCE

นวพร จารุมณี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่

พ.ศ. 2561

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่
ประชาคมอาเซียน ของอำเภอบาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ผู้วิจัย

นวพร จารุมณี

สาขาวิชา

สาขารณสุขศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ณรงค์ ฌียงใหม่

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

อาจารย์ ดร.ทรงยศ คำชัย

คณะกรรมการสอบ

.....ประธานกรรมการ
(ดร.นายแพทย์สุลิน สีลพัทธ์กุล)

.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ณรงค์ ฌียงใหม่)

.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร.ทรงยศ คำชัย)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาขารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาขารณสุขศาสตร์

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กมลณัฐ พลวัน)

วันที่ 30 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2561

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม
อาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ชื่อผู้วิจัย : นวพร จารุมณี

สาขาวิชา : สาธารณสุขศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

: รองศาสตราจารย์ณรงค์ ฌ เชียงใหม่

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

: อาจารย์ ดร.ทรงยศ คำชัย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

บทคัดย่อ

การศึกษากิจการการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม
อาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ
จราจรทางถนน เพื่อศึกษากิจการการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
และเพื่อเสนอแนะทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม
อาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งได้แบ่งการดำเนินงานเป็น 3 ส่วน ส่วนแรกเป็นการ
ประชุมสนทนากลุ่มย่อย โดยมีผู้แทนระดับปฏิบัติการที่รับผิดชอบงานด้านการท่องเที่ยว หรืองาน
ด้านอุบัติเหตุ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐและเอกชนเข้าร่วมให้ข้อมูล ส่วนที่สองเป็นการตอบ
แบบสอบถาม โดยมีผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เข้าร่วมให้ข้อมูล และในส่วนที่สามเป็นการประชุมระดม
ความคิด โดยมีคณะกรรมการบริหารงานอำเภอปายและกลุ่มภารกิจ ในระดับบริหารหรือระดับ
ปฏิบัติการ ที่ไม่ใช่บุคคลเดียวกับกลุ่มตัวอย่างในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย

ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย
ด้านแรกด้านผู้ขับขี่เกิดจากการไม่ทราบ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและขาดทักษะในการขับขี่ ด้านที่
สองด้านยานพาหนะเกิดจากสภาพยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งานและการใช้ยานพาหนะผิดประเภท
ด้านที่สามด้านถนนเกิดจากสภาพผิวการจราจรที่ชำรุดและลักษณะของถนนที่แคบเลี้ยว ด้านที่สี่ด้าน
สิ่งแวดล้อมเกิดจากการติดตั้งป้ายและสภาพอากาศที่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น และด้านที่ห้า
ด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเกิดจากบังคับใช้กฎหมายขาดความต่อเนื่องและเลือกปฏิบัติ
ส่วนการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงาน แบ่งออกเป็น 5 หน่วยงานหลัก
ได้แก่ 1) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรดำเนินการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร บังคับใช้กฎหมาย 2) กรมทาง

หลวงดำเนินการสำรวจและซ่อมแซมถนน อุปกรณ์ควบคุมจราจร และไฟฟ้าส่องสว่าง 3) เจ้าหน้าที่สาธารณสุขดำเนินการอบรมให้ความรู้และการช่วยเหลือฉุกเฉิน 4) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ด้านการจราจร สนับสนุนบุคลากรปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและการจัดระเบียบพื้นที่ผ่อนผันจำหน่ายสินค้า และ 5) หน่วยงานอื่น เช่น สมาคมอาสาสมัครกู้ภัยปายสามัคคีการกุศล ดำเนินการช่วยเหลืองานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน รวมถึงงานสาธารณภัยต่าง ๆ

สำหรับแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับที่ควรดำเนินการมากที่สุด ซึ่งมีข้อเสนอแนะในการผลักดันให้เกิดเป็นแผนการดำเนินงานเชิงยุทธศาสตร์ คือ 1) การจัดอบรมกฎจราจรและฝึกสอนการขับขี้อย่างปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรองโดยมีการออกใบขับขี่ชั่วคราวรายวันให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่มีใบขับขี่สากล 2) การจัดทำป้ายเครื่องหมายจราจรที่มีข้อความทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน 3) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลความปลอดภัยทางถนนเบื้องต้นผ่านสื่ออาร์ไคด์ 2 มิติ 4) การฝึกทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน และ 5) การจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐานไว้ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว

คำสำคัญ : ความปลอดภัยทางถนน, อุบัติเหตุทางถนน

The Title : Road and Traffic Safety Management for ASEAN Community of Pai District, Mae Hong Son Province.

The Author : Miss Nawaporn Jarumanee

Program : Public Health

Thesis Advisors

: Associate Professor Narong Na Chiangmai Chairman

: Dr. Songyot Khamchai Member

ABSTRACT

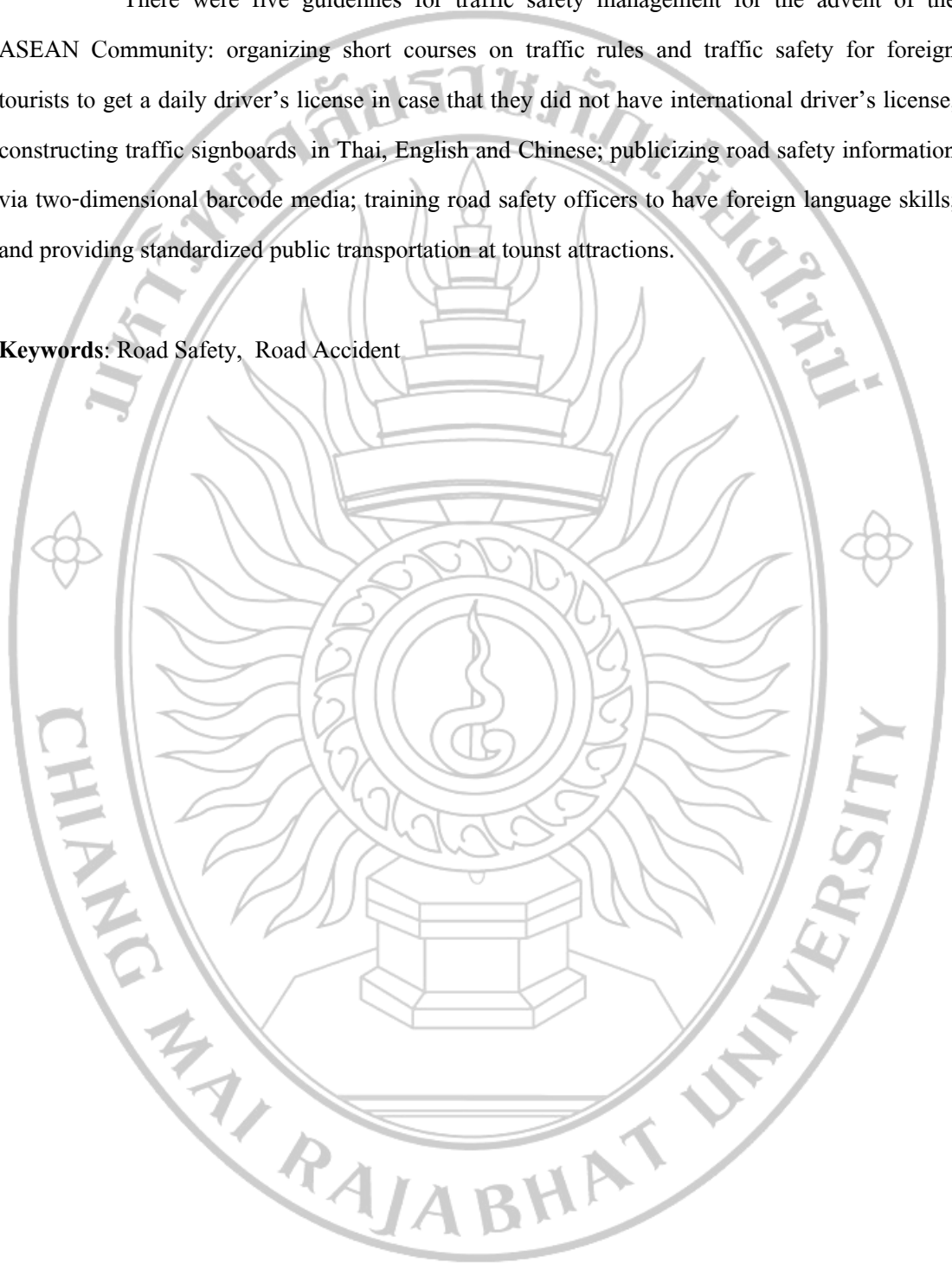
The purposes of this research were to study the causes of traffic accidents, to investigate the road traffic safety management system of officers in charge and to explore the road traffic safety management for the advent of the ASEAN community of Pai district, Mae Hong Son province. There were three phases of this research. First, the data were collected from focus group discussions. The sample group consisted of participating government officers and private organization officers involving in tourism or accident issue. Second, the data were collected by questionnaires from the local residents. Finally, the data were collected by brainstorming among operational committee members in the district who weren't the sample group in the focus group discussions.

The results of study revealed that there were five factors of traffic accidents. First, the drivers didn't follow the traffic rules and lacked driving skills. Second, the vehicles weren't ready for use and wrong vehicles were used. Third, the road surface was damaged and there were curves. Fourth, the visibility was poor because of advertisement signboards and bad weather. Last, traffic laws were not enforced regularly and were discriminatory. For road safety managements, five agencies should be involved. Traffic police should set up checkpoints and enforce the rules. Department of Highways should survey roads and repair damage, traffic control devices and street lights. Public Health officers should provide relevant knowledge and assist in emergencies. Local Administrative Organizations should support traffic instruments and

operational personnel to the police as well as reorganize product sales areas. Other agencies should be involved in medical emergencies and public hazard works.

There were five guidelines for traffic safety management for the advent of the ASEAN Community: organizing short courses on traffic rules and traffic safety for foreign tourists to get a daily driver's license in case that they did not have international driver's license; constructing traffic signboards in Thai, English and Chinese; publicizing road safety information via two-dimensional barcode media; training road safety officers to have foreign language skills; and providing standardized public transportation at tourist attractions.

Keywords: Road Safety, Road Accident



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากรองศาสตราจารย์ณรงค์ ฌ เชียงใหม่ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก อาจารย์ ดร.ทรงยศ คำชัย อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ มาโดยตลอดจนสำเร็จเรียบร้อย ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณสาขาวิชาสารานุกรมสุศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ที่ให้ความอนุเคราะห์สนับสนุนการวิจัยในเรื่องของสถานที่ที่เอื้ออำนวยต่อการทำวิจัยและอุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย และขอขอบคุณผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านอื่น ๆ ที่ไม่ได้กล่าวนาม ที่มีส่วนช่วยให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณบุคลากรของหน่วยงานราชการ หน่วยงานเอกชน องค์กรอิสระและประชาชนในพื้นที่อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่เข้าร่วมการประชุมสนทนากลุ่มย่อยและการประชุมระดมความคิด ที่อำนวยความสะดวกและให้ข้อมูล ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ อันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิจัย รวมถึงกลุ่มเป้าหมายผู้ตอบแบบสอบถามที่สละเวลาอันมีค่าให้มาร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

ประโยชน์อันพึงได้จากการศึกษาในครั้งนี้ ขอให้เป็นที่กตเวทิตาแต่บิดา มารดา ครอบครัว ตลอดจนผู้เขียนหนังสือและบทความต่าง ๆ ที่ให้ความรู้แก่ผู้วิจัยจนสามารถทำวิจัยนี้สำเร็จได้ด้วยดี และเป็นตัวอย่างการศึกษาสำหรับผู้สนใจต่อไป

นพพร จารุมณี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ.....	๗
ABSTRACT.....	๘
กิตติกรรมประกาศ.....	๙
สารบัญ.....	๑๐
สารบัญตาราง.....	๑๑
สารบัญภาพ.....	๑๒
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่รับจากการวิจัย.....	6
ขอบเขตของการศึกษาวิจัย.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	10
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร	10
แนวคิดทฤษฎี PRECEDE Model.....	28
แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วม.....	31
ความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน.....	42
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	45
กรอบแนวคิดการวิจัย.....	53
3 วิธีดำเนินการวิจัย	54
รูปแบบการวิจัย	54
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	54
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	58
การเก็บรวบรวมข้อมูล	60

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
	การวิเคราะห์ข้อมูล..... 60
	การพิจารณารับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการ จริยธรรมการวิจัย ด้านสาธารณสุขในมนุษย์..... 62
	สรุปขั้นตอนดำเนินการวิจัย 62
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล 63
	ตอนที่ 1 การประชุมสนทนากลุ่มย่อย 63
	ตอนที่ 2 การตอบแบบสอบถาม..... 90
	ตอนที่ 3 การประชุมระดมความคิด..... 107
5	สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ..... 113
	สรุปผลการวิจัย 113
	อภิปรายผล..... 119
	ข้อเสนอแนะ..... 130
บรรณานุกรม.....	131
ประวัติผู้วิจัย.....	136
ภาคผนวก.....	137
	ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัย 138
	ภาคผนวก ข แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำ วิทยานิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวคำถามของ แบบสอบถาม..... 139
	ภาคผนวก ค เอกสารชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย 163
	ภาคผนวก ง หนังสือแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัย โดยได้รับ การบอกกล่าวและเต็มใจ 165
	ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล แนวคำถามการประชุม สนทนากลุ่มย่อย 166
	ภาคผนวก ฉ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล แนวคำถามแบบสอบถาม.... 169

ณ

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก ข เอกสารการพิจารณารับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จาก คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน.....	178
ภาคผนวก ช ภาพประกอบการศึกษา.....	179
ภาคผนวก ฉ ใบลงทะเบียนผู้เข้าร่วมการประชุมสนทนากลุ่มย่อย.....	182
ภาคผนวก จ ระเบียบวาระการประชุมหัวหน้าส่วนราชการและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	186

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) เป็นเป้าหมายการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียน จำนวน 10 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย บรูไน เวียดนาม ลาว พม่าและกัมพูชา ที่มีวัตถุประสงค์ในการสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน เพื่อสร้างศักยภาพในการต่อรองกับประเทศคู่ค้าในภูมิภาคอื่น ๆ (อนุชิตา พลายอยู่วงศ์, 2557) ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2547 ผู้นำอาเซียนได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน (Framework Agreement for the Integration of the Priority Sectors) และรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน ได้ลงนามในพิธีสารว่าด้วยการรวมกลุ่มรายสาขาของอาเซียน 11 ฉบับ (ASEAN Sectoral Integration Protocol) ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 10 ณ กรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว โดยมีการรวมกลุ่ม 11 สาขานำร่อง ได้แก่ สาขาผลิตภัณฑ์เกษตร สาขาประมง สาขาผลิตภัณฑ์ยาง สาขาสิ่งทอ สาขายานยนต์ สาขาผลิตภัณฑ์ไม้ สาขาอิเล็กทรอนิกส์ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาสุภาพ สาขาท่องเที่ยวและสาขาการบิน ภายหลังได้มีการเพิ่มสาขาที่ 12 คือ สาขาโลจิสติกส์ เพื่อให้การขนส่งวัตถุดิบต่าง ๆ สะดวกมากขึ้น ถือเป็นการเปิดเสรีด้านการค้าและบริการ เพื่อส่งเสริมการแบ่งงานกันผลิตและบริการภายในอาเซียนด้วยกัน โดยเน้นใช้วัตถุดิบภายในอาเซียนเป็นหลักตามความถนัด ซึ่งประเทศไทยนั้นรับผิดชอบในสาขาการท่องเที่ยวและสาขาการบิน (กระทรวงพาณิชย์, 2557)

ด้วยเหตุนี้ ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเพิ่มความสำคัญกับการลงทุนและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว กระทั่งการท่องเที่ยวได้กลายมาเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ ที่น่ายกย่องได้เข้าสู่ประเทศจำนวนมาก โดยเฉพาะการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2556 อยู่ในลำดับที่ 5 ของโลก ด้วยรายได้ประมาณ 8.31 แสนล้านบาท (สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย-แอฟฟีก, 2556) และพบว่านักท่องเที่ยวระหว่างประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น บริบทที่เปลี่ยนไปนี้ทำให้เกิดประเด็นด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ จากการที่รัฐบาลได้มุ่งให้ความสำคัญกับนโยบายส่งเสริมการ

ท่องเที่ยว มากกว่าการกำหนดนโยบายความปลอดภัยทางถนนให้กับนักท่องเที่ยว ภาระจึงตกไปที่ธุรกิจท่องเที่ยวภาคเอกชนที่ต้องลงทุนด้านความปลอดภัยเอง รวมทั้งขาดระบบติดตามกำกับในเรื่องนี้ จากประเด็นดังกล่าว ประเทศไทยจึงถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต เนื่องจากการท่องเที่ยวในอันดับที่ 2 รองจากประเทศฮอนดูรัส กล่าวคือ เมื่อเปรียบเทียบจำนวนนักท่องเที่ยวที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในประเทศหนึ่งแสนคน พบว่าอัตราการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวอยู่ที่ประมาณ 48 คน ต่อนักท่องเที่ยวหนึ่งแสนคนหรือมากกว่า 2.5 เท่า (สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2556)

นับว่าอุบัติเหตุจราจรทางถนน เป็นปัญหาสาธารณสุขที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในทวีปเอเชีย ซึ่งข้อมูลขององค์การอนามัยโลก และธนาคารโลก เผยว่า หากไม่มีการดำเนินการที่เหมาะสม ปัญหาความปลอดภัยทางถนนจะขยายตัวขึ้น และกลายเป็นปัจจัยสำคัญของการเสียชีวิต และพิการ ของประชากรโลก ลำดับที่ 5 ภายในปี พ.ศ. 2573 จากเดิมลำดับที่ 9 เมื่อปี พ.ศ. 2547 โดยเพิ่มมากขึ้นเป็นพิเศษในประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลาง - น้อย คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจร้อยละ 1-2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross National Product: GNP) แต่ละประเทศ (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ, 2554) นอกจากนี้ องค์การด้านความปลอดภัย ได้ทำบันทึกชื่อ “การเดินทางที่เลวร้าย Bad Trip: International Tourism and Road Death in Developing Word” ส่งถึงประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยเนื้อหาในหนังสือระบุถึงปัญหาความปลอดภัยในการเดินทาง แสดงข้อมูลการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวชาวอเมริกา ร้อยละ 72.6 ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา (สำนักประชาสัมพันธ์เขต 1, 2556)

จากข้อมูลรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก ปี พ.ศ. 2556 (Global Status Report on Road Safety 2013) ขององค์การอนามัยโลก (2556) พบว่า ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นอันดับ 3 ของโลกโดยมีผู้เสียชีวิต 38.1 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน อันดับ 1 คือ ประเทศนิอูเอ (Niue) มีอัตราผู้เสียชีวิต 68.3 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน อันดับ 2 คือ สาธารณรัฐโดมินิกันมีอัตราผู้เสียชีวิต 41.7 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งหากพิจารณาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน เป็นอันดับ 1 โดยเฉลี่ยมีคนเจ็บ - ตาย 2 คน ทุก ๆ 1 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2557 จากการเก็บสถิติของสถาบันวิจัยด้านการคมนาคมมหาวิทยาลัยมิชิแกน สหรัฐอเมริการ่วมกับข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (2557) ระบุว่า สถิติอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วโลก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 18 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคนต่อปี ซึ่งประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน สูงเป็นอันดับ 2 คือ 44 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน รองจากอันดับ 1 คือ ประเทศนามิเบีย มีอัตราผู้เสียชีวิต 45 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ถือว่ามีสถิติมากกว่าค่าเฉลี่ยเกินสองเท่า จะเห็นว่าเมื่อปี

พ.ศ. 2556 ประเทศนีอูเอ ที่อยู่ในอันดับที่ 1 นั้น มีประชากรเพียง 800 คน ดังนั้น เมื่อมีผู้เสียชีวิตเพียง 1 คน ก็ถือว่าเสียชีวิตมากที่สุดในโลก เมื่อคิดเทียบสัดส่วนจากประชากรทั้งหมด ทว่า ในปี พ.ศ. 2557 ประเทศนีอูเอกลับไม่ได้ติด 10 อันดับแรกของประเทศที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด และประเทศโดมินิกัน ที่อยู่อันดับ 2 เมื่อปี พ.ศ. 2556 ก็ลงมาอยู่ในอันดับที่ 9 แต่ประเทศไทยกลับขยับขึ้นไปอยู่ในอันดับ 2 จากเดิมอันดับ 3 เมื่อปีก่อนหน้าและในปี พ.ศ. 2558 ในรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก (Global Status Report on Road Safety 2015) ขององค์การอนามัยโลก (องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย, 2558) พบว่า ประเทศไทยยังคงมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นอันดับ 2 ของโลก คือ 36.2 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งอัตราผู้เสียชีวิตเป็นผู้ชายมากกว่าผู้หญิงประมาณ 4:1 และมีสาเหตุหลักจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ถึงแม้ว่าอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนจะลดลง แต่หากยังไม่มีการจัดการที่ดี และยังคงให้สถานการณ์เป็นเช่นนี้ต่อไปก็จะกลายเป็นปัญหาเรื้อรัง หรือประเทศไทยอาจมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนมาเป็นอันดับ 1 ของโลก

สำหรับอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประเทศไทย ในจังหวัดแม่ฮ่องสอนนั้น เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีบทบาทด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญ มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรม ประเพณี ชาติพันธุ์ที่หลากหลาย เป็นเสน่ห์ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ให้เข้ามาท่องเที่ยวจำนวนมาก รวมทั้งการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน ยังทำให้สถานการณ์ของธุรกิจท่องเที่ยวขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะในอำเภอปาย อำเภอที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและได้รับความสนใจ ด้านความงามของธรรมชาติ เอกลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรม การท่องเที่ยวของอำเภอปาย จึงเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดด มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวอย่างไม่ขาดสาย การเดินทางมายังอำเภอปายนั้น สามารถเข้าถึงได้ทั้งทางอากาศ โดยสายการบินกานต์แอร์ (KARN Airlines) และทางบก 2 เส้นทาง เส้นทางแรก (สายใต้) ใช้ทางหลวงหมายเลข 108 เข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยผ่านอำเภอแม่สะเรียง อำเภอแม่ลาน้อย อำเภอขุนยวม อำเภอเมืองและอำเภอปางมะผ้า รวมระยะทางประมาณ 460 กิโลเมตร ใช้เวลา 7 - 8 ชั่วโมง ส่วนเส้นทางที่สอง (สายเหนือ) ใช้ทางหลวงหมายเลข 107 อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่อำเภอปาย ตามทางหลวงหมายเลข 1095 เส้นทางนี้ได้รับความนิยมในกลุ่มของนักท่องเที่ยวมากที่สุด เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติตลอดเส้นทาง รวมระยะทางประมาณ 102 กิโลเมตร ใช้เวลา 2 - 3 ชั่วโมง สามารถเลือกเดินทางด้วยรถตู้โดยสาร และรถประจำทางที่มีให้บริการทุกวัน หรือรถส่วนบุคคลซึ่งเป็นที่นิยมอย่างมาก เนื่องจากให้ความสะดวกสบายในการเดินทางท่องเที่ยวในเมืองเล็ก ๆ อย่างอำเภอปาย ในขณะเดียวกัน ธุรกิจร้านให้เช่ารถจักรยานยนต์ก็มีบทบาทสำคัญ ในการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวกลุ่มที่เดินทางด้วย

รถประจำทาง เพราะรถรับจ้างในอำเภอปายนั้น เป็นในลักษณะของรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างและรถรับส่งของผู้ประกอบการที่פק ให้บริการเดินทางในระยะทางสั้น ๆ จึงไม่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้อย่างเต็มที่ เพราะสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของอำเภอปายหลายแห่งอยู่ห่างจากตัวอำเภอ เช่น อุทยานแห่งชาติห้วยน้ำดัง ระยะทาง 30 กิโลเมตร, สะพานประวัติศาสตร์ท่าปายระยะทาง 10 กิโลเมตร หรือการท่องเที่ยวในอำเภอใกล้เคียง เช่น ถ้ำน้ำลอด อำเภอปางมะผ้า ระยะทาง 40 กิโลเมตร จากอำเภอปาย เป็นต้น จากลักษณะการเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ไม่คุ้นเคย และขาดความชำนาญเส้นทาง จำเป็นต้องมีความระมัดระวังในการขับขี่เป็นอย่างมาก ในการใช้เส้นทางที่มีความคดเคี้ยว ลาดชัน โค้งหักศอก หลายจุดตลอดเส้นทาง และต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ในช่วงฤดูฝน ที่มีฝนฟ้าคะนอง ลมกระโชกแรง ทำให้เกิดดินสไลด์ หินร่วง ถนนลื่น ขอบทางทรุด ส่วนในฤดูแล้ง มักมีหมอกลงจัด ระยะการมองเห็นจำกัดมาก อุบัติเหตุจากรถทางถนนของอำเภอปายส่วนใหญ่ เกิดจากผู้ขับขี่ประมาท เป็นเหตุให้รถเสียหลัก พลิกคว่ำ แหกโค้ง เฉี่ยวชน หรือตกเหว

สำหรับข้อมูลอุบัติเหตุจากรถทางถนนของอำเภอปาย ปี พ.ศ. 2560 ในรายงานอุบัติเหตุจากรถทางถนนของอำเภอปาย (โรงพยาบาลปาย, 2560) ได้จำแนกข้อมูลเป็นชาวไทย และชาวต่างชาติ พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน เป็นชาวไทย 394 ครั้ง และเป็นชาวต่างชาติ 1,038 ครั้ง, จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นชาวไทย 507 คน และเป็นชาวต่างชาติ 1,312 คน และมีผู้เสียชีวิต เป็นชาวไทย 8 คน และเป็นชาวต่างชาติ 1 คน สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนจำแนกเป็น รถยนต์ รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน พบว่า เป็นยานพาหนะที่ขับขี่โดยชาวไทย จำนวน 47 คัน, 435 คัน และ 1 คัน ส่วนยานพาหนะที่ขับขี่โดยชาวต่างชาติมีจำนวน 13 คัน, 1,247 คัน และ 16 คัน ตามลำดับ จากข้อมูลข้างต้น พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดและจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นชาวต่างชาติมากกว่าชาวไทย แม้ว่ากรณีการเสียชีวิตในชาวต่างชาติจะน้อยกว่าก็ตาม และยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับ มาร์ค Marks (อ้างถึงใน สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ, 2554) ที่กล่าวถึง กรณีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของเด็กหนุ่มชาวอเมริกัน วัย 19 ปี ที่อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2554 และหนึ่งปีก่อนหน้า ก็มีเด็กหนุ่มวัย 19 ปี ชาวอังกฤษ เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในลักษณะเดียวกัน เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2553 โดยระบุว่า อำเภอปายเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนที่น่าเป็นห่วง กล่าวคือ การส่งเสริมนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเพราะเป็นแหล่งสำคัญของรายได้และการสร้างงานแต่กลับไม่ได้ให้ความสำคัญ ในการกำหนดนโยบายและมาตรการที่เป็นรูปธรรมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร ยิ่งไปกว่านั้น ยังส่งผลกระทบวงกว้างในด้านอื่นด้วย

ได้แก่ ด้านประชาชนทั้งต่อตนเอง ในลักษณะของการได้รับบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตและคนรอบข้างในลักษณะของความไม่สบายใจ ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติ ในกรณีที่รักษาตัวในโรงพยาบาล อาจสูญเสียรายได้และมีค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล หรือค่าใช้จ่ายทรัพย์สินที่เสียหาย ด้านเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน เป็นการเพิ่มภาระงาน เพิ่มความยุ่งยากในการสื่อสารในกรณีชาวต่างชาติ เพิ่มความเสี่ยงในการถูกฟ้องร้องและด้านงบประมาณ ที่สูญเสียไปกับการช่วยเหลือ เช่น ค่าวัสดุอุปกรณ์การแพทย์ ค่าการรักษาส่งต่อ ค่าชดเชยระหว่างเจ็บป่วย เป็นต้น

จากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จึงมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ และการตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยว ตลอดจนข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของอำเภอปายที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ประกอบกับองค์การสหประชาชาติ ได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2011 - 2020 (Decade of Action for Road Safety) (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554) ให้ประเทศสมาชิกเห็นความสำคัญผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิก โดยกระทรวงคมนาคม รัฐบาลและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เห็นชอบตามกรอบปฏิญญาโมสโกที่กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมาย คือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 (บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด, 2553) ซึ่งการปฏิบัติตามกรอบปฏิญญาดังกล่าว จะช่วยยกระดับความปลอดภัยจากการจราจรทางถนนให้ประชาชน ตลอดจนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติมากยิ่งขึ้น

และหลังจากปี พ.ศ. 2558 นี้ ประชาคมอาเซียนจะเริ่มมีบทบาทสำคัญกับประเทศในภูมิภาค ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกของประชาคมอาเซียนจำเป็นต้องปรับตัวและเสริมขีดความสามารถ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันธุรกิจ รักษาภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของประเทศที่สำคัญที่สุด คือ เพิ่มความปลอดภัยทางถนนให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ หลีกเสี่ยง และบรรเทาผลกระทบในเชิงลบ ประกอบกับกระทรวงสาธารณสุข (2560) จัดทำแผนยุทธศาสตร์ชาติด้านสาธารณสุขระยะ 20 ปี โดยการพัฒนาความเป็นเลิศใน 4 ด้าน กำหนดแผนเป็น 4 ระยะ สำหรับในปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564 นี้อยู่ในระยะปฏิรูประบบ ซึ่งเน้นการลดการบาดเจ็บจากการจราจร ภายได้ความเป็นเลิศด้านการส่งเสริมสุขภาพและการป้องกันโรค (P&P Excellence) ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการศึกษา เพื่อเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่มี

ความเหมาะสม โดยสามารถแก้ไขปัญหของพื้นที่อย่างแท้จริง ตรงจุด และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันส่งผลให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่มีประสิทธิผล ประสิทธิภาพ และยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
2. เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
3. เพื่อเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ประชาชน และนักท่องเที่ยว ได้มีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ที่มีความเหมาะสมกับบริบทของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
2. ประชาชน และนักท่องเที่ยว ได้รับความปลอดภัยจากการจราจรทางถนน ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพิ่มมากขึ้น
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มาประยุกต์สู่แผนปฏิบัติการ เพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน

ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ในการศึกษา คือ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยเลือกแบบเจาะจงใน 5 ตำบล จากทั้งหมด 7 ตำบลของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ประกอบด้วย ตำบลเวียงใต้ ตำบลเวียงเหนือ ตำบลแม่มาเดิง ตำบลแม่ฮี้ และตำบลทุ่งยาว เนื่องจากในพื้นที่นี้มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่มีนักท่องเที่ยวนิยมขึ้นชมมาท่องเที่ยว ส่วนอีก 2 ตำบล คือ ตำบลเมืองแปง ตำบลโป่งสา ไม่ถูกเลือกเป็นพื้นที่ในการศึกษา เนื่องจากเป็นพื้นที่สูง การคมนาคมยากลำบาก ระยะทางห่างไกลจากตัวอำเภอปาย และไม่เป็นที่นิยมท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

ขอบเขตด้านประชากร

1. ประชากรในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) คือ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐและเอกชน ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรปาย หมวดการทางปาย ที่ทำการปกครองปาย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โรงเรียนในเขตพื้นที่อำเภอปาย ชมรมหรือองค์กรอิสระ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน สถานประกอบการที่พัก สถานประกอบการรถเช่า สถานประกอบการนำเที่ยว สถานประกอบการร้านอาหาร สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวอำเภอปาย โรงพยาบาลปาย และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอปาย

2. ประชากรในการตอบแบบสอบถาม คือผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 5 ตำบล ทั้งเพศชายและหญิง สามารถอ่าน เขียนและสื่อสารภาษาไทยได้ดี โดยเลือกจากจำนวนหลังคาเรือนทั้งหมด 10,597 หลังคาเรือน คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ 385 หลังคาเรือน จากนั้นสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) ตามสัดส่วนของจำนวนหลังคาเรือน แล้วเก็บข้อมูลจากตัวแทนหลังคาเรือน ๆ ละ 1 คน จากผู้มีรายชื่อเป็นเจ้าบ้านในทะเบียนบ้าน ด้วยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ในกรณีที่เจ้าบ้านในทะเบียนบ้าน ไม่สามารถอ่าน เขียน หรือสื่อสารภาษาไทยได้ ก็จะทำการเลือกสมาชิกในครัวเรือนลำดับถัดไป ที่สามารถอ่าน เขียน และสื่อสารภาษาไทยได้ดี มาเป็นกลุ่มตัวอย่างแทน ทั้งนี้ ทำการศึกษาในช่วงเดือนสิงหาคม ถึง เดือนตุลาคม 2559

3. ประชากรในการ ประชุมระดมความคิด (Brain Storming) คือ คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย (กบอ.ปาย) และกลุ่มภารกิจ ได้แก่ กลุ่มภารกิจด้านเศรษฐกิจ กลุ่มภารกิจด้านสังคม กลุ่มภารกิจด้านการท่องเที่ยว กลุ่มภารกิจด้านความมั่นคง กลุ่มภารกิจด้านการบริหารจัดการ กลุ่มภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกลุ่มภารกิจด้านโครงการพระราชดำริ

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้ง 5 ด้าน คือ ด้านผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านกฎหมายและการบังคับใช้

2. ศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้ง 5 ด้าน คือ ด้านผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านกฎหมายและการบังคับใช้

3. ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ เพื่อพัฒนาแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ตามบริบทของพื้นที่

นิยามศัพท์เฉพาะ

แนวทาง หมายถึง ทางปฏิบัติที่วางไว้เป็นแนว (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน, 2542)

การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน หมายถึง ทางปฏิบัติ หรือกระบวนการดำเนินงาน ให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จากการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ทั้ง 5 ด้าน คือ ด้านผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ที่มีความเหมาะสมกับอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ผู้ขับขี่ หมายถึง นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้บริการรถเช่าเป็นยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ หมายถึง ความสามารถและความพร้อมในการขับขี่ยานพาหนะขณะใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น การมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดี มีมารยาท ไม่ประมาท ตลอดจนมีความรู้ ความเข้าใจ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ได้

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ หมายถึง ยานพาหนะที่มีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถครบถ้วนตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด มีการตรวจสอบสภาพตามกำหนดระยะเวลาและมาตรฐาน ไม่มีการแก้ไขดัดแปลงส่วนใดส่วนหนึ่งให้ต่างไปจากรายการที่จดทะเบียนและการบรรทุกที่ปลอดภัย หรือการดำเนินการอื่นใดเพื่อความปลอดภัยเมื่อใช้ยานพาหนะ

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน หมายถึง ลักษณะหรือสภาพพื้นถนน และบริเวณส่วนประกอบของถนน ได้แก่ เขตทาง ทางเท้า ช่องจราจร เกาะกลางถนน ไหล่ทาง เอื้อต่อการจราจร ไม่มีสิ่งกีดขวางบนผิวการจราจร ตลอดจนมีการวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งที่อยู่รอบตัวผู้ขับขี่ จำแนกเป็น สิ่งแวดล้อมที่สามารถควบคุมได้ เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มีความพร้อม สำหรับสิ่งแวดล้อมที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น สภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ เป็นต้น

ความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ หมายถึง ความเข้มงวดของการดำเนินการตามมาตรการทางกฎหมาย การไม่เลือกปฏิบัติโดยใช้รูปแบบความสัมพันธ์ส่วนตัว การสร้างมาตรการทางสังคมเฉพาะพื้นที่และสร้างช่องทางเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลกฎหมายจราจรและสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หมายถึง ที่ว่าการอำเภอ สถานีตำรวจภูธร สำนักงานขนส่ง สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ผู้อำนวยการโรงเรียน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ชมรมหรือองค์กรอิสระ

สถานประกอบการที่พัก สถานประกอบการรถเช่า และสถานประกอบการธุรกิจนำเที่ยว ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย หมายถึง บุคลากรภาครัฐและเอกชน ที่มีคำสั่งแต่งตั้งลงนามโดยนายอำเภอปาย ประกอบด้วย คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย (กบอ.ปาย) และกลุ่มภารกิจ 7 กลุ่มภารกิจ ได้แก่ กลุ่มภารกิจด้านเศรษฐกิจ กลุ่มภารกิจด้านสังคม กลุ่มภารกิจด้านการท่องเที่ยว กลุ่มภารกิจด้านความมั่นคง กลุ่มภารกิจด้านการบริหารจัดการ กลุ่มภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกลุ่มภารกิจด้านโครงการพระราชดำริ เพื่อทำหน้าที่เป็นกลไกขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอ ให้เกิดการบูรณาการปฏิบัติงานร่วมกัน

ประชาคมอาเซียน หมายถึง สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในเรื่องสันติภาพ ความมั่นคง เศรษฐกิจ องค์กรความรู้และสังคมวัฒนธรรม บนพื้นฐานความเท่าเทียมกัน และผลประโยชน์ร่วมกันของประเทศสมาชิก



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอป่าซาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็นหัวข้อ ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร
2. แนวคิดทฤษฎี PRECEDE Model
3. แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วม
4. ความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดการวิจัย

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ความหมายของอุบัติเหตุจราจร

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้รวบรวมแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีผู้ศึกษาค้นคว้าไว้เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการรวบรวมข้อมูล ดังนี้

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO, 2505) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุ หมายถึง An Accident is an Unpremeditated Event Resulting in Recognizable Damage กล่าวคือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย

กองสุศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข (2540) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุ ในสุบัญญัติแห่งชาติว่า หมายถึง การบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ที่เกิดจากเหตุอันเนื่องจากการจราจรทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ การพลัดตก หกล้ม ถูกกระแทบ โดยวัตถุแข็งกล ความร้อน ถูกทำร้าย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ้านหรือในที่สาธารณะโดยเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย ทั้งทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ ยิ่งกว่านั้น ยังเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการบาดเจ็บ เสียชีวิตของคนในวัยหนุ่มสาว ซึ่งเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญ สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทและ

สิ่งแวดลอมรอบตัวมีการเปลี่ยนแปลง หรือเครื่องมือเครื่องใช้มีสภาพไม่สมบูรณ์ และขาดการดูแลเอาใจใส่ในการกระทำของตนเอง จึงมีความเสี่ยงสูงขึ้น และเกิดได้ตลอดเวลา

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2542) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น

สาริต อินตา (2546 อ้างถึงใน กฤตพงศ์ วิจารณ์รุ่งศรีธร, 2549) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุ จากการขนส่ง หรือการจราจร (Transportation or Traffic Accidents) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการคมนาคม หรือการขนส่ง ได้แก่ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก อุบัติเหตุจากรถไฟ อุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ และอุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศ

กิลเลียนี (Giuliani อ้างถึงใน กิตติพร นงศ์นวล, 2551) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่ไม่มีความแน่นอน ไม่สามารถกำหนด หรือทราบล่วงหน้าได้ และไม่สามารถทำซ้ำที่ตำแหน่งเดิมในลักษณะเดิมได้ ส่งผลกระทบต่อสภาพจราจรและทิศทางการเดินทาง ดังนั้น อุบัติเหตุจราจร จึงหมายถึง เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้ช่องทางจราจรถูกกีดขวาง ส่งผลให้ผู้ใช้งานบางส่วนไม่สามารถผ่านจุดเกิดเหตุได้ ต้องเสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น บางเหตุการณ์ผู้ประสบเหตุอาจสูญเสียชีวิตหรือทรัพย์สิน ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคมและเป็นปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมด้วย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (2553 อ้างถึงใน วรินดา สิริสุวรรณ, 2554) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุจราจรทางถนน หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานยนต์บนท้องถนนและเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะต่อไปนี้ เพื่อการจราจรหรือขนส่ง ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถกระบะ รถตู้ รถโดยสารประจำทาง และไม่ประจำทาง รถบรรทุกทุกประเภท รถจักรยานสองล้อ รถจักรยานสามล้อ รถเพื่อการเกษตร รถที่ใช้เครื่องยนต์การเกษตรมาดัดแปลง รถสกายแลป รวมทั้งอุบัติเหตุที่เกิดจากรถไฟชนรถยนต์ ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและ/หรือ ได้รับบาดเจ็บที่นอนรักษาตัวในโรงพยาบาล (Admit) รวมถึงเกิดความสูญเสียแก่ทรัพย์สินของบุคคลและของทางราชการด้วย

กระทรวงสาธารณสุข (2554 อ้างถึงใน วรินดา สิริสุวรรณ, 2554) ให้ความหมายของ อุบัติเหตุยานยนต์ หรืออุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานยนต์ ซึ่งมีทั้งการชนเฉี่ยว การแซง และอื่น ๆ โดยไม่รวมถึงอุบัติเหตุทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ

ในการศึกษาครั้งนี้ อุบัติเหตุจราจรทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นเหตุการณ์ที่เกิดกับยานยนต์บนท้องถนน ซึ่งมียานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย อย่างน้อย 1 คัน ซึ่งส่งผลให้เกิดความสูญเสียกับตัวบุคคล และทรัพย์สิน

ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

กรมพัฒนาธุรกิจระหว่างประเทศ (Department for International Development) (2003) อ้างถึงใน วรรณดา สิริสุวรรณ, 2554) และกรมทางหลวง (Transport Research Laboratory) (1995 อ้างถึงใน วรรณดา สิริสุวรรณ, 2554) ของประเทศอังกฤษ ได้จำแนก ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนไว้ ดังนี้

1. ระดับความรุนแรงของการชนที่มีผู้เสียชีวิต (A Fatal Crash) คือ มีผู้เสียชีวิตหนึ่ง หรือมากกว่าหนึ่งคน จากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน รวมถึงการเสียชีวิตภายใน 30 วัน ผลเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุครั้งนั้น
2. ระดับความรุนแรงของการชนที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส (A Serious Crash) คือ ไม่มีผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรทางถนน แต่มีผู้บาดเจ็บสาหัสหนึ่ง หรือมากกว่าหนึ่งคน ซึ่งในประเทศไทย การบาดเจ็บสาหัส นิยามไว้ว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุที่พักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยใน หรือกรณีบาดเจ็บสาหัสจนถึงขั้นกระดูกแตกหัก ได้รับความกระทบกระเทือนอย่างรุนแรง บาดเจ็บภายในร่างกาย มีบาดแผลฉกรรจ์ ได้รับการกระแทกจนหมดสติ หรือมีอาการตกใจอย่างรุนแรง และต้องได้รับการรักษาทางการแพทย์ รวมถึงการเสียชีวิตหลังจาก 30 วัน ผลเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุครั้งนั้น
3. ระดับความรุนแรงของการชนที่มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (A Slight Crash) คือ ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส แต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย ผิวหนังมีบาดแผลถลอก จี๊ดข่วน หรือร่างกายเคล็ดขัดยอก
4. ระดับความรุนแรงของการชนที่มีทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว (A Property Damage Only) คือ ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ แต่ยานพาหนะและทรัพย์สิน ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร

สาธิต อินตา (2546 อ้างถึงใน กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, 2549) จำแนก ความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนไว้ ดังนี้

1. การสูญเสียทางกาย (Human Loss) หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต (Death) และผู้บาดเจ็บ (Injury)
2. ความสูญเสียทางจิตและสังคม (Psychological and Social Loss) เป็นความสูญเสียที่ไม่อาจเห็นได้ด้วยตา เพราะเป็นนามธรรมขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือของสังคมนั้น ๆ ได้แก่ ความเจ็บป่วย ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียขวัญ การเสียจริต จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคม และการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว เป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ ไม่อาจทดแทนได้ด้วยเงินและยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงาน หรือดำรงชีวิตได้ตามปกติอีกด้วย

3. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ (Economic Loss) ซึ่งได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาท นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย

กรมทางหลวง (2550 อ้างถึงใน วิรินดา สิริสุวรรณ, 2554) จำแนก ความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนไว้ 3 กลุ่มใหญ่ ดังนี้

1. ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ ประกอบด้วย 3 ส่วนย่อย คือ

1.1 ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล (Medical Costs) เป็นการศึกษาต้นทุนค่าใช้จ่าย ในกระบวนการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล (Hospital Care) ประกอบด้วย หน่วยแรกที่รับผู้บาดเจ็บ (ห้องอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน) และหน่วยรับผู้บาดเจ็บไว้รักษา (ห้องผ่าตัด แผนกผู้ป่วยหนัก แผนกผู้ป่วยใน) รวมไปถึงกรณีผู้บาดเจ็บที่เสียชีวิตในโรงพยาบาล โดยต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล แต่ละส่วนต่าง ๆ ภายในโรงพยาบาล หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้ป่วยต้องจ่ายในการมารับบริการหรือค่ารักษาที่ทางโรงพยาบาลเก็บได้จากผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน

1.2 ความสูญเสียด้านค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต (Loss of Productivity Costs) เป็นความสูญเสียที่เกิดขึ้นของผู้เสียชีวิตหรือผู้ได้รับบาดเจ็บ จากการขาดงานหรือหยุดงานของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน รวมถึงผู้ดูแลผู้บาดเจ็บหรือผู้พิการ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียรายได้จากการทำงานหรือการผลิตงาน

1.3 ความสูญเสียทางด้านจิตใจ (Loss of Quality of Life) เป็นความสูญเสียซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเจ็บปวด และความทุกข์ทรมาน จากอุบัติเหตุจราจรทางถนนของผู้ประสบอุบัติเหตุ และครอบครัว สืบเนื่องจากความเจ็บปวด ความเศร้าโศก และความทุกข์ทรมาน โดยบวกความสูญเสียเพิ่มเข้าไปกับความสูญเสีย เนื่องจากการตาย และบาดเจ็บ

2. ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วย 2 ส่วนย่อย คือ

2.1 ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย เป็นค่าซ่อมแซมยานพาหนะที่เสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยค่าความสูญเสียนั้นจะแตกต่างกันไปตามความรุนแรง

2.2 ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นที่เสียหาย เป็นค่าความเสียหายของทรัพย์สินอื่น นอกเหนือจากยานพาหนะที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยพิจารณาเฉพาะทรัพย์สินของทางราชการเท่านั้น

3. ความสูญเสียทั่วไป ประกอบด้วย 2 ส่วนย่อย คือ

3.1 ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากประกันภัย (Insurance Administration Costs) เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยในฐานะผู้รับประกันภัย เพื่อรับเสี่ยงภัยแทน

ให้อีกฝ่าย ที่เรียกว่า ผู้เอาประกันภัย โดยจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัย จ่ายให้กับผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน

3.2 ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากกระบวนการทางคดี เป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานจัดการอุบัติเหตุจราจรทางถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้อง เริ่มจากหน่วยวิทยุสื่อสาร งานจราจร งานสอบสวนและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

แฮดดอน (Haddon, 1968 อ้างถึงใน นฤชา เนตรวิชัย, 2550) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน มีดังนี้

1. ปัจจัยด้านบุคคล (กองสุขบัญญัติแห่งชาติ, 2546 อ้างถึงใน สุริวัณย์ สะอิดี, 2547) คือ ผู้ขับขี่ คนโดยสาร คนเดินเท้า โดยผู้ขับขี่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด เนื่องจากเป็นผู้ที่ควบคุมตนเอง และยานพาหนะ โดยองค์ประกอบของบุคคลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่

1.1 อายุและเพศ พบว่า คนหนุ่มสาวทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากกว่าคนกลุ่มอายุอื่น ๆ เพราะมีลักษณะชอบแสดงออก มีความระมัดระวังน้อย มักฝ่าฝืนกฎจราจร เมื่ออายุมากขึ้นพฤติกรรมขับขี่จะดีขึ้น และ โดยทั่วไปแล้วเพศชายจะเป็นผู้ก่ออุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงกว่าเพศหญิง

1.2 ทักษะและประสบการณ์ พบว่า เป็นสิ่งที่สำคัญในการขับขี่ยานพาหนะเพราะหากขาดทักษะในการใช้เส้นทาง เช่น ไม่ชำนาญเส้นทาง ไม่เคยปฏิบัติมาก่อน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ อีกประการหนึ่งคือ ประสบการณ์ หากขับขี่ไม่ดี ได้รับการฝึกฝนไม่เพียงพอ ไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ จะทำให้การตัดสินใจ การควบคุมเครื่องยนต์ การใช้ยานพาหนะไม่ดีเท่าที่ควร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่ายเช่นกัน

1.3 สภาพร่างกายและจิตใจ พบว่า ความเหนื่อยอ่อนเพลีย อาการง่วงนอน อาการป่วย อาการเมื่อยล้าจากการขับรถระยะไกล รวมถึงการมองเห็นไม่ชัด การไม่ได้ยิน ถือเป็นสภาพร่างกายที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย นอกจากนั้น การใช้ยาบางชนิด เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความอ้วน จะทำให้การตัดสินใจช้าลง การดื่มสุราทำให้เกิดอาการมึนงง จะทำให้การตัดสินใจผิดพลาด เช่นเดียวกับสภาพจิตใจและอารมณ์ กรณีคนขับอยู่ในอารมณ์โกรธ จุนเจียว จะทำให้ขับเร็ว ขาดความยั้งคิด ขาดความระมัดระวัง ในทางกลับกันหากคนขับอยู่ในอาการซึมเศร้า วิตกกังวล จะทำให้เหม่อลอย ไม่มีสมาธิในการขับ การตัดสินใจผิดพลาดได้ง่าย

1.4 พฤติกรรมการขับขี่ พบว่า อุบัติเหตุจราจรทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมขับขี่ที่ผิดพลาด ความประมาท การขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจร การไม่ปฏิบัติตามกฎของบุคคล

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ (ศรีสมร การ่อน, 2539) ยานพาหนะ หมายถึง รถจักรยานยนต์ คือ สภาพของรถจักรยานยนต์ที่สามารถวิ่งบนเส้นทางได้ ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสมรรถภาพของผู้ใช้ ผู้โดยสาร และประชาชนทั่วไป ต้องมีเครื่องยนต์ และส่วนควบคุมครบถ้วน โดยองค์ประกอบของยานพาหนะที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่

2.1 สภาพเส้นทาง มีความบกพร่อง เช่น เส้นทางที่ไม่มีดอกยาง จะทำให้การเกาะถนนไม่ดี เส้นทางที่เก่ามากไม่ได้เปลี่ยนอาจเกิดการแตกหรือระเบิดทำให้รถเสียหลักได้

2.2 ระบบห้ามล้อ มีความบกพร่อง เช่น เบรกไม่ทำงาน หรือเบรกแตก ใช้การไม่ได้

2.3 ระบบสัญญาณไฟ มีความบกพร่อง เช่น ไฟเลี้ยวชำรุด ทำให้ขาดการให้สัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยว หรือมีรถสวนมา จึงเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย เช่นเดียวกันหากโคมไฟหน้าชำรุด ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย โดยเฉพาะเวลากลางคืน

2.4 คันบังคับรถ มีความบกพร่อง เช่น อยู่ในสภาพไม่ปกติ ไม่เหมาะกับการใช้งาน หรือมีกระบอกไม่ครบตามที่กฎหมายกำหนด

2.5 รถจักรยานยนต์ มีความบกพร่อง เช่น ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์หรือเครื่องยนต์ไม่ครบ มีการดัดแปลงเครื่องยนต์ มีการดัดแปลงให้ตัวรถสูงขึ้น หรือเตี้ยลง มีการดัดแปลงรถจักรยานยนต์มาใช้ในการบรรทุกพ่วง เพื่อบรรทุกสิ่งของ และคน เกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้

3. ปัจจัยด้านถนน (กองสุขบัญญัติแห่งชาติ, 2546 อ้างถึงใน สุริวัณย์ สะอิดี, 2547) คือ สภาพถนนที่ไม่เอื้ออำนวย เป็นบริเวณจุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย และบ่อยครั้ง เช่น ทางโค้ง ทางแยก ทางลาดชัน สะพาน ถนนไม่เรียบ เป็นหลุม และถนนที่มีความกว้างน้อยกว่า 5 เมตร ประกอบกับการขับขี่ที่ไม่ระมัดระวัง โดยองค์ประกอบของลักษณะเส้นทางที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่

3.1 ความกว้างและจำนวนช่องทางเดินรถ กล่าวคือ ช่องทางเดินรถที่มีเพียง 2 ช่องทาง จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย เพราะพื้นที่ในการสัญจรไปมาน้อย การแซง หรือการตัดสินใจที่คาดการณ์ไว้ผิดพลาดได้ง่าย ขนาดช่องทางที่แคบไม่เหมาะสม ทำให้รถเบียดกัน อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย

3.2 แนวกั้นกลางถนน กล่าวคือ ปกติจะใช้สำหรับกั้นแนวถนนที่มีการจราจรสวนกันไปมา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่รถที่สวนกัน และให้เกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน

ร่วมกัน การตีเส้นบนพื้นถนน หรือทำสัญลักษณ์ ที่ไม่ชัดเจน เช่น ไม่สะท้อนแสงในเวลากลางคืน ทำให้มองเห็นช่องทางการจราจรไม่ชัดเจน และทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้

3.3 ไหล่ทาง กล่าวคือ จะเป็นพื้นผิวด้านข้างของถนนที่ยังไม่จัดเป็นทางเท้า ซึ่งไหล่ทางที่แคบ มีสิ่งกีดขวาง มีต้นไม้ ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่ายกว่า ไหล่ทางที่กว้างโล่ง ไม่มีสิ่งกีดขวาง

3.4 เครื่องกั้นข้างทาง กล่าวคือ อุปกรณ์ที่มีไว้สำหรับป้องกัน ไม่ให้รถวิ่งออกนอกเส้นทางและเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน เป็นสิ่งเตือนสติให้ผู้ขับขี่ระวังตัว หากไม่มีเครื่องกั้นข้างทางอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้โดยง่าย

3.5 ลักษณะพื้นผิวจราจร กล่าวคือ ถนนที่มีพื้นผิวขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่เรียบ ผุพัง หรือใช้วัสดุไม่ได้มาตรฐาน จะทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย ขณะเดียวกันถนนที่เรียบขรุขระ มีความคล่องตัว ก็ทำให้เกิดการขับขี่โดยประมาทเช่นกัน

3.6 แสงสว่าง กล่าวคือ ความมืดจะทำให้เกิดความผิดพลาดในการมองเห็น ทำให้การประมาณการณ์ต่าง ๆ คลาดเคลื่อน แสงไฟที่ไม่เหมาะสม ทั้งจากถนน และจากยานพาหนะมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ดังนั้นการมีแสงไฟบนถนนที่เหมาะสม จะช่วยลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้

4. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (วิจิตร บุญโหดระ, 2527 อ้างถึงใน ศรีสมร การอน, 2539) คือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบๆ ตัวของผู้ขับขี่ อันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ โดยองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่

4.1 เครื่องหมายจราจรไม่สมบูรณ์ หมายถึง ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำ จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง ขนาดของป้ายต้องออกแบบให้เหมาะสมกับความเร็วและระยะทางที่จะใช้เวลาอ่านข้อความนั้นได้ทัน เพื่อจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ บนพื้นถนนต้องมีเครื่องหมาย และการตีเส้นด้วยสีสะท้อนแสงให้เห็นชัดเจน จะช่วยให้การมองเห็นช่องทางการจราจรได้ดีขึ้น เพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้าจะต้องมีทางเดินเท้า หรือไหล่ทางที่กว้างพอสำหรับคนเดิน และควรมีทางข้ามที่เหมาะสม มีแสงไฟสัญญาณไฟที่เพียงพอ

4.2 สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศ หมายถึง สภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติหรือที่เรียกว่าทัศนวิสัยไม่ดี หรือเลวร้าย เป็นปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ เช่น หมอกลงจัด ลูกเห็บตก หิมะตก ฝนตกหนัก ถนนลื่น น้ำท่วมถนน เป็นต้น นอกจากนี้การตัดถนนนั้น ต้องดัดแปลงตามสภาพภูมิประเทศ เช่น ทางขึ้นเขา ทางโค้งชัน เป็นต้น ลักษณะเส้นทางเหล่านี้ หากไม่มีการควบคุมการจราจรที่ดี และผู้ขับขี่ประมาท ก็จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย และรุนแรง

4.3 การกระทำของคน หมายถึง สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนที่พบมากที่สุดในพื้นที่เมือง คือ มลพิษ เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถและการเกิดควันจากท่อไอเสียรถ สภาพแวดล้อมนี้เป็นอันตรายต่อสุขภาพ และรบกวนสมาธิในการขับรถเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในกรณีรถติดจะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ ส่วนในชนบท ที่พบมากคือการเผาหญ้า ใบไม้ข้างทาง การนำสัตว์มาเลี้ยงปล่อยให้เดินเกะกะกีดขวาง จึงนับเป็นอันตราย นอกจากนี้ สภาพแวดล้อมจากความบกพร่องของผู้ขับขี่ เช่น การจอดรอโดยไม่เปิดโคมไฟในเวลากลางคืน หรือการลากจูงบรรทุกสิ่งของที่ยื่นล้ำออกนอกตัวรถ แต่ไม่ทำเครื่องหมาย หรือสัญญาณไว้ให้รถคันอื่นสังเกตเห็นหรือการบรรทุกดินท่วมน้ำจนถึงจนตกบนถนน โดยเฉพาะช่วงฝนตกจะทำให้ถนนลื่นมากกว่าปกติ สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย

5. ปัจจัยด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย (สถาบันการพลศึกษาวิทยาเขตสุพรรณบุรี, 2553) มีองค์ประกอบของกฎหมายที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่

5.1 ขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ทำให้ประชาชนไม่ทราบกฎระเบียบข้อบังคับและบทลงโทษ ในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ประชาชนจึงขาดจิตสำนึก และฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้

5.2 บทลงโทษ หรือค่าปรับยังไม่เหมาะสมทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ

5.3 การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุด และการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านและได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจทำผิดกฎจราจรและทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้

5.4 ขาดการเข้มงวดกวดขัน ในการจับกุมการพิจารณาคำวินิจฉัย หรือการจับกุมผู้กระทำผิด ทำให้มีการขับรถ หรือใช้รถใช้ถนน อย่างเสรีตามอำเภอใจซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

การป้องกันอุบัติเหตุจราจร

กระทรวงมหาดไทย (2558) เสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน 5 มาตรการ ดังนี้

1. มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นและจริงจังประกอบด้วย

1.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรตามมาตรการ คือ 1ร. 2ส. 3ข. 4ม. (10 รสขม) ได้แก่ 1) ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 2) ขับรถย้อนศร 3) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร 4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 5) ไม่มีใบขับขี่ 6) แชนจ์ในที่คับขัน 7) เมาสุรา 8) ไม่สวมหมวกนิรภัย 9) มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย และ 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 10)

พ.ศ. 2557 กรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบความสามารถในการขับ หรือเมาสุรา หรือของอย่างอื่น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้นั้นเมาสุรา หรือของอย่างอื่น รวมทั้งประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี กรณีห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยให้นับหนักกรณีเมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นพิเศษ

1.2 การบังคับใช้กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง คือ กฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา กฎหมายสถานบริการ กฎหมายทางหลวง และกฎหมายขนส่งทางบก เป็นต้น

1.3 การบังคับใช้กลไกท้องถิ่น คือ กำหนดผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดูแลความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ตามกฎหมายลักษณะปกครองท้องถิ่น เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการบังคับใช้กฎหมาย โดยใช้มาตรการทางสังคมและชุมชน เพื่อควบคุมกำกับ และป้องปรามผู้ที่ประพฤติดังกล่าวในพื้นที่

2. มาตรการด้านสังคมและชุมชน ประกอบด้วย

2.1 การให้จังหวัดบูรณาการร่วมกับอำเภอ โดยสำนักงานเขต สถานีตำรวจ หน่วยทหารในพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน/หมู่บ้าน และอาสาสมัครต่าง ๆ จัดตั้งด้านชุมชน โดยใช้มาตรการทางสังคมควบคุมป้องปราม และชักชวนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่

2.2 การเน้นสร้างส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยขอความร่วมมือให้ทุกหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ร่วมรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง และสื่อสารผ่านช่องทางที่มีประสิทธิภาพอย่างเข้มข้น ให้ครอบคลุมทุกเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และขับขี่ด้วยความเร็ว

3. มาตรการแก้ไขปัญห โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำข้อมูลในพื้นที่มาวิเคราะห์เพื่อหามาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนบ่อยครั้ง จุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่และจุดตัดทางรถไฟ

4. มาตรการรณรงค์ และประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย

4.1 การให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพิ่มการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การดำเนินการผ่านสื่อทุกชนิดอย่างเข้มข้น และต่อเนื่อง ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน

4.2 การให้หน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงาน เข้ามามีบทบาทสำคัญในการรณรงค์ เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้แก่ประชาชนทุกกลุ่ม เพื่อให้เกิดความตระหนัก และมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

4.3 การให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประชาสัมพันธ์ การดำเนินการผ่านสื่อทุกชนิดในพื้นที่อย่างเข้มข้น และต่อเนื่อง เพื่อปลูกจิตสำนึก ค่านิยม วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชน และเกิดความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน

5. มาตรการด้านการบริหารจัดการ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ร่วมกำหนด มาตรการรณรงค์รณรงค์ถึงบทลงโทษ เพื่อสร้างจิตสำนึก สร้างความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนและ ป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรในองค์กร รวมทั้งเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มารับบริการ ได้รับทราบ และปฏิบัติตามมาตรการรณรงค์อย่างเคร่งครัด

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550 อ้างถึงใน พวงเพ็ญ อ่อนศรีบุตร, 2551) ได้ กำหนดยุทธศาสตร์หลักไว้ 5 ยุทธศาสตร์ สำหรับเป็นแนวทางในการกำหนดแผนปฏิบัติการด้าน ความปลอดภัยทางถนนที่เป็นนโยบายระดับประเทศ และเป็นแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ทางถนนของประเทศไทยใน พ.ศ. 2547 - พ.ศ. 2551 ดังนี้

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) คือ เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยมีแนวทาง ดำเนินงานให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้รถใช้ ถนน และการทบทวน เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันยุคสมัยตลอดเวลา ตลอดจนสนับสนุนการ ดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย

1.1 การพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้าน ความปลอดภัยทางถนน ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งในด้านการบังคับ ใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่รัฐในทางปฏิบัติ ระบบเงินรางวัล ตลอดจนศึกษาความเป็นไปได้ในการ รวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยทำเป็นประมวลกฎหมาย เช่น การเพิ่มโทษของผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ติดตัว (ทุกกรณี) ให้ได้รับโทษสูงสุดกว่าลหุโทษ หรือการ เพิ่มโทษผู้กระทำความผิดที่กระทำซ้ำหลายครั้ง การเก็บภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นมาตรฐาน เดียวกันกับสากล กล่าวคือ ความเข้มข้นสูงเก็บภาษีในอัตราสูง ความเข้มข้นต่ำเก็บภาษีในอัตราต่ำ

1.2 การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย

1.2.1 การบูรณาการตั้งจุดตรวจ (3ม. 2ข. 1ร.) ดังนี้ 3ม. คือ ไม่สวมหมวก นิรภัย มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย และเมาสุรา 2ข. คือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่มีใบขับขี่ 1ร. คือ ความเร็วเกินกำหนด โดยสนับสนุนให้มีการบูรณาการทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาล ระหว่าง เจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน อาสาสมัครและภาค ประชาชน เพื่อเป็นการลดอัตราค่าลงเจ้าหน้าที่ งบประมาณและสร้างความโปร่งใส เป็นธรรม

ตรวจสอบได้ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเป็นการป้องกันปัญหาทุจริต ประพฤติมิชอบของผู้บังคับใช้กฎหมาย

1.2.2 การสนับสนุนการตั้งจุดสกัดกั้นในชุมชนหรือหมู่บ้าน ทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาล เพื่อให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผิดชอบ แก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนในชุมชนของตนเอง โดยเฉพาะปัญหาการเมาสุราขณะขับขี่ ที่จะเป็นการควบคุม และลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2.3 การสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ในการบังคับใช้กฎหมาย โดยให้การสนับสนุนเครื่องอำนวยความสะดวก วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการจัดซื้อจัดหาให้เพียงพอ มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในด้านงบประมาณ

1.2.4 การสนับสนุนให้มีการกำหนดแผนปฏิบัติการ การตั้งจุดตรวจ 3ม. 2ข. 1ร. อย่างเป็นระบบประจำทุกเดือน และสอดคล้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในพื้นที่นั้น ๆ ทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาล อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงแนวปฏิบัติ แต่ไม่ต้องระบุสถานที่ตั้งจุดตรวจและเวลา เพื่อเป็นการป้องปรามและตัดโอกาสของผู้ที่คิดจะกระทำความผิดกฎจราจร ประกอบกับสามารถนำมาวิเคราะห์ และปรับปรุงแผนการตั้งจุดตรวจได้อย่างเชื่อมโยง เหมาะสม เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

1.2.5 การสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมาย สำหรับการตรวจจับความเร็วของรถจักรยานยนต์ เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วที่เกินกฎหมายกำหนดนั้น เป็นปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่ยังไม่เคยมีการตรวจจับมาก่อน

1.3 การส่งเสริมรูปแบบการลงโทษผู้กระทำความผิด ประกอบด้วย

1.3.1 การผลักดันมาตรการการลงโทษ โดยการให้ทำงานบริการสังคมและสนับสนุนให้มีการคุมประพฤติผู้ที่กระทำความผิดกฎจราจร (โดยเฉพาะข้อหาขับขี่ในขณะเมาสุรา) ให้เป็นมาตรฐาน และครอบคลุมทั่วทุกแห่งของประเทศ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้ชดเชยความเสียหายที่ก่อขึ้น ด้วยการทำงานที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อื่นและสังคม

1.3.2 การผลักดันรูปแบบการชดเชยต่อเหยื่อ ซึ่งเหยื่อในที่นี้ คือ ผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม จากอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยค่าเสียหายหรือการชดเชยด้านอื่นต่อเหยื่อ โดยผู้กระทำความผิดต้องชดเชยในรูปแบบของเงินหรือทรัพย์สิน

1.4 การพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย โดยให้มีการอบรมและการทดสอบความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่และอาสาสมัครจราจร ทั้งในด้านทฤษฎีและปฏิบัติ

ได้แก่ ความรู้ด้านกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับงานจราจร งานด้านความปลอดภัยทางถนน ความรู้ ความชำนาญ ทักษะในการใช้อุปกรณ์ เทคนิคในการปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันหรือสถานการณ์เฉพาะหน้า รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือปฐมพยาบาล ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้อย่างถูกต้อง

1.5 การส่งเสริมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร กฎเกณฑ์ และการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งพระราชบัญญัติประกันภัยต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งช่วงปกติและช่วงเทศกาล โดยใช้สื่อประเภทต่าง ๆ ที่ทันสมัยตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายและให้มีการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เช่น การอบรมจราจรน้อยในระดับโรงเรียน

1.6 การให้ความรู้ในระบบการศึกษา โดยกำหนดเป็นหลักสูตรของกระทรวงศึกษาธิการ ที่ต้องมีการเรียนรู้ในชั้นเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 เป็นต้นไป และให้มีการประเมินผลในแต่ละชั้น เป็นการกระตุ้นจิตสำนึก ทักษะ และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

2. ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) คือ การเร่งปรับปรุงแก้ไขระบบถนนและยานพาหนะ ที่มีลักษณะเป็นอันตราย อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนบ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐาน และมีความปลอดภัย โดยมีแนวทางการดำเนินงานพัฒนางานด้านวิศวกรรม และมาตรฐานการควบคุมปัจจัยเสี่ยงด้านรถและถนน สร้างกลไกการตรวจสอบคุณภาพงานด้านวิศวกรรมและความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานด้านวิศวกรรมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีมาตรฐาน

2.1 ด้านถนน ประกอบด้วย

2.1.1 การสำรวจจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย ที่อาจเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงปกติ และช่วงเทศกาล เช่น ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนบ่อยครั้ง จุดที่เป็นอันตราย ทางโค้ง ทางคนข้าม ทางที่มีสิ่งกีดขวาง จุดกลับรถ โดยมีการรายงานให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบเป็นประจำทุกเดือน และแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ทราบ เพื่อแก้ไข ปรับปรุงและประชาสัมพันธ์ ไว้ที่จุดพักรถหรือจุดบริการนักท่องเที่ยว เพื่อป้องกันผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญเส้นทาง ทั้งถนนสายหลัก สายรอง ถนนในหมู่บ้าน/ชุมชน

2.1.2 การจัดตั้งหน่วยสืบสวน/สืบค้น เพื่อศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยให้ประสานงานกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อจะได้ทราบสาเหตุของปัญหาที่แท้จริงในแต่ละพื้นที่และสามารถแก้ไข ปรับปรุง ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่

2.1.3 การเร่งปรับปรุงจุดเสี่ยง/จุดอันตรายให้เหมาะสม ตามสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกัน และลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่อาจจะเกิดขึ้น และให้มีการตรวจสอบแก้ไข ปรับปรุง ดูแล เป็นประจำทุกเดือน โดยมีการรายงานให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบ เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ สำหรับการขอสนับสนุนงบประมาณอย่างเร่งด่วน

2.1.4 การสนับสนุนให้มีเส้นทางสำหรับรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Land) ในกรณีที่มีการสร้างถนนใหม่ เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นการยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล ทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรอง

2.1.5 การสนับสนุนให้มีการศึกษาวิจัยลักษณะทางกายภาพของถนนที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน เพื่อนำมาแก้ไข ปรับปรุง สร้างนวัตกรรมใหม่ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูง เช่น การติดตั้งเส้นชะลอความเร็วบนไหล่ทาง (Rumble Strip)

2.1.6 การสร้างมาตรฐานความปลอดภัย สำหรับคนเดินทาง รวมถึงบริเวณทางเท้า ทางข้าม และสัญญาณไฟ

2.2 ด้านบุคคลประกอบด้วย

2.2.1 การกำหนดหลักเกณฑ์ โดยเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้นในการออกใบอนุญาตขับขี่ และกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาต

2.2.2 การสร้างความเข้มแข็ง และบทบาทของคนในชุมชน ตั้งแต่สถาบันครอบครัว สังคม โดยการปลูกจิตสำนึกความการรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน และการใช้ประชาสังคมในการตัดสินผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรในพื้นที่ เพื่อเป็นการควบคุมการกระทำผิดของคนในชุมชนมิให้กระทำผิดซ้ำ

2.2.3 การสร้างความพร้อมให้กับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ทั้งในด้านความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจรและความพร้อมในการขับขี่ เช่น สภาพร่างกาย ความชำนาญ ในเส้นทางที่ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน สร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน

2.3 ด้านรถ ประกอบด้วย

2.3.1 การพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถ ให้มีอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน และเหมาะสม ควบคู่กับการผลิตรถ เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้บริโภค แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ

2.3.2 การพัฒนามาตรฐานสถานตรวจสภาพรถ ทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน ให้มีระบบการตรวจสภาพด้วยเทคโนโลยีทันสมัย และสามารถตรวจสอบความบกพร่องได้อย่างถูกต้องแม่นยำ เพื่อยกระดับสถานตรวจสภาพรถให้เป็นมาตรฐานสากล

2.3.3 การสนับสนุนเพิ่มเบี้ยประกันภัยรถ ในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นเจ้าของรถที่เคยเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนมาก่อน และเกิดอุบัติเหตุซ้ำ โดยให้เป็นข้อตกลงกลางของบริษัทประกันภัยทุกแห่ง เพื่อเป็นการร่วมกระตุ้นผู้ขับขี่ให้มีความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น

2.4 ด้านการอำนวยความสะดวกการจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย

2.4.1 การจัดทำแผนอำนวยความสะดวกการจราจรตลอดทั้งปี โดยเน้นในช่วงเทศกาล เนื่องจากมีการเดินทางที่คับคั่งกว่าช่วงปกติ เช่น การเปิดช่องทางพิเศษระหว่างเส้นทางเข้าออกกรุงเทพมหานครสู่ภาคต่าง ๆ โดยให้จังหวัดร่วมรับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกและประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการควบคุมพื้นที่การจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน

2.4.2 การพัฒนาระบบการจราจร โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้มีสภาพคล่องตัว และเข้มงวดกับการจับขีรถจักรยานยนต์ให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร เช่น ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ให้วางทางซ้าย เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนในระยะระยะสั้น

2.4.3 การพัฒนารูปแบบการประชาสัมพันธ์ โดยใช้สื่อที่ครอบคลุม และเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น ในการจัดพิมพ์เส้นทางเลี่ยง หรือจุดเสี่ยงสำหรับการเดินทางในช่วงเทศกาล

3. ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education Public Relation and Participation) คือ การให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความตระหนักในการรักษาวินัยจราจร โดยมีแนวทางการดำเนินงานเสริมสร้างองค์ความรู้ พัฒนาการเรียนรู้ให้ตรงกลุ่มเป้าหมาย ตลอดจนส่งเสริมบทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เป็นองค์กรหลักในระดับพื้นที่ที่ดำเนินการพัฒนาเครือข่ายในทุกระดับ โดยส่งเสริมบทบาทองค์กรภาคเอกชน อาสาสมัคร มูลนิธิ สถาบันทางสังคม ประกอบด้วย

3.1 การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน โดยใช้กระบวนการและหลักสูตรการศึกษา เช่น การจัดทำ E-book ให้เกิด E-learning สำหรับนักเรียน นักศึกษา เพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ให้ผู้เรียนรู้จักคิด วิเคราะห์และแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถทางถนนอย่างเป็นระบบ

3.2 การจัดตั้งสถาบันหรือศูนย์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน ในระดับชาติ และระดับจังหวัด เพื่อสนับสนุนการให้ความรู้ ความเข้าใจและสร้างมาตรฐาน ในการป้องกันและ

แก้ไขปัญหาคับเหตุจลาจลทางถนน ให้กับภาคประชาชน และอาสาสมัคร โดยจัดฝึกอบรมทั้งในระยะสั้น ระยะยาว และสร้างวิทยากรที่มีความรู้ในด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับต่าง ๆ

3.3 การรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน ให้คนในชุมชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด มีวินัย มีความรับผิดชอบ ร่วมกันดูแล ป้องกันอุบัติเหตุจลาจลทางถนน โดยเฉพาะการเฝ้าระวังไม่ให้มีผู้กระทำความผิดจลาจล เพื่อให้เกิดความมีระเบียบวินัยและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจลาจลทางถนน

3.4 การจัดทำแผนชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน ตามกระบวนการมีส่วนร่วม สร้างกระบวนการเรียนรู้และบูรณาการใช้เป็นเครื่องมือ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจลาจลทางถนนระดับพื้นที่แบบเบ็ดเสร็จ

3.5 การจัดรายการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ผ่านสื่อโทรทัศน์และวิทยุ ให้มากขึ้น เพื่อเผยแพร่สาระ ข้อมูลข่าวสารที่สอดคล้องกับปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นปัจจุบัน รวมถึงการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษ ที่เข้าใจง่าย และเพิ่มความถี่ในการเผยแพร่ เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวการลงโทษหากฝ่าฝืน หรือทำความผิดจลาจล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน

4. ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System: EMS) คือ การลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการ และความทุกข์ทรมาน จากกรณีที่ไม่สมควร เน้นด้านการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ สามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุไปยังโรงพยาบาลได้รวดเร็ว สามารถรักษาพยาบาลผู้ป่วยเจ็บให้กลับมามีชีวิตได้ตามปกติ โดยมีแนวทางการดำเนินงานพัฒนาด้านระบบบริการ การรับแจ้งเหตุ และการส่งการทางการแพทย์ฉุกเฉินอย่างมีประสิทธิภาพ และมีมาตรฐานเท่าเทียมกันทั่วประเทศ ตลอดจนมีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินในกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุจลาจลทางถนน

5. ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) คือ การบริหารจัดการระบบรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย โดยมีแนวทางการดำเนินงานศึกษาวิจัย และพัฒนาติดตามการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่อง ตลอดจนให้ความรู้เสริมเพิ่มทักษะของผู้ปฏิบัติงาน และพัฒนาระบบสารสนเทศให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย

5.1 การพัฒนาระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ ให้มีประสิทธิภาพในการตอบสนองปัญหาได้ทันทั่วถึง ภายใต้งานการมีส่วนร่วมและการประสานการดำเนินงานของทุกฝ่าย เช่น การร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ โดยมีฐานข้อมูลที่ทันสมัยและ

มีเครือข่ายเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ เพื่อการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ถูกต้อง ตรงตามข้อเท็จจริง เป็นปัจจุบัน สามารถใช้ประโยชน์ในการศึกษา วิเคราะห์ เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญห จากระบบประมวลผลได้

5.2 การติดตามประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลักทั้ง 5 ด้าน โดยจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ความคิดเห็นร่วมกัน เพื่อสรุปบทเรียน ปรับระบบข้อมูลพื้นฐาน และตัวชี้วัดการป้องกันแก้ไขปัญห อุบัติเหตุจราจรทางถนน ให้ทันสมัยเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง เป็นการสะท้อนผลการดำเนินงาน และแก้ไขปรับปรุงให้ทันต่อสถานการณ์ได้อย่างเหมาะสม

5.3 การปรับปรุงระบบข้อมูลเพื่อการพัฒนา เช่น ข้อมูลพื้นฐานระดับพื้นที่ ให้เป็นฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่อง ประชาชนเข้าถึงได้ เพื่อเป็นเครื่องมือสร้างความโปร่งใส และน่าเชื่อถือ ในการกำกับดูแล และติดตามประเมินผล การพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่าง ๆ ได้

5.4 การพัฒนาด้านการรายงานข้อมูล ในระดับพื้นที่ของจังหวัด อำเภอ กิ่งอำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผ่านระบบ E-learning ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ให้บุคลากรโดยตรง เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ และเวลา ในการเดินทางมาอบรม เช่น การจัดให้มีศูนย์บริการฝึกอบรม และถ่ายทอดเทคโนโลยีในทุกจังหวัด โดยประสานงานกับศูนย์ฝึกอบรม ส่วนกลาง เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและเกิดแลกเปลี่ยนข้อมูลองค์ความรู้ระหว่างกันในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค

5.5 การพัฒนาและสนับสนุนการวิจัย ให้สถาบันการศึกษาเป็นแหล่งค้นคว้าศึกษาหาความรู้ใหม่ ๆ ในงานด้านความปลอดภัยทางถนนและสร้างเสริม สนับสนุน แนวคิดและนวัตกรรม เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนสู่สากล

บุญขรงค์ นิลวงศ์ (2545 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) แบ่งการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. การป้องกันปฐมภูมิ (Primary Prevention) คือ การป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่ การกำหนดมาตรการป้องกัน การดึงชุมชนให้มีส่วนร่วม และการเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน ร่วมกันต่อต้านผู้กระทำผิด ตลอดจนเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่มีการปฏิบัติตามกฎจราจร ตามมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับปฐมภูมิมิ 3 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

1.1 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) โดยการยกระดับมาตรฐานถนน และสิ่งแวดล้อม รวมถึงสภาพถนนควรเรียบ มีเส้นแบ่งผิวถนนชัดเจน มีเครื่องหมายจราจรและป้ายเตือน ที่สามารถมองเห็นได้ง่าย สัญญาณไฟต้องสว่างชัดเจน ชุมชนมีส่วนร่วมใน

การป้องกันอันตรายจากการใช้ถนน โดยการแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงจุดที่น่าจะได้รับการพิจารณา เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การแจ้งให้ติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่างหรือการแจ้งจุดอันตรายบนถนนให้ได้รับการปรับปรุงแก้ไข ในส่วนของยานพาหนะ (กณวีร์ กนิษฐ์พงศ์, 2550) ผู้ประกอบการด้านการผลิตรถจักรยานยนต์ ควรมีส่วนช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยให้ความสำคัญกับการผลิตยานพาหนะที่มีคุณภาพ การพัฒนาระบบเบรกที่มีประสิทธิภาพสูง หรือการพัฒนาระบบการควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (Intelligent Speed Adaptation) เพื่อใช้จำกัดความเร็วของรถยนต์มาประยุกต์ใช้ในการจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ และให้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้เป็นหลัก การผลิตอุปกรณ์รถที่ได้มาตรฐานมีคุณภาพ อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟ ยาง กระบอก ซึ่งผู้ใช้รถต้องตรวจสอบสภาพสม่ำเสมอ

1.2 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยต้องลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจัง เป็นตัวอย่างให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึก คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมสัญจร และให้ความร่วมมือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 นอกจากนี้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนยังได้กำหนดแนวปฏิบัติ โดยการนำมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. ที่เกี่ยวข้องกับการรถจักรยานยนต์ลงสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง อีกทั้งความเคร่งครัดในกฎจราจรอย่างต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่ จะส่งผลให้ประชาชนปฏิบัติตาม และระมัดระวังในการขับขี่ ตลอดจนการสนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ เช่น การรณรงค์สวมหมวกกันนิรภัย การรณรงค์ไม่ดื่มสุราและขับขี่ขณะมีเมเมา การเปิดไฟหน้าของรถจักรยานยนต์ การตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และการไม่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

1.3 ยุทธศาสตร์ด้านความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยการเสริมสร้างความเชื่อและค่านิยม ด้านการจราจรที่ถูกต้องให้ประชาชน ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ผ่านเครื่องมือทางสังคม เช่น การเรียนการสอน การอบรม การประชาสัมพันธ์ เป็นต้น ทั้งนี้ สื่อที่มีบทบาทสำคัญในการถ่ายทอดความรู้ประชาสัมพันธ์ หรือรณรงค์ คือ สื่อโทรทัศน์ เนื่องจากมีทั้งภาพและเสียง ทำให้เกิดความน่าสนใจ น่าติดตามและเข้าถึงชุมชนมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีการถ่ายทอดในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายผ้า ป้ายโฆษณา ป้ายบอกทาง วิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน โดยให้ความรู้ และสาระสำคัญ สอดแทรกกฎ ข้อปฏิบัติ ในการขับขี่ที่ปลอดภัย เป็นเครื่องเตือนใจให้ผู้ขับขี่ ที่สำคัญควรสนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วม ในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร่วมกับเจ้าหน้าที่ เช่น การเมาไม่ขับ การปฏิบัติตามกฎจราจร การรณรงค์ห้ามสอนให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่เด็ก ๆ ร่วมสร้างทัศนคติว่าการสอนในเด็กอายุน้อยไม่ใช่สิ่งที่ควรภาคภูมิใจ และการให้การศึกษาแก่ประชาชนทั่วไปในเรื่องกฎ

จรรยาบรรณเริ่มตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน และชุมชน ตั้งแต่วัยเด็กจนถึงปัจจุบันทุกช่วงอายุ ตลอดจนให้มีส่วนร่วมในการกำหนดจุดตรวจบนถนน ร่วมกันทำหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือน ยับยั้ง ผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่ยานพาหนะ

2. การป้องกันทุติยภูมิ (Secondary Prevention) คือ การป้องกันอันตรายต่อร่างกายและชีวิต เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน การใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้าย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาลอย่างเหมาะสมรวดเร็ว โดยหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่มีความรู้ มีมาตรฐาน การอบรมให้ความรู้แก่อาสาสมัครหรือประชาชนทั่วไป ในการช่วยเหลือปฐมพยาบาล การจัดตั้งระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ เป็นต้น

3. การป้องกันตติยภูมิ (Tertiary Prevention) คือ การป้องกันไม่ให้มีอาการรุนแรงมากขึ้นจนถึงขั้นเสียชีวิต หรือพิการ เมื่อประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน เช่น การรักษาพยาบาลตามมาตรฐานทางการแพทย์และการฟื้นฟูจากความพิการหรือการส่งต่อผู้บาดเจ็บ ไปยังสถานพยาบาลระดับที่สูงขึ้นที่มีศักยภาพในการดูแลผู้ป่วย เป็นต้น

ในขณะเดียวกัน รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 (Global Status Report on Road Safety 2015) ขององค์การอนามัยโลก (องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย, 2558) มีข้อเสนอแนะ 3 แนวทาง สำหรับประเทศไทย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาออสโล ดังนี้

1. การจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะด้านอุบัติเหตุทางถนน ในสถาบัน สำนักหรือกรม ที่มีงบประมาณประจำปี มีแผนยุทธศาสตร์ครอบคลุมการทำงานตลอดทั้งปีและมีบุคลากรมืออาชีพที่เชี่ยวชาญ เพื่อผลักดันกฎหมายและสะท้อนข้อมูล ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. การปรับปรุงกฎหมาย และเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องความเร็ว ควรกำหนดความเร็วในเขตเมืองไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่หน้าใหม่หรือเยาวชนที่ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในทุกอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่รุนแรงและกำหนดให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัยในแถวหลังของรถยนต์

3. การเพิ่มมาตรฐานยานพาหนะและถนน ในระดับสากล โดยรถยนต์ทุกคันต้องผ่านการทดสอบคุณภาพ และสมรรถนะความแข็งแรง จากศูนย์ทดสอบที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ใช้รถและผู้โดยสารมีความปลอดภัย

นอกจากนี้ ประเทศไทยจะต้องทำงานขับเคลื่อนเรื่องดังกล่าว ให้ครอบคลุมตลอดทั้ง 365 วัน ไม่ใช่เฉพาะ 7 วัน อันตรายของช่วงเทศกาลเท่านั้น เพราะอุบัติเหตุจราจรทางถนนสามารถ

เกิดขึ้นทุกวินาที ที่สำคัญ คือ ประเทศไทยควรมีสถาบัน หรือหน่วยงาน ที่เกิดขึ้นมารับผิดชอบงานด้านนี้โดยเฉพาะ

แนวคิดทฤษฎี PRECEDE Model

พริซิด โมเดล PRECEDE Model (Green, 1968-1974 อ้างถึงใน โกเมน ควรหา, 2553) เป็นทฤษฎีด้านพฤติกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาใช้ในการประเมินผลโครงสร้างงานสุขศึกษาต่าง ๆ เนื่องจากในระยะนี้งานด้านสุขศึกษา ได้รับการพัฒนาให้เจริญก้าวหน้ามาก แต่ยังขาดความชัดเจนในเรื่องขอบเขต วิธีการ ขั้นตอนในการดำเนินการวางแผนและการประเมินผล ที่มีประสิทธิภาพต่อมา กรีน (Green) และผู้ร่วมงาน ในมหาวิทยาลัยจอห์นฮอปกินส์ (John Hopkins University) ได้พัฒนา PRECEDE สำหรับนำมาใช้ในการวินิจฉัย และประเมินผล โครงการสุขศึกษาและโครงการส่งเสริมสุขภาพอื่นๆ ซึ่งแนวคิดนี้ได้ให้ความสำคัญต่อบ้างที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ 3 บ้าง คือ บ้างนำบ้างเอื้อและบ้างเสริมและได้เสนอกระบวนการวิเคราะห์ โดยเริ่มจากเป้าหมายและสภาพการณ์ ของปัญหาสุขภาพที่เป็นอยู่ ย้อนกลับไปยังสาเหตุว่าเป็นเพราะบ้างใดบ้าง

หลังจากนั้น ในปี ค.ศ. 1980 กรีน (Green) ได้ร่วมกับ Marshall Kreuter พัฒนา PROCEED เพิ่มขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดของการส่งเสริมสุขภาพที่เพิ่มไปจากงานสุขศึกษาดั้งเดิม ที่จะส่งผลต่อพฤติกรรมสุขภาพที่พึงประสงค์ การวินิจฉัยด้านการบริหารเป็นขั้นตอนสุดท้ายของ PRECEDE ซึ่งจะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์กว้างไกล นอกจากกิจกรรมทางด้านการศึกษาหรือสุขศึกษา แล้วยังสามารถก้าวไปไกลถึงความจำเป็นเกี่ยวกับการปฏิบัติการทางการเมือง การจัดการและเศรษฐกิจ ที่มีผลต่อระบบสังคม สิ่งแวดล้อม จนถึงการดำเนินชีวิตที่มีสุข (Healthful Lifestyles) และทำให้มีความสมบูรณ์ ทางร่างกาย จิตใจและสังคมมากขึ้น หลังจากนั้นได้มีการพัฒนาปรับปรุง PRECEDE-PROCEED Model ต่อมาเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะสามารถอธิบายพฤติกรรมทางสุขภาพได้อย่างกระชับและสมบูรณ์มากขึ้น

แบบจำลอง PRECEDE-PROCEED Model ประกอบด้วย ส่วนประกอบสองส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นระยะของการวินิจฉัยปัญหา (Diagnostic Phase) เรียกว่า PRECEDE (Predisposing Enabling and Reinforcing Causes in Education Diagnosis and Evaluation) และส่วนที่ 2 เป็นระยะของการพัฒนาแผนซึ่งจะต้องทำส่วนที่ 1 ให้เสร็จก่อน จึงจะวางแผนและนำไปสู่การดำเนินงานและประเมินผล ส่วนนี้เรียก PROCEED (Policy Regulatory and Organization Constructs in Education and Environmental Development) (Green and Kreuter, 2005)

โดยแบ่งเป็นรายละเอียดขั้นตอน ที่เริ่มต้นจากเป้าหมายสุดท้ายที่ต้องการให้เกิดขึ้นซึ่งตามทฤษฎี คือ คุณภาพชีวิต หรือการมีสุขภาพที่ดี มีขั้นตอนพื้นฐานในการวางแผน โครงการส่งเสริมสุขภาพ ตั้งแต่การประเมินทางสังคม การประเมินทางระบาดวิทยา พฤติกรรม สภาพแวดล้อม การวิเคราะห์ทางการศึกษา และสภาพแวดล้อม การวิเคราะห์ทางการบริหาร นโยบาย และการปรับกำหนดแนวทาง การปฏิบัติตามแผนและการประเมินผล (Green and Kreuter, 2005) ซึ่งจะกล่าวโดยสรุป ดังนี้

ในการศึกษารั้วนี้ เป็นการศึกษาระยะของการวินิจฉัยปัญหา (Diagnostic Phase) ที่เรียกว่า PRECEDE ประกอบด้วย

ขั้นตอนที่ 1 การประเมินทางสังคม (Phase 1: Social Assessment) เป็นการพิจารณาและประเมิน “คุณภาพชีวิต” ซึ่งถือว่าเป็นขั้นตอนแรกของการประเมิน โดยประเมินสิ่งที่เกี่ยวข้องหรือตัวกำหนดคุณภาพชีวิต ของประชากรกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ เช่น ผู้ป่วย นักเรียน กลุ่มคนวัยทำงาน โดยสิ่งที่ประเมินได้จะต้องเป็นตัวชี้วัด และเป็นตัวกำหนดคุณภาพชีวิตของประชากรกลุ่มนั้น

ขั้นตอนที่ 2 การประเมินทางระบาดวิทยา (Phase 2: Epidemiological Assessment) เป็นการประเมินว่ามีปัญหาสุขภาพที่สำคัญอะไรบ้าง ซึ่งปัญหาสุขภาพเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของปัญหาสังคมหรือได้รับผลกระทบจากปัญหาสังคม ในขณะเดียวกันปัญหาสุขภาพก็มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตเช่นกัน รวมทั้งเรื่องเกี่ยวกับพันธุกรรม ซึ่งถึงแม้ว่ายังไม่มียข้อมูลยืนยันชัดเจนว่าพันธุกรรมมีผลต่อภาวะสุขภาพ ทว่าข้อมูลทางระบาดวิทยาจะชี้ให้เห็นถึงการเจ็บป่วย การเกิดโรค และปัญหาสุขภาพ ตลอดจนปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการเจ็บป่วย และการกระจายของโรค การวิเคราะห์ทางระบาดวิทยา จะช่วยให้สามารถจัดเรียงลำดับความสำคัญของปัญหา เพื่อประโยชน์ในการวางแผนการดำเนินงานสุขภาพได้อย่างเหมาะสมต่อไป

นอกจากนี้ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาทางสุขภาพและองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นองค์ประกอบภายนอกตัวบุคคลที่ไม่สามารถควบคุมโดยใช้ตัวเองได้ แต่เป็นสิ่งที่ช่วยปรับเปลี่ยน สนับสนุนพฤติกรรมสุขภาพ และคุณภาพชีวิตของบุคคล หรือบุคคลอื่น อิทธิพลต่อองค์ประกอบเหล่านี้ต่อพฤติกรรมมนุษย์ โดยชี้ให้เห็นว่าแผนงานโครงการนี้เน้นเฉพาะพฤติกรรมสุขภาพส่วนบุคคล เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องและยังไม่สมบูรณ์ จำเป็นต้องพิจารณาสิ่งผลักดันต่าง ๆ ในสังคมที่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพด้วย ซึ่งสิ่งผลักดันเหล่านี้อาจเป็นระดับประเทศ ระดับภาค ระดับชุมชน หรือองค์กรที่เล็กลงมาก็ได้

ขั้นตอนที่ 3 การประเมินทางการศึกษาและสิ่งแวดล้อม (Phase: 3 Educational and Ecological Assessment) เป็นการประเมินเพื่อหาปัจจัยต่าง ๆ ทั้งปัจจัยภายในบุคคลและปัจจัย

ภายนอกบุคคล เพื่อนำข้อมูลมาแก้ไขปัญหา ประกอบด้วย 3 กลุ่มปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม

3.1 ปัจจัยนำ (Predisposing Factor) หมายถึง ปัจจัยพื้นฐานที่เป็นคุณลักษณะของบุคคลที่ติดตัวมา ซึ่งก่อให้เกิดแรงจูงใจในการแสดงพฤติกรรมของบุคคล หรือในอีกด้านหนึ่ง ปัจจัยนี้เป็นความพึงพอใจ (Preference) ของบุคคลที่ได้มาจากระบบการณ์การเรียนรู้ (Education Experience) ซึ่งมีผลทั้งการสนับสนุน และยับยั้งการแสดงพฤติกรรม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแต่ละบุคคล อาทิเช่น ความรู้ ทักษะ ความเชื่อ ค่านิยม การรับรู้ นอกจากนี้ยังรวมไปถึง สภาพทางสังคม สภาพเศรษฐกิจ (Social-economic Status) อายุ เพศ ระดับการศึกษาและขนาดของครอบครัว เป็นต้น

3.2 ปัจจัยเอื้อ (Enabling Factor) หมายถึง ปัจจัยที่เป็นแหล่งทรัพยากรหรือสิ่งแวดล้อมที่จำเป็น หรือเกื้อกูลในการแสดงพฤติกรรมของบุคคล ชุมชน รวมทั้งทักษะที่จะช่วยให้บุคคลแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ อาทิเช่น ราคาของบริการ ระยะทาง เวลาที่ใช้ สิ่งสำคัญคือ การหาง่าย (Availability) และความสามารถที่จะเข้าถึง (Accessibility) แหล่งทรัพยากร ทักษะในการปฏิบัติพฤติกรรม และกฎหมาย ถือได้ว่าเป็นปัจจัยเอื้อเช่นกัน

3.3 ปัจจัยเสริม (Reinforcing Factor) หมายถึง ปัจจัยที่แสดงให้เห็นว่าการปฏิบัติหรือพฤติกรรมสุขภาพ ได้รับการสนับสนุนหรือไม่เพียงใด ลักษณะและแหล่งปัจจัยเสริมจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับปัญหาในแต่ละเรื่อง เช่น การดำเนินงานสุขศึกษาในโรงเรียนหรือสถานศึกษาในกลุ่มเป้าหมายที่เป็นนักเรียน ปัจจัยเสริมที่สำคัญ ได้แก่ เพื่อนนักเรียน ครู อาจารย์ หรือบุคคลในครอบครัว เป็นต้น ปัจจัยเสริมอาจเป็นการกระตุ้นเตือน การให้รางวัลที่เป็นสิ่งของ คำชมเชย การยอมรับ การเอาเป็นแบบอย่าง การลงโทษ การไม่ยอมรับการกระทำนั้น ๆ หรืออาจเป็นกฎระเบียบที่บังคับควบคุมให้บุคคลนั้น ๆ ปฏิบัติตาม ซึ่งสิ่งเหล่านี้บุคคลจะได้รับจากบุคคลอื่นที่มีอิทธิพลต่อตนเอง และอิทธิพลของบุคคลต่าง ๆ นี้ ก็จะแตกต่างกันไปตามพฤติกรรมของบุคคลและสถานการณ์ โดยอาจจะช่วยสนับสนุน หรือยับยั้ง การแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ก็ได้

ขั้นตอนที่ 4 การประเมินทางการบริหาร นโยบาย และการปรับแนวทาง (Phase 4: Administrative Policy Assessment and Intervention Alignment) ขั้น นี้ เป็น การ ประเมิน ความสามารถและทรัพยากรขององค์กร รวมทั้งด้านการบริหาร เพื่อนำไปสู่การวางแผนงาน และดำเนินงานตามแผน ซึ่งอาจจะพบว่า มีปัญหาหลายประการที่ขัดขวางการวางแผน และดำเนินงาน เช่น การจำกัดของทรัพยากร การขาดนโยบายหรือนโยบายไม่เหมาะสม ปัญหาด้านเวลา เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้ อาจแก้ไขได้ด้วยความร่วมมือประสานงานกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานระดับสูงขึ้นไป นอกจากนี้ ยังเกี่ยวข้องกับการกำหนดกลยุทธ์และวิธีการต่าง ๆ ที่เหมาะสม โดย

พิจารณาถึงสถานที่ที่จะมีโครงการส่งเสริมสุขภาพ เช่น ชุมชน สถานประกอบการ โรงงาน โรงเรียน คลินิกสุขภาพ หรือสถานบริการสุขภาพ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 5 การปฏิบัติงานตามแผน (Phase 5: Implementation) เป็นการดำเนินงานตาม กลวิธี วิธีการ และกิจกรรม โดยระบุผู้รับผิดชอบแต่ละเรื่อง และประเด็นที่กำหนดไว้

ขั้นตอนที่ 6, 7 และ 8 การประเมินผล (Phase: 6, 7 and 8: Evaluation) ขั้นตอนนี้จะมีปรากฏอยู่ในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน โดยต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการประเมิน และดัชนีชี้วัดไว้ อย่างชัดเจน การประเมินผลประกอบด้วย 3 ระดับ คือ การประเมิน โปรแกรมที่มีต่อปัจจัยทั้ง 3 ด้าน การประเมินผลกระทบของโครงการ และการประเมินผลลัพธ์ของโครงการ ที่มีผลต่อคุณภาพชีวิต ของบุคคล

สำหรับการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้นำแนวคิดของ PRECEDE Model ในขั้นที่ 1-3 มาใช้ในการ วิเคราะห์ปัญหา พฤติกรรมและสิ่งแวดล้อม อันส่งผลต่อแนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน คือ 1) ปัจจัยนำ (Predisposing Factor) เป็นปัจจัยพื้นฐานที่เป็นคุณลักษณะของบุคคลที่ติดตัวมาซึ่ง ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการแสดงพฤติกรรมของบุคคล หรือในอีกด้านหนึ่ง คือ เป็นความพึงพอใจ (Preference) ของบุคคลที่ได้มาจาประสบการณ์การเรียนรู้ (Education Experience) เช่น ความรับรู้ ความสามารถในการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ ความรู้เรื่องกฎจราจร ทักษะเกี่ยวกับการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรทางถนน 2) ปัจจัยเอื้อ (Enabling Factor) เป็นปัจจัยที่เป็นแหล่งทรัพยากร หรือ สิ่งแวดล้อม ที่เกื้อกูลในการแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ เช่น ยานพาหนะ ได้แก่ การหมั่นตรวจสภาพ การบำรุงรักษาให้มีความสมบูรณ์พร้อมใช้งานอย่างสม่ำเสมอ การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตราย จากอุบัติเหตุจราจรทางถนน และ 3) ปัจจัยเสริม (Reinforcing Factor) เป็นปัจจัยที่แสดงให้เห็นว่า การปฏิบัติ หรือพฤติกรรมสุขภาพ ได้รับการสนับสนุนหรือไม่เพียงใด เช่น การเพิ่มจำนวนบุคลากร หรือมีอาสาสมัครตำรวจจราจรออกช่วยปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น

แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วมของประชาชน (วัฒนวงศ์ รัตนวราห และจินตวิรี เกษมสุข, 2552) เป็น แนวคิดทฤษฎีที่สนับสนุนความเข้มแข็งของชุมชนและสังคม โดยเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้มีการร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมแก้ปัญหา ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และส่งเสริมสุขภาพอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล โปร่งใส และเป็นธรรมในการบริหารงาน ซึ่งการแก้ไขปัญหา นั้น ต้องมีความร่วมมือทำพร้อมกันในทุกระดับ ต้องระดมทุกองค์ประกอบในสังคม โดยเฉพาะ ชุมชน เพื่อเสริมสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็งและสามารถแก้ไขปัญหาได้ด้วยตนเอง ทำให้ความ

ต้องการที่แท้จริงของประชาชนได้รับการตอบสนอง สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบันและเกิดความตื่นตัวในการเข้ามามีส่วนร่วมในระดับอื่น ๆ ต่อไป

การมีส่วนร่วมของประชาชน (ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) เป็นรูปแบบหนึ่งของแนวคิดการกระจายอำนาจ และเปิดกว้างในความคิดเห็น เพราะประชาชนในท้องถิ่น คือ ผู้ที่รู้ปัญหาและความต้องการของท้องถิ่นตนเองดีกว่าผู้อื่น สำหรับการทำงานด้านระบบสุขภาพภาคประชาชน โดยการพึ่งพาตนเองด้านสุขภาพได้อย่างยั่งยืน ต้องอาศัยความร่วมมือ ร่วมแรง ร่วมใจของประชาชน เพื่อแก้ไขปัญหาของชุมชนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนำไปสู่การสร้างเสริมสุขภาพในทิศทางที่ดีขึ้น แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาจึงได้รับการส่งเสริมและสนับสนุน โดยภาครัฐ ด้วยการส่งเสริมศักยภาพของประชาชน ผู้นำชุมชนและเครือข่ายองค์กรชุมชน ให้เกิดการมีส่วนร่วมและเกิดการรวมกลุ่ม ให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ ดังนั้น ประชาชนจึงเป็นกลไกสำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมาย

ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชน

ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชน (ธีระพงษ์ แก้วหาญ, 2544 อ้างถึงใน จิรชานาบุญมี, 2552) เป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญของการพัฒนา จากการได้รับความนิยมนและเป็นที่ยอมรับกันมากขึ้น เนื่องจากการจะทำให้เกิดการเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการทำงาน เกิดความรู้สึกเกี่ยวข้อง ผูกพัน เกิดการระดมความคิด และร่วมอภิปรายกัน โดยหลักการมีความสำคัญ คือ

1. การมีส่วนร่วมเป็นการพัฒนาสิทธิขั้นพื้นฐาน และเป็นสิทธิมนุษยชน
2. การมีส่วนร่วมช่วยให้เกิดการพัฒนากิจการและสังคม ทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี
3. การมีส่วนร่วมหากทำอย่างจริงจัง เกิดการมีส่วนร่วมทุกขั้นตอน จะทำให้เกิดพลังการต่อรองกับกลุ่มผลประโยชน์อื่น ๆ ในสังคม
4. การมีส่วนร่วมแสดงถึงการช่วยเหลือตนเอง ซึ่งจะนำไปสู่ความสามารถในการพึ่งพาตนเองในที่สุด
5. การมีส่วนร่วมเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการยอมรับ และการใช้ความคิดใหม่ วิธีการใหม่ หรือนวัตกรรมบางอย่าง ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในกระบวนการพัฒนา
6. การมีส่วนร่วมทำให้บุคคลได้แสดงศักยภาพที่มีอยู่และช่วยให้ได้หนทางการแก้ไขปัญหาเชิงนวัตกรรมที่เหมาะสมกับปัญหา ได้มากกว่าให้บุคคลภายนอกเข้ามาช่วยแก้ปัญหา

ความสำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชน (นิตยา ฐิตานอง, 2550) เป็นการขับเคลื่อนองค์กร เพราะมีผลในทางจิตวิทยาต่อผู้เข้ามามีส่วนร่วม กล่าวคือ เกิดความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารความคิดเห็น และความรู้สึกเป็นเจ้าของ ที่เป็นพลังในการขับเคลื่อนที่ดีที่สุด โดยหลักการ คือ

1. การมีส่วนร่วมของชุมชน ทำให้การบริหาร หรือการพิจารณาแนวทาง ในการแก้ปัญหาที่มีความหลากหลาย เป็นไปอย่างถี่ถ้วน รอบคอบ เพราะเกิดจากการระดมแนวความคิดจากบุคคลที่มีความหลากหลาย ทั้งความรู้และประสบการณ์

2. การมีส่วนร่วมของชุมชน ทำให้มีการถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกัน โดยที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีอำนาจมากเกินไป เพราะอาจนำไปสู่การใช้อำนาจในทางที่ไม่ถูกต้อง อาจทำให้เกิดผลเสียได้

3. การมีส่วนร่วมของชุมชน ทำให้เกิดความยุติธรรมในการดำเนินการของทุกฝ่าย ด้วยการจัดปัญหา ไม่ให้มีการดำเนินกิจกรรมที่มีผลประโยชน์ต่อกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งมากเกินไป

4. การมีส่วนร่วมของชุมชน ทำให้เกิดการประสานงานที่ดี มีการบริหารเครือข่ายอย่างราบรื่น ได้รับความร่วมมืออย่างดี และมีประสิทธิภาพ

5. การมีส่วนร่วมของชุมชน ทำให้เกิดการรวมตัวกันของบุคคลเป็นเครือข่าย ที่ก่อให้เกิดพลังการขับเคลื่อน เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์และตรงเป้าหมาย โดยที่แต่ละบุคคลมีความรู้สึกเป็นเจ้าของ

ความหมายของการมีส่วนร่วมของชุมชน

ความหมายของการมีส่วนร่วมของชุมชน แตกต่างไปตามตามมุมมอง สถานการณ์ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ จึงมีผู้ให้ความหมายที่ต่างกันออกไป ดังนี้

อกิน รพีพัฒน์ (2527 อ้างถึงใน จิรายุ นานบุญมี, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การที่ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมหนึ่งในทุกขั้นตอน และต้องเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจที่จะกำหนดปัญหา และความต้องการด้วยตนเอง โดยขั้นตอนการมีส่วนร่วมประกอบด้วย การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา และสาเหตุของปัญหา การวางแผนดำเนินกิจกรรม การดำเนินการ และการติดตามประเมินผล

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2543 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วม หมายถึง การระดมความร่วมมือของบุคคล ในการจัดทำแผนงาน กิจกรรม โครงการ ตามที่รัฐเป็นผู้กำหนด และให้อำนาจชุมชนตัดสินใจ ตั้งแต่เริ่มต้นกำหนดปัญหา ค้นหาสาเหตุ วางแผน ลงทุน ปฏิบัติ ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผล รวมทั้งรับผลประโยชน์ และผลกระทบที่เกิดขึ้น

ศิริกุล กิติวิวัฒน์ (2546 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ให้ความหมายการมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมพัฒนา ด้วยความสมัครใจ ตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุด เพื่อพัฒนาชุมชนของตนด้วยความรู้สึกรับผิดชอบร่วมกัน

สนธยา พลศรี (2547 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนเข้ามาร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ ร่วมประเมินผล ร่วมรับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น และร่วมรับผิดชอบในทุกขั้นตอน ถือเป็นแนวคิดหนึ่งของการพัฒนาชุมชน ซึ่งจะประสบผลสำเร็จได้ต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชน ไม่ปล่อยให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรับผิดชอบเพียงฝ่ายเดียวและยังสามารถขอการสนับสนุนจากภาคเอกชนได้อีกทาง

ถวิลวดี บุรีกุล (2548 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การที่ประชาชนมีสิทธิ และหน้าที่ เข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจ ดำรง ตรวจสอบ ระดมทรัพยากร เสนอแนะแนวทางแก้ไข ก่อตั้ง และดำรงรักษากล้องกรในท้องถิ่น ในการแก้ปัญหาของชุมชน

ชวนพิศ หนูจันทร์ (2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การที่ชุมชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรม แผนงาน โครงการ โดยการสนับสนุนของภาครัฐ เพื่อการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตามแผน การรับผลประโยชน์ และการประเมินผลการดำเนินงาน

เออร์วิน (Erwin, 1976) อ้างถึงใน วัฒนวงศ์ รัตนวราห และจินตวิร์ เกษมสุข, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง กระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจแก้ปัญหา ร่วมใช้ความคิดสร้างสรรค์ ความรู้และความชำนาญ ร่วมกับวิชาการ ที่เหมาะสม และสนับสนุนติดตามผล

โคเฮน และ อัฟฮอฟ (Cohen and Uphoff, 1981) อ้างถึงใน จิรชาย นานูญมี, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วมของชุมชนไว้ 4 ประการ คือ การมีส่วนร่วม ในกระบวนการตัดสินใจว่าจะทำอะไร ด้วยวิธีใด มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ มีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์และมีส่วนร่วมในการประเมินโครงการ

องค์การสหประชาชาติ (United Nation, 1981 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่เกี่ยวกับการกระทำ และเกี่ยวข้องกับมวลชนระดับต่างๆ กระทำโดยสมัครใจ เกี่ยวกับจุดประสงค์ทางสังคม และการจัดสรรทรัพยากร กำหนดความต้องการของตนเอง การตัดสินใจ และความคุ้มครองกิจกรรมต่าง ๆ มากกว่าเป็นฝ่ายตั้งรับ

องค์การอนามัยโลก (WHO, 2002 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ให้ความหมาย การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่ประชาชนมีส่วนร่วมตัดสินใจ ในประเด็นที่เป็นปัญหาของชุมชน โดยร่วมประเมิน วางแผน แก้ไขปัญหาและปฏิบัติร่วมกัน การมีส่วนร่วมของคนในชุมชนทำให้เข้าใจ เข้าถึงและมีการแก้ปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์ต่อชุมชนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ในการศึกษาครั้งนี้ การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การมีส่วนร่วมในขั้นตอน การค้นหา ปัญหาและสาเหตุของปัญหา การวางแผน การลงมือปฏิบัติตามแผน ตลอดจนการติดตามประเมินผล ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสภาพความเป็นอยู่และอนาคตของชุมชน อันนำไปสู่การส่งเสริมให้ ชุมชนเข้มแข็ง สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน ในที่นี้ คือ การร่วมกันหาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิด อุบัติเหตุจากรถทางถนน ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอนและการมีส่วนร่วมในการเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือ การส่งเสริมสนับสนุนจากภาครัฐหรือ องค์กรต่าง ๆ การประสานงานที่ดี และการใช้ทรัพยากรคนในท้องถิ่นให้เกิดประโยชน์

ระดับการมีส่วนร่วมของชุมชน

ระดับการมีส่วนร่วมของชุมชน ได้มีผู้จำแนกไว้หลากหลายมุมมอง แตกต่างกันไปตาม เงื่อนไขของการเข้าร่วม เช่น เหตุผล วัตถุประสงค์ ผลประโยชน์และความต้องการในการแก้ปัญหา ของแต่ละชุมชน ดังนี้

อุทัยวรรณ กาญจนกมล (2541 อ้างถึงใน ยุทธนา ราชรักษ์, 2551) กล่าวถึง ระดับของการ มีส่วนร่วมไว้ 3 ระดับ 8 ขั้นตอน คือ

1. ระดับที่ 1 ไม่มีส่วนร่วม (Degree of Non-Participation)

1.1 ขั้นที่ 1 ประชาชนถูกจัดแจงให้ความร่วมมือกับรัฐ ตามที่ทางราชการร้องขอ หรือทำตามใบสั่ง มีการสั่งการจากหน่วยงานราชการระดับบนสู่ระดับล่าง ให้ประชาชนให้ความ ร่วมมือ เช่น การเกณฑ์แรงงาน การให้บริจาคเงิน หรือการปฏิบัติการทางจิตวิทยาสื่อมวลชน

1.2 ขั้นที่ 2 ประชาชนได้รับการเยี่ยวยา โดยให้เข้ามาเกี่ยวข้องกับเฉพาะบางกลุ่ม โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมหรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมบางอย่าง เช่น การอบรม การสอน การตั้งกฎ โดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมชุมชน เศรษฐกิจและสังคม

2. ระดับที่ 2 การมีส่วนร่วมพอเป็นพิธี (Degree of Tokenism)

2.1 ขั้นที่ 3 ประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารจากการประชาสัมพันธ์ให้ปฏิบัติตาม

2.2 ขั้นที่ 4 ประชาชนอยู่ในฐานะที่ปรึกษาและให้ความเห็น เกี่ยวกับการดำเนินงาน ของรัฐ เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจของรัฐ

2.3 ขั้นที่ 5 รัฐเปิดโอกาสให้ผู้นำชุมชนบางคนเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นในเชิง ปรึกษาหารือ แต่ไม่ให้อำนาจในการตัดสินใจ

3. ระดับที่ 3 การมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง (Degree of Citizen Power)

3.1 ขั้นที่ 6 เป็นการให้ชุมชน ริเริ่มกระทำให้บรรลุเป้าหมายที่ชุมชนกำหนดและ ให้หน่วยงานภายนอกเป็นผู้สนับสนุนเท่านั้นหรือองค์กรชุมชน เข้าร่วมเป็นภาคีในการดำเนินงาน

ร่วมกับรัฐ มีโอกาสร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและทำงานร่วมกัน โดยต่างเคารพในความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ตั้งแต่ระยะการกำหนดปัญหา การจัดลำดับความสำคัญของปัญหา การออกแบบทางเลือกแก้ไขปัญหามาตามความแตกต่างของบริบท

3.2 ขั้นที่ 7 เป็นการมอบอำนาจการดำเนินงาน ที่มีพันธสัญญาร่วมกันและรัฐมีความมั่นใจในความสามารถของประชาชนว่ามีความพร้อมที่จำดำเนินงาน

3.3 ขั้นที่ 8 เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมควบคุมดูแล ในฐานะผู้ตรวจสอบผู้ร่วมกำหนดตั้งแต่แรก และดูแลในเรื่องประสิทธิภาพหรือประสิทธิผลร่วมกัน ถือว่าประชาชนมีพลังสามารถดูแลควบคุมอย่างจริงจัง

ปาริชาติ วลัยเสถียรและคณะ (2546 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) กล่าวถึง ลักษณะของการมีส่วนร่วมไว้ 2 ลักษณะ คือ

1. การมีส่วนร่วมโดยการสนับสนุนทรัพยากร คือ การสนับสนุนเงิน วัสดุอุปกรณ์ แรงงาน หรือการช่วยทำกิจกรรม โดยการเข้าร่วมในการวางแผน การประชุมแสดงความคิดเห็น การดำเนินการ การติดตาม และการประเมินผล

2. การมีส่วนร่วมโดยอำนาจหน้าที่ของผู้เข้าร่วม คือ การเป็นผู้ นำ เป็นกรรมการ เป็นสมาชิก ซึ่งแสดงถึงระดับอำนาจของผู้เข้าร่วม จึงมักมีข้อโต้แย้งว่า การมีส่วนร่วมโดยใช้วิธีการพัฒนาความสามารถของประชาชน เป็นเพียงการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าร่วมเพียงบางส่วนเพราะในหลายกรณี ประชาชนไม่มีโอกาสเข้าร่วมในการตัดสินใจ ทางออกที่ควรเป็น คือ การเสริมสร้างพลังอำนาจแก่ประชาชน

องค์การอนามัยโลก (WHO, 1979 อ้างถึงใน นิติยา รู้ทำนอง, 2550) กล่าวถึง ลักษณะของการมีส่วนร่วมไว้ 3 ลักษณะ คือ

1. การมีส่วนร่วมของประชาชนแบบธรรมชาติ (Spontaneous Participation) เป็นสิ่งสะท้อนถึงการกระทำที่เป็นความสมัครใจและเป็นอิสระ ที่เกิดจากแรงจูงใจภายในของตัวบุคคลเอง

2. การมีส่วนร่วมของประชาชนที่ถูกกระตุ้นหรือชักจูงให้เกิดขึ้น (Sponsored or Induced Participation) เป็นการมีส่วนร่วมที่อาศัยการช่วยเหลือหรือการปลุกเร้า

3. การมีส่วนร่วมโดยการบังคับ (Coerced Participation) เป็นการมีส่วนร่วมที่เกิดขึ้นจากการบังคับ นับเป็นการมีส่วนร่วมที่ผิดพลาดทั้งเชิงแนวคิดและวิธีการ

โคเฮน และอัฟฮอฟ (Cohen and Uphoff, 1981) อ้างถึงใน จิรชาย นานบุญมี, 2552) กล่าวถึงลักษณะของการมีส่วนร่วมไว้ 4 ลักษณะ คือ

1. พื้นฐานของการเข้าร่วม ลักษณะของการมีส่วนร่วมจากปัจจัยภายในบุคคล มาจากแรงจูงใจหรือแรงหนุน ช่วยให้มีคามกระตือรือร้นที่จะเข้ามามีส่วนร่วม ส่วนการมีส่วนร่วมจาก

ปัจจัยภายนอกบุคคล มาจากบารมี หรือแรงบีบคั้น จากอำนาจ ความเกรงใจ หรืออิทธิพล แต่ไม่มีผลผูกมัดทางจิตใจ และความยั่งยืนต่อเนื่องน้อย

2. รูปแบบของการมีส่วนร่วม เป็นการเข้าร่วมโดยผ่านองค์กรที่จัดตั้งโดยตัวบุคคลเอง เป็นกิจกรรมที่คำนึงถึงผลประโยชน์ที่ได้รับ ส่วนการเข้าร่วมโดยผ่านตัวแทนกลุ่ม เช่น คณะกรรมการต่าง ๆ อยู่ในลักษณะของผู้ให้การสนับสนุนและให้ความร่วมมือ

3. ขอบเขตของการมีส่วนร่วม จะเน้นช่วงเวลาของการมีส่วนร่วม คือ การที่บุคคลใช้เวลาเข้าร่วมกิจกรรมหรือโครงการ ที่มากน้อยแตกต่างกัน รวมถึงความถี่ห่าง จำนวนครั้ง ความสม่ำเสมอในกิจกรรมแต่ละครั้ง

4. ผลของการเข้าร่วม ทำให้เกิดการรวมพลังที่จะสร้างอำนาจต่อรอง เกิดศักยภาพเป็นตัวของตัวเอง สร้างปฏิสัมพันธ์อันดี มีความสามัคคีในสมาชิก

วัฒนธรรม รัตนวราห และจินตวิริยเกษมสุข (2552) กล่าวถึง ลักษณะของการมีส่วนร่วมไว้ 5 ลักษณะ คือ

1. การมีส่วนร่วมโดยการรับรู้ข่าวสาร (Public Information) เป็นลักษณะที่ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หรือเกี่ยวข้อง จะต้องได้รับการแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดที่จะดำเนินงาน รวมทั้งผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทั้งนี้ จะต้องเป็นการแจ้งข่าวสารก่อนที่จะมีการตัดสินใจดำเนินงาน

2. การมีส่วนร่วมโดยการปรึกษาหารือ (Public Consultation) เป็นลักษณะการหารือระหว่างผู้ดำเนินงานกับประชาชนที่เกี่ยวข้อง และได้รับผลกระทบ เพื่อรับฟังความคิดเห็น ตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติม มีการสร้างความเข้าใจและการให้ข้อเสนอแนะ เพื่อประกอบทางเลือกในการตัดสินใจ

3. การมีส่วนร่วมโดยการประชุมรับฟังความคิดเห็น (Public Meeting) เป็นลักษณะที่ให้ประชาชนฝ่ายที่เกี่ยวข้องและผู้มีอำนาจตัดสินใจ ได้ใช้เวทีสาธารณะ ในการทำความเข้าใจซึ่งมีหลายวิธีการ ได้แก่

3.1 การประชุมในระดับชุมชน (Community Meeting) เป็นการจัดประชุมขึ้นในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ โดยมีตัวแทนเจ้าของโครงการเข้าร่วม เพื่ออธิบาย ตอบข้อซักถาม กับที่ประชุม

3.2 การประชุมในเชิงวิชาการ (Technical Hearing) เป็นการจัดประชุม โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขาจากภายนอกมาช่วยอธิบาย ซักถามและให้ความเห็น ซึ่งการประชุมอาจจัดขึ้นในสถานที่สาธารณะทั่วไป ทั้งนี้ผลการประชุมจะต้องนำเสนอต่อสาธารณะ

3.3 การประชาพิจารณ์ (Public Hearing) เป็นการจัดประชุมที่มีขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจน เป็นเวทีการนำเสนอข้อมูลอย่างเปิดเผย ทั้งฝ่ายเจ้าของโครงการ ฝ่ายผู้มีส่วนได้

ส่วนเสีย โดยการประชุมจะต้องมีองค์ประกอบของผู้เข้าร่วมที่เป็นที่ยอมรับ มีหลักเกณฑ์และประเด็นการพิจารณาที่ชัดเจน จากการกำหนดร่วมกันขึ้นมา และแจ้งให้ทุกฝ่ายทราบโดยทั่วกัน ทั้งนี้รูปแบบการประชุมไม่ควรไม่ทางการเมืองมากนัก และไม่เกี่ยวข้องกันกับเนื้อหาของกฎหมายที่จะต้องมีการชี้ขาด การจัดประชุมอาจจัดหลายวันและไม่จำเป็นต้องจัดเพียงครั้งเดียวหรือสถานที่เดียวตลอดไป

4. การมีส่วนร่วมโดยการร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) เป็นลักษณะที่ทำให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจต่อประเด็นปัญหานั้น ๆ ไม่สามารถดำเนินการให้เกิดขึ้นง่าย ๆ อาจดำเนินการให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เป็นตัวแทนในรูปแบบคณะกรรมการที่มีอำนาจตัดสินใจ รวมทั้งได้รับเลือกในฐานะตัวแทนองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นผู้แทนประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีบทบาทตัดสินใจได้เพียงใด ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบการวางน้ำหนักของชุดคณะกรรมการนั้น ๆ

ขั้นตอนของการมีส่วนร่วมของชุมชน

อकिन รพีพัฒน์และเจิมศักดิ์ ปิ่นทอง (2527 อ้างถึงใน จิรชาย นานูญมี, 2552) เสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วม จากประสบการณ์ภาคสนามในประเทศไทยไว้ 4 ขั้นตอน คือ

1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหา เป็นขั้นตอนแรกที่สำคัญที่สุด กล่าวคือ การที่เป็นผู้อยู่กับปัญหาจะรู้จักปัญหาของตนเองดีที่สุด ในขั้นตอนนี้จะนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาได้
2. การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินกิจกรรม ถึงแม้ว่าผู้นำในการวางแผนจะเป็นเจ้าหน้าที่ แต่หากมีบุคคลอื่นได้เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนในขั้นตอนนี้ จะช่วยให้บุคคลได้เข้าใจปัญหา พัฒนาประสบการณ์ และสามารถวางแผนได้ด้วยตนเองในที่สุด
3. การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ สามารถมีส่วนร่วมในการลงทุนหรือร่วมปฏิบัติงาน ในขั้นตอนนี้ จะช่วยให้บุคคลเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วม เกิดการเรียนรู้ และเมื่อเห็นประโยชน์ก็จะสามารถดำเนินกิจกรรมนั้นได้ด้วยตนเอง และเกิดความยั่งยืน
4. การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล เป็นขั้นตอนที่ทำให้บุคคลทราบถึงผลของการดำเนินกิจกรรม เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ ความเข้าใจ และเป็นการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลของการดำเนินกิจกรรมด้วย

บัญญัติ แก้วส่อง (2537 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) เสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้ 5 ขั้นตอน คือ

1. ขั้นริเริ่มพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา สาเหตุของปัญหา กำหนดความต้องการ และความสำคัญของปัญหา ตลอดจนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

2. ขั้นการวางแผนพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดวัตถุประสงค์ วิธีการ และการดำเนินการ ตลอดจนกำหนดทรัพยากร และแหล่งทรัพยากรที่จะใช้

3. ขั้นดำเนินการพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างประโยชน์ โดยการ สนับสนุนทุน วัสดุอุปกรณ์ และแรงงาน หรือการเข้าร่วมบริหารงาน ประสานงาน และดำเนินการ ขอความร่วมมือช่วยเหลือจากภายนอก

4. ขั้นรับผลประโยชน์จากการพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ที่ พึ่งได้จากการพัฒนา หรือยอมรับผลกระทบในทุกด้าน

5. ขั้นประเมินผลการพัฒนา คือ ประชาชนมีส่วนร่วมในการประเมินผลการพัฒนาที่ได้ กระทำไป ว่าสำเร็จตามวัตถุประสงค์เพียงใด ซึ่งการประเมินผลอาจทำเป็นระยะ หรือรวมยอดเป็น ผลโดยรวมหลังเสร็จสิ้น

โคเฮน และ อัฟฮอฟ (Cohen and Uphoff, 1980 อ้างถึงใน นิติยา ฐันทอง, 2550) เสนอ ขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้ 4 ขั้นตอน คือ

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Participation in decision-making) ถือเป็นศูนย์กลาง ของการเกิดความคิดที่หลากหลาย มีการกำหนดทางเลือก การประเมินทางเลือก และการตัดสินใจ ทางเลือก เพื่อนำสู่การปฏิบัติ สามารถแบ่งการตัดสินใจออกเป็นอีก 3 ขั้นตอนย่อย ประกอบด้วย

1.1 การตัดสินใจในช่วงเริ่มต้น (Initial Decision) โดยเริ่มจากการค้นหาความ ต้องการและวิธีการ ที่จะเข้าไปมีส่วนร่วม หรือวินิจฉัยโครงการที่สำคัญ เช่น ควรดำเนินการหรือไม่ เริ่มเมื่อใด เป็นต้น การมีส่วนร่วมในช่วงนี้มีความสำคัญมากที่สุด และการมีส่วนร่วมยิ่งเร็วมาก เท่าใดก็จะได้ข้อมูลทางเลือกมากขึ้น มีโอกาสประสบความสำเร็จมากขึ้นและสามารถป้องกันปัญหา ที่อาจเกิดขึ้นได้

1.2 การตัดสินใจในช่วงดำเนินการ (Ongoing Decisions) โดยบุคคลที่ไม่ได้เข้ามามี ส่วนร่วมในการตัดสินใจในช่วงเริ่มต้น อาจถูกชักจูงให้เข้ามามีส่วนร่วมในขั้นตอนนี้ ซึ่งขั้น ตอนนี้อาจมีผลต่อความสำเร็จมากกว่าช่วงเริ่มต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการค้นหาความต้องการของบุคคล ที่เข้ามามีส่วนร่วม

1.3 การตัดสินใจในช่วงปฏิบัติการ (Operational Decisions) โดยเป็นความเกี่ยวข้อง เชื่อมโยงขององค์กรและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดนโยบาย หลักเกณฑ์ ด้วยการประชุม หรือการคัดเลือกผู้นำที่จะเข้ามามีอิทธิพล

2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ (Participation in Implementation) ซึ่งบุคคลสามารถเข้ามา มีส่วนร่วมในการปฏิบัติได้ 3 วิธี ประกอบด้วย

2.1 การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนทรัพยากร (Resource Contribution) บุคคลสามารถดำเนินการได้หลากหลาย ได้แก่ การสละแรงงาน เงิน วัสดุอุปกรณ์และการให้ข้อมูลข่าวสาร ล้วนแสดงให้เห็นทิศทางที่ชัดเจนของการมีส่วนร่วม สิ่งสำคัญคือ การรู้ว่าใครเป็นผู้สนับสนุน และทำอะไร โดยวิธีการสมัครใจ การได้รับค่าตอบแทน หรือการบีบบังคับ ทั้งนี้ การสนับสนุนทรัพยากรมักพบความไม่เท่าเทียม และเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

2.2 การมีส่วนร่วมในการบริหารและการประสานงาน (Project Administration and Co-ordination) บุคคลสามารถรวมตัวกัน โดยเป็นลูกจ้าง หรือสมาชิก ทีมที่ปรึกษา ตลอดจนผู้บริหาร ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานหรือฝึกอบรม วิธีนี้เป็นการเพิ่มความไว้วางใจ เพิ่มความตระหนักถึงปัญหาและเกิดการสื่อสาร แลกเปลี่ยนข้อมูล รวมถึงคำแนะนำต่าง ๆ

2.3 การมีส่วนร่วมในการขอความร่วมมือ (Enlistment) บุคคลที่ขอความร่วมมือไม่จำเป็นต้องมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง แต่มักพิจารณาผลเสียที่ตามมาในขั้นตอนของการปฏิบัติภายหลัง หากอัตราการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์มีความแตกต่างกัน เพื่อจะได้แก้ไขและหาแนวทางที่มีความเป็นไปได้

3. การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (Participation in Benefits) เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยมีผลในทางเศรษฐกิจ แบ่งได้เป็น 3 ชนิด ประกอบด้วย

3.1 ผลประโยชน์ด้านวัตถุ (Material Benefits) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของบุคคล ทำให้เพิ่มการบริโภค เพิ่มรายได้ และมีทรัพย์สินมากขึ้น สามารถวิเคราะห์ได้ว่าใครคือผู้มีส่วนร่วม และดำเนินการให้เกิดขึ้น

3.2 ผลประโยชน์ด้านสังคม (Social Benefits) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานด้านสาธารณะ ได้แก่ ได้รับความพึงพอใจ จากสาธารณูปโภค ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น โดยมีส่วนร่วมในการกำหนดผลประโยชน์ด้านปริมาณ เช่น การแบ่งผลประโยชน์และการกำหนดผลประโยชน์ด้านคุณภาพ เช่น ความพึงพอใจเป็นต้น

3.3 ผลประโยชน์ด้านบุคคล (Personal Benefits) เป็นผลประโยชน์สำคัญ 3 ประการ คือ ความรู้สึกมีคุณค่าในตนเอง (Self-Esteem) พลังอำนาจทางการเมือง (Political Power) และความรู้สึกว่าตนเองมีประสิทธิภาพ (Sense of Efficacy)

4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Participation in Evaluation) ทำได้ 2 รูปแบบ คือ การมีส่วนร่วมทางตรง (Direct Participation) และการมีส่วนร่วมทางอ้อม (Indirect Participation)

องค์การอนามัยโลก (WHO, 1986 อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) ได้เสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมไว้ 4 ขั้นตอน คือ

1. การวางแผน คือ การมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ปัญหา จัดระดับความสำคัญ ตั้งเป้าหมาย กำหนดการใช้ทรัพยากร กำหนดวิธีการติดตามประเมินผล ที่สำคัญ คือ ต้องมีการตัดสินใจด้วยตนเอง

2. การดำเนินกิจกรรม คือ การมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากร การจัดสรรควบคุมการเงิน

3. การใช้ประโยชน์ คือ การมีส่วนร่วมในการนำเอากิจกรรมมาใช้ให้เกิดประโยชน์ซึ่งเป็นการเพิ่มระดับของการพึ่งตนเอง และควบคุมทางสังคม

4. การได้รับประโยชน์ คือ การมีส่วนร่วมในการรับการแจกจ่ายผลประโยชน์จากชุมชนในพื้นที่ที่เท่าเทียมกัน ทั้งในรูปแบบประโยชน์ส่วนตัว สังคม หรือวัตถุก็ได้

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ประยุกต์ใช้ขั้นตอนการมีส่วนร่วม ที่สรุปได้จากการทบทวนวรรณกรรม ซึ่งมีส่วนคล้ายคลึงกัน 4 ขั้นตอน คือ การค้นหาปัญหา การวางแผนแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตามแผน และการประเมินผล มาเป็นแนวทางในการศึกษา การจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ในทุกขั้นตอน

การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

ปรีชา วัลย์เสถียร และคณะ (2543, อ้างถึงใน ยุทธนา ราชรักษ์, 2551) กล่าวว่า การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ในงานพัฒนาสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

1. การส่งเสริมด้านกลไกของรัฐ โดยการกำหนดนโยบายของภาครัฐ จะต้องคำนึงถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมในท้องถิ่น สนับสนุนกิจกรรมที่มีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรม สร้างช่องทางในการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน โดยระบบต่าง ๆ ของทางราชการต้องเอื้ออำนวยและเพิ่มโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม จนถึงการศึกษาติดตามประเมินผล และการให้การสนับสนุนภายหลัง

2. การส่งเสริมด้านประชาชน โดยจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจและประสบการณ์ ในการทำงาน เป็นผู้ต้องตัดสินใจ ต้องริเริ่มและรับผลประโยชน์ เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม หรือผู้นำท้องถิ่น มีการประสานงาน และได้รับการฝึกอบรม ศึกษาดูงาน และรับข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่อง

3. การส่งเสริมด้านนักพัฒนา โดยนักพัฒนาต้องศึกษาชุมชน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานและได้เรียนรู้สภาพแวดล้อมในทุก ๆ ด้านในชุมชน มีความรู้ ความเข้าใจ ในเนื้อหาของกระบวนการมีส่วนร่วม ค้นหาผู้มีศักยภาพซึ่งเป็นผู้กระตุ้นชาวบ้านให้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วม

ในงานพัฒนา รวมกลุ่มเพื่อหาหนทางแก้ไขปัญหา เป็นผู้สนับสนุนด้านการศึกษา การให้ข้อมูล ข่าวสาร วิทยาการใหม่ ๆ ทั้งนี้ นักพัฒนาต้องมีความจริงใจ ผูกพันกับชุมชน เพื่อให้ประชาชนเกิดความเชื่อถือ ศรัทธา และดำเนินงานได้อย่างเหมาะสม โดยสอดคล้องกับสภาพชุมชน

4. การส่งเสริมด้านการรู้จัก โดยการได้รับผลประโยชน์จากการได้เข้ามามีส่วนร่วม ในกิจกรรม และมีการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน

สำหรับ วัฒนวงศ์ รัตนวราห์ และจินตวีร์ เกษมสุข (2552) กล่าวว่า การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถทำได้ดังวิธีการต่อไปนี้ คือ

1. การส่งเสริมให้ความรู้ประชาชน โดยจัดระบบการศึกษาให้เยาวชนและประชาชน ในพื้นที่ ทุกเพศ ทุกวัย มีโอกาสได้รับการศึกษาทั้งทางวิชาการ และวิชาชีพ
2. การส่งเสริมพัฒนาทางความคิด ส่งเสริมการมีส่วนร่วม โดยการให้แต่ละบุคคล หรือ ชุมชน แลกเปลี่ยนแสดงทัศนคติ และความคิดเห็นระหว่างกัน เพราะเป็นส่วนหนึ่งของการสร้าง พฤติกรรมในการพัฒนาทางความคิดของประชาชนในชุมชน และเป็นการสร้างจิตสำนึกในเรื่อง การยอมรับใคร่ความคิดเห็นอื่น ๆ
3. การส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติและการรวมกลุ่ม โดยภาครัฐควรสนับสนุนให้เกิด การรวมกลุ่มของประชาชนโดยธรรมชาติ คือ ภาครัฐเข้าไปจัดการหรือชี้นำชุมชนให้น้อยที่สุดเท่าที่ ทำได้ รวมทั้งส่งเสริมให้แต่ละกลุ่มมีแนวทางการปฏิบัติที่เกิดความชัดเจน และเป็นธรรม
4. การส่งเสริมสนับสนุนปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่ม โดยภาครัฐสนับสนุนให้มีปฏิสัมพันธ์ ระหว่างแต่ละกลุ่ม ทั้งแบบทางการ และไม่ทางการ
5. การส่งเสริมการประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชน ควรให้ความสำคัญต่อการมี ส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่ขั้นตอนแรกของการเข้าไปประสานงานกับประชาชนในพื้นที่
6. การส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างแท้จริง เปิดโอกาสให้ประชาชนใน พื้นที่รับรู้ข้อมูลข่าวสารและสามารถแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ที่ประชาชนสนใจรวมถึง การเคารพความคิดเห็นระหว่างกัน

ความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN) หรือประชาคมอาเซียน (นฤมล สุมรรคา, 2554) เป็นการรวมตัวของประเทศ สมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ประกอบด้วย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย บรูไน เวียดนาม ลาว พม่า และกัมพูชา เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรอง และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของ อาเซียนในเวทีระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์ของอาเซียน

1. ส่งเสริมความเข้าใจอันดีระหว่างประเทศสมาชิก
2. ขำรงสันติภาพ เสถียรภาพ ความมั่นคง
3. เสริมสร้างเศรษฐกิจ และความอยู่ดีกินดี ของประชาชน
4. พัฒนาสังคม และวัฒนธรรม
5. ส่งเสริมความร่วมมือภายนอกอาเซียน และองค์การระหว่างประเทศ

สัญลักษณ์อาเซียน

เป็นรูปวงข้าวสีเหลืองบนพื้นสีแดง ล้อมรอบด้วยวงกลมสีขาว และสีน้ำเงิน

รวงข้าว 10 ต้น	หมายถึง	ประเทศสมาชิก 10 ประเทศ
สีเหลือง	หมายถึง	ความเจริญรุ่งเรือง
สีแดง	หมายถึง	ความกล้าหาญ และการมีผลผลิต
สีขาว	หมายถึง	ความบริสุทธิ์
สีน้ำเงิน	หมายถึง	สันติภาพ และความมั่นคง

ความเป็นมาของการจัดตั้งประชาคมอาเซียน

เมื่อเดือนธันวาคม 2540 ผู้นำอาเซียนได้รับรองเอกสาร “วิสัยทัศน์อาเซียน 2020” กำหนดเป้าหมายหลัก 4 ประการ เพื่อมุ่งพัฒนาอาเซียนไปสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งประกอบด้วย เสาประชาคม 3 เสาหลัก ได้แก่

1. ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political and Security Community-APSC) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) มีกฎ กติกา เป็นพื้นฐานภายใต้คำนิยามร่วมกัน 2) มีความสงบสุข และรับผิดชอบร่วมกัน ในการรักษาความมั่นคงสำหรับประชาชนที่ครอบคลุมอย่างรอบด้าน 3) มีพลวัตร และมีปฏิสัมพันธ์กับประเทศนอกอาเซียน 4) มุ่งให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติ 5) มีระบบแก้ไขความขัดแย้งระหว่างกันได้อย่างดี 6) มีเสถียรภาพอย่างรอบด้าน และ 7) มีกรอบความร่วมมือ เพื่อรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคง ทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ เพื่อให้ประชาชนปลอดภัย และมีความมั่นคง

2. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community: AEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว 2) มีความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ 3) มีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค 4) สามารถบูรณาการเข้ากับระบบเศรษฐกิจโลก 5) เกิดการรวมตัวทางเศรษฐกิจ และอำนวยความสะดวก ในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน 6) เกิดการไหลเวียนอย่างเสรี ของสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจ 7) ลดปัญหาความยากจน และความเหลื่อมล้ำทางสังคม 8) ลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก 9) ส่งเสริมความ

ร่วมมือในนโยบายการเงิน เศรษฐกิจมหภาคตลาดการเงิน ตลาดทุน การประกันภัย ภาษีอากร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการคมนาคม 10) พัฒนาความร่วมมือด้านกฎหมาย การเกษตร พลังงาน การท่องเที่ยว และ 11) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยการยกระดับการศึกษา และการพัฒนาฝีมือแรงงาน

ตามปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือในอาเซียน ฉบับที่ 2 (Bali Concord II) ซึ่งเป็นผลมาจากการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 9 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2547 ณ เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ได้กำหนดให้จัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Arrangements: MRAs) ด้านคุณสมบัติในสาขาวิชาชีพหลัก เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายนักวิชาชีพ แรงงาน เชี่ยวชาญหรือผู้มีความสามารถพิเศษของอาเซียนอย่างเสรี การเคลื่อนย้ายแรงงานเสรีดังกล่าวเป็นการเคลื่อนย้ายเฉพาะแรงงานฝีมือและจะต้องมีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อตกลงยอมรับร่วมกัน (MRAs) ของอาเซียน โดยจะเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งอาเซียนได้มอบหมายให้ประเทศต่าง ๆ ทำหน้าที่รับผิดชอบเป็นผู้ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ในการเปิดเสรีสินค้าและบริการ ในสาขาสำคัญ 12 สาขา เพื่อส่งเสริมการผลิตสินค้าโดยใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตภายในอาเซียน ดังนี้

พม่า	สาขาผลิตภัณฑ์เกษตร และสาขาประมง
มาเลเซีย	สาขาผลิตภัณฑ์ยาง และสาขาสัตว์
อินโดนีเซีย	สาขายานยนต์ และสาขาผลิตภัณฑ์ไม้
ฟิลิปปินส์	สาขาอิเล็กทรอนิกส์
สิงคโปร์	สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ และสาขาสุภาพ
เวียดนาม	สาขาโลจิสติกส์
ไทย	สาขาการท่องเที่ยว และการบิน

ซึ่งในสาขาการท่องเที่ยวและการบิน ที่ให้ประเทศไทยรับผิดชอบนั้นถือว่าสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวและการบินในภูมิภาคนี้และเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ ที่จะนำรายได้เข้าสู่ประเทศจำนวนมาก

3. ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (Aswan Socio-Cultural Community: ASCC) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เป็นประชาคมที่มีความประชาชนเป็นศูนย์กลาง 2) มีสังคมที่เอื้ออาทรและแบ่งปัน 3) มีการพัฒนาในทุกด้าน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต 4) ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน และ 5) ส่งเสริมอัตลักษณ์อาเซียน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยภายในประเทศ

กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ศึกษา สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่วัยชรา ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี พบว่า ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนที่เกิดจากผู้ขับขี่อยู่ในระดับมาก โดยเกิดจากความประมาทมากที่สุด รองลงมาเกิดจากความรีบเร่ง ขับรถด้วยความเร็วสูง และผู้ขับขี่ไม่รู้สภาพถนน ด้านลักษณะการขับขี่ พบว่า ขับรถในขณะที่มีเมามากที่สุด รองลงมาเป็นเลี้ยวรถกะทันหันโดยไม่ให้สัญญาณไฟ และขับแซงตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ด้านการขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเอง พบว่า ไม่ยอมเนื่องจากรถคันอื่นเห็นแก่ตัว จึงไม่ยอมให้รถขับผ่านไป รองลงมา คิดว่า ตนเองขับช้ารถถูกกฎจราจรแล้ว จึงไม่ยอมให้รถคันอื่นขับผ่านไป และไม่รู้ว่าการกระทำความผิดกฎหมายจราจร และในด้านการกระทำความผิดกฎหมายจราจร พบว่า คิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เห็น รองลงมา คิดว่า เป็นเรื่องเล็กน้อยไม่จำเป็น และคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับกุม คิดว่าสามารถหลีกเลี่ยงการจับกุมได้ สำหรับข้อเสนอแนะในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน ได้แก่ ด้านความรู้เรื่องกฎจราจร ควรจัดฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องกฎจราจร หลักการขับขี่ปลอดภัย ด้านการขับขี่ควรปฏิบัติตามกฎ 3ม. 1ข. คือ ขับรถด้วยความไม่ประมาท มีสติ มีน้ำใจ และเคารพกฎจราจร รวมทั้งผู้ขับขี่ต้องมีสภาพร่างกายพร้อมที่จะขับขี่ ด้านสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร ควรจัดทำ ติดตั้ง ให้เพียงพอ มองเห็นได้อย่างชัดเจน มีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ตลอดเวลา

นฤชา เนตรวิชัย (2550) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาการอาชีวศึกษา จังหวัดลำปาง พบว่า คะแนนพฤติกรรมด้านการใช้ยานพาหนะ และด้านการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎจราจร อยู่ในระดับปานกลาง แต่คะแนนพฤติกรรมด้านร่างกายและจิตใจ อยู่ในระดับต่ำ กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมขาดความระมัดระวังในการขับขี่ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความรู้ ความเข้าใจและสร้างความตระหนัก ในการขับขี่อย่างปลอดภัย

พวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร (2551) ศึกษา อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถทางถนนที่บาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่พบในเดือนพฤศจิกายนและเดือนธันวาคม ช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงที่สุด เวลา 18.01 - 21.00 น. ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนสูงสุด คือ ถนนเชียงใหม่-ลำปาง ถนนป่าฝ้าย-สันกำแพง และถนนเจริญราษฎร์ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน คือ 1) ด้านผู้ใช้รถ พบว่า เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงและพบสูงสุดในวัยแรงงาน สาเหตุที่พบมากที่สุด คือ การฝ่าฝืนกฎจราจร และความประมาท 2) ด้านยานพาหนะ ส่วนใหญ่เป็น

รถจักรยานยนต์ มีการขับรดด้วยความเร็วสูง ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง และ 3) ด้านสิ่งแวดล้อม และถนน คือ หลอดไฟบนถนนไม่สว่าง ผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ควรมีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุจากรถทางถนน และพฤติกรรมรถขับขี่ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

ชวนพิศ หนูจันทร์ (2552) ศึกษา การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พบว่า ชุมชนมีส่วนร่วม และไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด ในขั้นตอนดังต่อไปนี้ 1) การระบุปัญหา มีส่วนร่วม คือ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และไม่มีส่วนร่วม คือ การนำเสนอปัญหาเกี่ยวกับการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต ที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้หาทางแก้ไข 2) การวางแผน พบว่า มีส่วนร่วม คือ การวางแผนป้องกันอุบัติเหตุ โดยวางแผนรณรงค์ตามนโยบายของรัฐในเรื่องไม่ขับเร็ว และไม่มีส่วนร่วม คือ การวางแผนจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขอุบัติเหตุ 3) การปฏิบัติตามแผน มีส่วนร่วม คือ การปฏิบัติตามกฎจราจร และไม่มีส่วนร่วม คือ การระดมความช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ และ 4) การประเมินผล มีส่วนร่วม คือ การติดตามการซ่อมแซมถนน และไม่มีส่วนร่วม คือ การติดตามความเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุ

พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ (2555) ศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับรดจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ครั้งหนึ่งเกิดจากการขับรดล้มเอง แลลเอง บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ถนนมหาวิทยาลัย 1 และแยกออกประตู 1 ส่วนใหญ่ของผู้ขับรดมีใบอนุญาตขับขี่และมีประสบการณ์ขับรดมากกว่า 2 ปี รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ ร้อยละ 55.4 เป็นรถที่มีอายุเฉลี่ยมากกว่า 3 ปี ส่วนร้อยละ 17.8 มีการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับการใช้ความเร็วมากกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและมีเพียงร้อยละ 22.8 ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ สำหรับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการขับรดจักรยานยนต์ ร้อยละ 86 เป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย ส่วนร้อยละ 2 มีการสูญเสียอวัยวะเกิดขึ้น โดยคิดเป็นร้อยละ 64 ของผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาสถานพยาบาลของมหาวิทยาลัย ส่วนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรดจักรยานยนต์ ได้แก่ การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ นอกจากนั้น ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการขับรดจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรดจักรยานยนต์

ทนงศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข และคณะ (2556) ศึกษา ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา พบว่า มากกว่าร้อยละ 80 ไม่ขับขี่ในลักษณะโลดโผนหรือเมาแล้วขับ ร้อยละ 63.3 มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 37.1 ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่และร้อยละ 32.3 สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่หรือโดยสาร ผลจากการวิเคราะห์ ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน สรุปได้ว่า เพศหญิงมีพฤติกรรมความปลอดภัยทาง

ถนนความรู้ และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางถนน ดีกว่าเพศชาย เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการแสดงพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งเป็นความพอใจจากประสบการณ์ การเรียนรู้ ความพอใจนี้อาจมีผลทั้งในด้านการสนับสนุน หรือยับยั้งการแสดงพฤติกรรม ซึ่งจะลดลงถ้าสถานภาพเป็นนิสิต และมีรายได้มากกว่า 5,000 บาท ส่วนปัจจัยเอื้อ อันได้แก่ สภาพถนน อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และการควบคุมทางกฎหมาย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน โดยสภาพถนนที่ไม่ดีผู้ขับขี่จะมีความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายไม่ได้เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่มากเกินไป การมีตำรวจคอยตรวจสอบจะทำให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด แต่ปัจจัยเอื้อไม่สามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนได้ เนื่องจากตำรวจไม่ได้ควบคุมตลอดเวลา ในส่วนของปัจจัยเสริม ส่วนใหญ่มีบุคคลใกล้ชิดคอยตักเตือนเวลาขับขี่ไม่ปลอดภัย และทราบว่ามีการรณรงค์เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย แต่ปัจจัยเสริมไม่สามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนได้ เนื่องจากไม่แน่ใจว่าได้รับคำชมเชยเวลาขับขี่ตามกฎจราจร ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรสนับสนุนให้เกิดแรงเสริมทางบวก

อนุชิตา พลายอู่วงษ์ (2556) ศึกษาความพร้อมในการให้บริการเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของผู้ประกอบการรถทัวร์ปรับอากาศสายอีสาน-เหนือ พบ 6 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพร้อมในการให้บริการฯ ดังนี้ 1) ปัจจัยด้านสมรรถนะผู้บริหาร คือ ต้องยอมรับในข้อผิดพลาด นำคำวิพากษ์วิจารณ์ไปแก้ไขปรับปรุง เปิดกว้างต่อความคิดใหม่ สามารถจูงใจให้คนในองค์กรมีเป้าหมายความสำเร็จอย่างเดียวกัน และส่งเสริมสนับสนุน ตอบสนองต่อความต้องการให้คำแนะนำได้ 2) ปัจจัยด้านคุณภาพการบริการ คือ บริษัทมีการตรวจอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งาน ให้บริการตามที่สัญญาไว้ คำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการมากกว่าบริษัท พนักงานมีความใส่ใจ และสนใจให้บริการ 3) ปัจจัยด้านการพัฒนาบุคลากร คือ การอบรมกิริยามารยาทของพนักงาน การฝึกฝนด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษ หรือภาษาอาเซียน และศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับประเทศอาเซียน 4) ปัจจัยด้านสื่อสังคมออนไลน์ คือ การปรับปรุงข้อมูลบนเว็บไซต์ให้ทันสมัย มีทั้งภาษาไทย-ภาษาอังกฤษ และให้บริการ WiFi ในจุดรอขึ้นรถทัวร์ปรับอากาศ 5) ปัจจัยด้านการตลาด คือ มีเที่ยวเดินรถออกทุกวันมีตารางเดินรถหลายรอบ ตรงเวลา ราคาโดยเหมาะสมกับระยะทาง การมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้น และพนักงานขับรถมีประสบการณ์ เชี่ยวชาญในเส้นทาง และ 6) ปัจจัยด้านความพร้อมในการให้บริการ คือ บริษัทมีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาองค์กร และศึกษาข้อมูลการลงทุนในธุรกิจระหว่างประเทศ

ศิริรัชชัย ฐานาคา (2558) ศึกษาความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมือง กรณีศึกษาบ้านคลองแงะ อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา พบว่า ปัญหาจากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน แบ่งเป็น 8 กลุ่มปัญหา ได้แก่ 1) ปัญหาแนวทาง และรูปตัดของถนน โดยเฉพาะบริเวณทางแยกที่มี

การมองเห็นค่อนข้างจำกัด เนื่องจากสิ่งปลูกสร้างชิดเขตทาง จึงมีข้อเสนอให้ติดตั้งป้ายบังคับความเร็ว และสัญญาณ หรือพิจารณาเวนคืนสิ่งปลูกสร้างที่ชิดเขตทาง 2) ปัญหาลักษณะทั่วไปของทางแยกที่มีสิ่งปลูกสร้าง และทางเชื่อมถนนเข้าซอย มักมีการเลี้ยวรถระหว่างทางเชื่อมกับทางแยกไม่สอดคล้องกัน จึงมีข้อเสนอให้พิจารณาปรับปรุงทางแยกเพิ่มเติม ด้วยการนำหลักการทางคู่ขนาน (Frontage Road) มาใช้ 3) ปัญหาการระบายน้ำออกจากผิวทางล่าช้า มีน้ำท่วมขัง จึงมีข้อเสนอให้ทำความสะอาดช่องน้ำเป็นประจำ กำจัดวัชพืชที่อุดตัน 4) ปัญหาป้ายจราจรชำรุด และขาดการบำรุงรักษา จึงมีข้อเสนอให้บำรุงรักษา ปรับปรุงป้ายให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งาน ติดตั้งตามแบบมาตรฐาน 5) ปัญหาไม่มีเครื่องหมายจราจร และเครื่องหมายนำทางบนผิวทางลบบเลือน จึงมีข้อเสนอให้ปรับปรุงตีเส้นจราจรใหม่ให้ชัดเจน เพื่อนำทาง และแบ่งช่องจราจร 6) ปัญหาสภาพอันตรายข้างทาง บริเวณตำแหน่งของจุดเปิดท่อลอดระบายน้ำคอนกรีต จึงมีข้อเสนอให้ติดตั้งการ์ดเรลให้ครอบคลุมถึงบริเวณข้างเคียง 7) ปัญหาพื้นถนนเสียหาย มีความขรุขระ มีน้ำขังเวลาฝนตก จึงมีข้อเสนอให้ปรับปรุง ซ่อมแซม ขุดลอกผิวทางที่ชำรุด ให้อยู่ในสภาพดี และทำความสะอาดผิวถนน ก่อนทำการเปิดใช้งาน และ 8) ปัญหาไฟฟ้าแสงสว่าง มีโคมไฟชำรุด มีข้อเสนอให้ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนดวงโคมไฟ และความเข้มแสงได้มาตรฐาน

อิริราช มณีภาค (2558) ศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานคร จากการวิเคราะห์นโยบาย พบว่า จำนวนอุบัติเหตุจราจรทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านนโยบาย พบว่า มีความเป็นเอกภาพ โดยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรุงเทพมหานคร (สปถ.กทม.) รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการ 2) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ พบว่า มีหน่วยงานนานโยบายไปปฏิบัติจำนวนมาก แต่มีการประสานงานต่ำ มาตรการบังคับใช้กฎหมายไม่มีความเหมาะสม ขาดการวางแผนเชิงบูรณาการ อำนาจหน้าที่มีความทับซ้อน มีความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกับท้องถิ่น มีปัญหาโครงสร้างระบบผังเมือง และการจัดระบบถนน และ 3) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน พบว่า ขาดวินัยการจราจร ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ขาดการพัฒนาทุนมนุษย์ ส่วนแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 1) ด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน เสนอแนะให้ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับชาติ และกรุงเทพมหานคร ประสานนโยบายกันอย่างใกล้ชิด ลดความเป็นระบบราชการ กระจายอำนาจแก่ท้องถิ่น และชุมชน ในรูปแบบการจัดการความเล็งภัยพิบัติ โดยชุมชนเป็นฐาน มีความเชื่อมโยงเป็นเอกภาพระหว่างรัฐบาลกับกรุงเทพมหานคร 2) ด้านการบริหารจัดการ เสนอแนะให้มีการจัดเวทีสาธารณะเกี่ยวกับการเฝ้าระวังให้กรุงเทพมหานครมี

อำนาจเต็ม ในการพัฒนาระบบขนส่ง และการบังคับใช้กฎหมายจราจร และ 3) ด้านผู้ใช้ถนน เสนอแนะให้มีการพัฒนาทุนมนุษย์ให้ตระหนักด้านความปลอดภัย ปลุกฝังวินัยตั้งแต่เด็ก มีความรู้ และทักษะตามวินัยจราจร ต้องปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมเกี่ยวกับคดีจราจร

งานวิจัยต่างประเทศ

วาสคอนเซลอส (Vasconcellos, 2005) ศึกษา Traffic Accident Risks in Developing Countries: Superseding Biased Approaches พบว่า ร้อยละ 29 ของการเสียชีวิตมาจากการบาดเจ็บ เนื่องจากเจตนา เช่น การฆ่าตัวตายและการเกิดสงคราม ในขณะที่อีกร้อยละ 71 มาจากการบาดเจ็บที่ไม่เจตนา โดยมีสาเหตุสำคัญมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนถึงร้อยละ 39 ซึ่งรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีอันตรายมากที่สุด โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นมีปัจจัยมาจากความเร็ว และพฤติกรรมคนขับเข้ามาเกี่ยวข้อง จึงเริ่มตระหนักในนโยบายสาธารณะที่มองการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน เป็นปัญหาสุขภาพของประชาชนชน ดังนี้ 1) สภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น คือ ระบบถนนที่ปรับให้เกิดความคล่องตัว จะทำให้มีการใช้ความเร็วเพิ่มขึ้น และส่วนใหญ่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับทางเดินเท้า และการบำรุงรักษา 2) การเข้าถึงการขนส่ง และการใช้พื้นที่ถนน คือ ในประเทศกำลังพัฒนา มักสร้างสรรคสิ่งที่มีมุ่งเน้นให้เกิดประโยชน์กับยานพาหนะ มากกว่าความต้องการของผู้ใช้ทางเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้โดยสารรถสาธารณะ 3) การวางแผนด้านการคมนาคมขนส่ง คือ การฝึกอบรมมีน้อย มักมุ่งเน้นการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นวัตถุประสงค์หลัก มากกว่าการวางแผนความรับผิดชอบต่อผลกระทบความปลอดภัยทางถนน และ 4) การดำเนินงานของตำรวจจราจรและระบบการพิจารณาคดี คือ ประสิทธิภาพการทำงานที่ไม่ผ่านการรับรองที่ถูกต้อง คุณภาพของผู้ขับขี่ยานพาหนะต่ำจากการดื่มแอลกอฮอล์ เป็นต้น การบังคับใช้กฎหมายมักมีบทลงโทษสถานเบาและใช้รูปแบบความสัมพันธ์ส่วนตัว เพื่อหลีกเลี่ยงโทษ เป็นผลให้เกิดพฤติกรรมซ้ำ และกฎจราจรถูกมองข้าม

เสถียรนาม (Satiennam, 2005) ศึกษา Traffic Accidents in Thailand พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทย ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุด โดยรัฐบาลให้ความสำคัญสูงสุดในประเด็นความปลอดภัยในวาระการประชุมและมีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนอย่างจริงจัง ด้วยคณะกรรมการศูนย์บริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ซึ่งทำหน้าที่แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน แบบบูรณาการกับหน่วยงานต่าง ๆ ตามมาตรการ 5E คือ Engineering, Education, Enforcement, EMS (Emergency Medical Services) and Evaluation ใช้หลักการเชิงรุก “ป้องกันดีกว่ารักษา” เป็นแนวคิดการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน นำโดยมหาวิทยาลัย สงขลานครินทร์ และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ผ่านศูนย์เอเชียเพื่อการขนส่ง และตั้งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

ผ่านมาตรการห้ามดื่ม ห้ามโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การบังคับใช้หมวกนิรภัย เป็นต้น สำหรับในประเทศไทย สถิติส่วนใหญ่ของเหตุดูอุบัติเหตุจราจรทางถนน ทั้งการเสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บ คือ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยม เนื่องจากราคาไม่แพง สามารถซื้อและใช้งานได้สะดวก ทั้งนี้ ปัจจัยเอื้อมาจากการขาดทักษะ การไม่มีใบอนุญาต การไม่ผ่านการฝึกอบรมในทุกปัจจัยที่เกี่ยวข้องปัจจัยที่สำคัญที่สุด คือ การขับขี้อย่างผิดวิธีของแอลกอฮอล์ เพราะมีความเสี่ยงสูงเมื่อเทียบกับการขับขี้อย่างมีสติ ในขณะเดียวกันก็มีมาตรการป้องกันลดความรุนแรงหรือลดความเสียหาย คือ การสวมหมวกนิรภัย แต่สัดส่วนการสวมใส่หมวกนิรภัยมีเพียงประมาณร้อยละ 78 ของการขับขี้อัตราการจราจรในเขตกรุงเทพฯ ฯ และอัตราการสวมหมวกนิรภัยจะลดลงอย่างมากในช่วงเวลากลางคืนและการมีทัศนคติที่ผิดเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย คือ สวมใส่เพราะเกรงกลัวตำรวจ มากกว่าเพื่อดูแลความปลอดภัยของตัวเอง จึงได้เสนอแนะมาตรการทางเลือกที่จะลดการสูญเสีย ดังต่อไปนี้ คือ ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ควรให้หมวกนิรภัยเป็นส่วนเสริมโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ส่งเสริมให้ออกแบบหมวกนิรภัยที่เหมาะสม มีมาตรฐานและใช้ต้นทุนต่ำ มีกฎหมายพิจารณาให้หมวกนิรภัยฟรีกับผู้โดยสารในรถจักรยานยนต์ทุกคันที่ไม่ควรอนุญาตให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้า และหน่วยงานที่รับผิดชอบควรมีการฝึกอบรมอย่างถูกต้อง ก่อนจะอนุญาตให้ไปขับขี

อังบองคิส และคณะ (Agbonkhese et al, 2013) ศึกษา Road Traffic Accidents in Nigeria: Causes and Preventive Measures พบว่า สภาพถนนของประเทศไนจีเรียโดยทั่วไปมีความเสื่อมโทรม เนื่องจากความเจริญทางเศรษฐกิจที่เข้ามาพร้อมกับการค้นพบน้ำมัน ทำให้รายได้ของประชาชนเพิ่มขึ้น การเป็นเจ้าของรถจึงเพิ่มขึ้นตามและมีการสร้างถนนเพื่อรองรับอุตสาหกรรมที่เติบโตอย่างรวดเร็ว แต่ถนนถูกสร้างขึ้นโดยไม่มีมาตรฐาน จึงเป็นสิ่งที่เพิ่มอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยมีปัจจัย ดังนี้ 1) ปัจจัยคนขับ ได้แก่ การใช้ความเร็วและการใช้เสียงเกินกำหนด การดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยาเสพติด การขับรบกวนเสียว การมีประสบการณ์ไม่เพียงพอ การไม่ได้ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ความปลอดภัยและความประมาท 2) ปัจจัยพาหนะ ได้แก่ อุปกรณ์ของพาหนะ เช่น พวงมาลัย คันบังคับ กระพุ่มองข้าง ที่ปิดน้ำฝน ระบบเบรคหลอดไฟ ขางล้อรถ เครื่องยนต์ ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ รวมถึงการขาดการบำรุงรักษา 3) ปัจจัยทางถนน ได้แก่ สภาพถนนที่เสื่อมโทรมจากการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐาน และไม่มีการบำรุงรักษาพื้นฟู และ 4) ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม ได้แก่ หมอกและฝน นอกจากนี้ได้มีการศึกษา ณ เมือง Lagos ของประเทศไนจีเรีย ซึ่งมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วที่สุด จึงมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถทำให้เกิดการจราจรแออัด เพราะมีความสะดวกสบายกว่าการใช้รถสาธารณะและมีการเคลื่อนไหวต่อปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ไม่ได้รับการแก้ไข จึงมีการเสนอมาตรการป้องกันที่จำเป็นต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของไนจีเรีย และเชื่อว่าถ้าทำตามมาตรการดังกล่าว

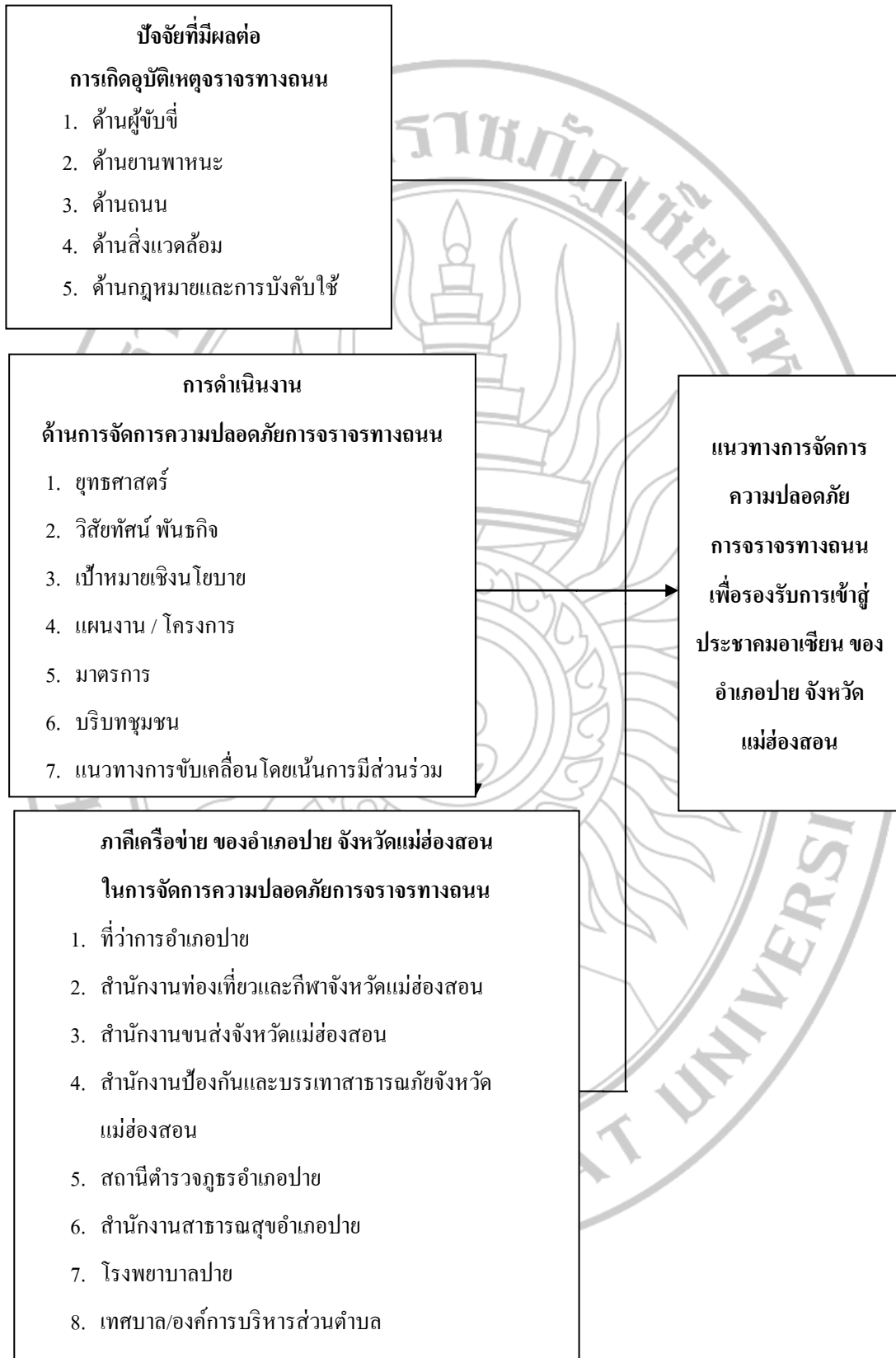
ทางหลวงของประเทศไนจีเรียก็จะปลอดภัย ดังนี้ 1) การออกกฎหมายห้ามขายและบริโภค เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ 2) การตั้งจุดตรวจ เพื่อสุ่มวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ 3) การซ่อมบำรุงถนน ทางเดินเท้าและการบำรุงรักษาพาหนะ ครบวงจรเป็นประจำ 4) การใช้ สัญลักษณ์สะท้อนแสง สำหรับเดือน หรือให้มีแสงสว่างเพียงพอบนท้องถนน เพื่อลดอันตรายจากรถบรรทุกพ่วงขนาดใหญ่ที่จอดกีดขวางการจราจร 5) ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ 6) เพิ่มการฝึกอบรม ผ่านการศึกษาอย่างเป็นทางการของเด็ก ให้ตระหนักถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน 7) การปฏิบัติหน้าที่ของรัฐบาลมีประสิทธิภาพทั่วถึง และไม่มี การเรียกเก็บสินบน 8) เข้าใจ เชื้อเพลิง ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด 9) การจำกัดความเร็ว และการใช้เสียงในบางพื้นที่ 10) มีการบังคับใช้ และใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ 11) มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะก่อนเดินทาง ให้อยู่ในสภาพที่ดีก่อนใช้งาน 12) การพัฒนาการขนส่งทางบก และ 13) การควบคุมเวลาการเดินทางสูงสุดของการขนส่งเชิงพาณิชย์ต่อวัน

โยชิและคณะ (Joshi et al, 2014) ศึกษา Road Traffic Accidents in Hilly Regions of Northern India: What has to Be Done? พบว่า ในรัฐอุตตราขัณฑ์ของประเทศอินเดีย ที่มีลักษณะ เป็นภูเขาทางตอนเหนือ มักเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน จากคุณภาพของถนนทางหลวงที่ทรุดโทรม และมีโซนอันตราย ซึ่งมีสาเหตุมาจากการออกแบบถนน การตีเส้นถนน การสร้างไหล่ทางคับแคบ การมีโค้งหักศอกกลับตา การจัดวางสัญญาณไฟไม่เหมาะสม รวมทั้งมีปัญหาคาบริการฉุกเฉิน และการดูแลการบาดเจ็บที่ทรมานซึ่งไม่สามารถตอบสนองและจัดการกับอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ อย่างรวดเร็ว จึงมีการคาดการณ์ว่าอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนจะเพิ่มขึ้น ร้อยละ 83 ในปี ค.ศ. 2020 และจะเป็นสาเหตุลำดับที่ 1 ของการเสียชีวิตก่อนวัยอันควรของวัยทำงาน และกลุ่มเยาวชนในประเทศ ดังนั้น จึงต้องนำรูปแบบของประเทศที่พัฒนาแล้ว อย่างเช่น เดนมาร์กและเนเธอร์แลนด์ มาประยุกต์ใช้ในการจัดการรูปแบบถนน คือ การมีส่วนร่วมรับผิดชอบของผู้ใช้รถใช้ถนน มีการควบคุมความเร็วอย่างเข้มงวด มีการสวมอุปกรณ์ป้องกัน มีการวางแผนจัดการแนวถนนบนเนินเขา และมาตรการป้องกันปัญหาหินน้ำผาถล่ม คั่นทางทรุด รวมถึงการวางแผนระบายน้ำที่เหมาะสม มีการเตือนภัยที่เหมาะสม มีสัญลักษณ์สีเรืองแสงบนป้ายเตือน หลอดไฟให้แสงสว่างเพียงพอหรือให้สวมเสื้อที่มีสีส้ม เพื่อแก้ปัญหาทัศนวิสัยการมองเห็นต่ำในฤดูหนาว มีคู่มือเพื่อการเดินทาง มีการตรวจจับระดับแอลกอฮอล์ มีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ มีการให้คำใช้เครื่องมือสื่อสารระหว่างการขับรถ

เบตส์ และคณะ (Bates et al, 2014) ศึกษา Factors Contributing to Crashes Among Young Drivers พบว่ามีปัจจัยเสี่ยง ดังนี้ 1) ปัจจัยสถานการณ์ทางสังคม คือ ด้านผู้ขับรถ ถ้ามีอายุน้อยจะมีความเสี่ยงสูงเป็นสองเท่าและมีแนวโน้มเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล มากกว่าด้าน

ผู้โดยสาร ถ้าจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นอาจจะรบกวนสมาธิ หรือผู้ขับรถอาจเลือกขับรถในลักษณะที่เสี่ยง เพราะได้รับการสนับสนุนจากผู้โดยสาร รวมไปถึงเพศ ที่ระบุว่า แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมีสูงขึ้น เมื่อผู้โดยสารประกอบด้วย ผู้หญิงสองคน ผู้ชายและผู้หญิง ผู้ชายสองคน และผู้ชายและผู้หญิงรวมกันมากกว่าสองคน ตามลำดับ ด้านการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยาเสพติด ด้านกลุ่มสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับรถ ซึ่งผลักดันให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับรถเร็ว เป็นต้น ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ ด้านความเหนื่อยล้า หรือความง่วง 2) ปัจจัยพฤติกรรมของผู้ขับรถ คือ มีรูปแบบการขับรถที่มีความเสี่ยงในด้านเวลา วันและสัปดาห์ มักเกิดขึ้นในช่วงเวลา กลางคืนและวันหยุดสุดสัปดาห์ 3) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพหมอกควัน และ 4) ปัจจัยคุณลักษณะของผู้ขับรถวัยรุ่นหนุ่มสาว คือ ด้านอายุ เนื่องจากขาดประสบการณ์ ขาดทักษะ ขาด ภาวการณ์รับรู้ความเสี่ยง ประเมินทักษะของตัวเองสูงไป สำหรับด้านเพศ เนื่องจากเพศชายชื่นชอบ ในความเสี่ยง มีความรู้สึกแสวงหาความก้าวร้าว ตื่นเต้น ผจญภัย มากกว่าผู้หญิง จึงเป็นแรงจูงใจใน การขับรถด้วยความเสี่ยง เช่น การไม่รัดเข็มขัดนิรภัย การไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน การเมาแล้วขับ เป็นต้น ส่วนด้านเงื่อนไขทางคลินิก เช่น โรคที่เกี่ยวข้องกับหัวใจและหลอดเลือด โรคสมาธิสั้น ความผิดปกติทางอารมณ์หรือจิตใจ ความเพเลียง ข้อบกพร่องทางการมองเห็น สามารถเพิ่มความเสี่ยงได้ ดังนั้น จึงกำหนดแนวทางแก้ไข คือ การอาศัยทักษะประสบการณ์ การประเมินสถานการณ์ การตัดสินใจและการมีพฤติกรรมขับที่ดี

กรอบแนวคิดการวิจัย



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การศึกษาเรื่อง การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ผู้ศึกษาใช้การศึกษา 2 รูปแบบ คือ การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)

รูปแบบที่ 1 การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

เป็นการศึกษาโดยเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล จากจากเอกสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) การสัมภาษณ์ (Interview) ในเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน และการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอนและการประชุมระดมความคิด (Brainstorming) ในเรื่องการศึกษาตรวจสอบและประเมินผลความเหมาะสม ความเป็นไปได้ พร้อมทั้งแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อให้ผู้ศึกษาได้นำมาปรับปรุงแก้ไขและพัฒนา ให้เป็นแนวทางฉบับสมบูรณ์ที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้

รูปแบบที่ 2 การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)

เป็นการศึกษาโดยนำข้อมูลจากการประชุมสนทนากลุ่มย่อย การสัมภาษณ์ มาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการสร้างแบบสอบถาม เรื่อง การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อนำไปสู่การสร้างแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร (การคัดเลือก / จำนวนประชากร)

1. ประชากรในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) คือ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐและเอกชน ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอ สถานีตำรวจภูธร สำนักงานขนส่ง สำนักงาน

ท้องเทียมและกีฬา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ โรงเรียน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ชมรมหรือองค์กรอิสระ สถานประกอบการที่פקสถานประกอบการรถเช่า และสถานประกอบการธุรกิจนาเที่ยว ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

2. ประชากรในการตอบแบบสอบถาม คือ ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 5 ตำบล ทั้งเพศชายและหญิง สามารถอ่าน เขียนและสื่อสารภาษาไทยได้ดี โดยเลือกจากจำนวนหลังคาเรือนทั้งหมด 10,870 หลังคาเรือน คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ 385 หลังคาเรือน จากนั้นสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) ตามสัดส่วนของจำนวนหลังคาเรือน แล้วเก็บข้อมูลจากตัวแทนหลังคาเรือน ๆ ละ 1 คน จากผู้มีรายชื่อเป็นเจ้าบ้านในทะเบียนบ้าน ด้วยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ในกรณีที่เจ้าบ้านในทะเบียนบ้าน ไม่สามารถอ่าน เขียน หรือสื่อสารภาษาไทยได้ ก็จะทำการเลือกสมาชิกในครัวเรือนลำดับถัดไป ที่สามารถอ่าน เขียนและสื่อสารภาษาไทยได้ดี มาเป็นกลุ่มตัวอย่างแทน

3. ประชากรในการประชุมระดมความคิด (Brain Storming) คือ คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย (กบอ.ปาย) และกลุ่มภารกิจ ได้แก่ กลุ่มภารกิจด้านเศรษฐกิจ กลุ่มภารกิจด้านสังคม กลุ่มภารกิจด้านการท่องเที่ยว กลุ่มภารกิจด้านความมั่นคง กลุ่มภารกิจด้านการบริหารจัดการ กลุ่มภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกลุ่มภารกิจด้านโครงการพระราชดำริ

กลุ่มตัวอย่าง

1. กลุ่มตัวอย่างในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) คือ ผู้แทนระดับปฏิบัติการเป็นผู้ที่รับผิดชอบงานด้านการท่องเที่ยวหรืองานด้านอุบัติเหตุ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐบาลและเอกชน ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา โดยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพราะถือว่าเป็นบุคคลที่มีบทบาทในการบริหารจัดการและมีความเข้าใจในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องตามความเป็นจริงและเชื่อถือได้ ทั้งนี้ ผู้แทนต้องไม่ใช่บุคคลเดียวกับกลุ่มตัวอย่างในการประชุมระดมความคิด (Brain Storming) สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย ออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1.1 กลุ่มที่ 1 ประกอบด้วย ผู้แทนจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้แทนจากสถานีตำรวจภูธรปาย ผู้แทนจากหมวดทางหลวงปาย ผู้แทนจากที่ทำการปกครองปาย ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้แทนจากสมาคมกู้ภัยปายสามัคคีการกุศล

1.2 กลุ่มที่ 2 ประกอบด้วย ผู้แทนจากผู้นำชุมชนและผู้ทรงคุณวุฒิ ได้แก่ ผู้แทนผู้อำนวยการโรงเรียนในเขตพื้นที่อำเภอปาย ผู้แทนจากชมรมหรือองค์กรอิสระ ผู้แทนกำนัน ผู้แทนผู้ใหญ่บ้าน ผู้แทนอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน และผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน

1.3 กลุ่มที่ 3 ประกอบด้วย ผู้แทนจากสถานประกอบการ ได้แก่ ผู้แทนจากสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวอำเภอปาย ผู้แทนจากสถานประกอบการที่พัก ผู้แทนจากสถานประกอบการรถเช่า ผู้แทนจากสถานประกอบการนำเที่ยว และผู้แทนสถานประกอบการร้านอาหาร

1.4 กลุ่มที่ 4 ประกอบด้วย ผู้แทนจาก ผู้แทนจากหน่วยงานสาธารณสุข ได้แก่ ผู้แทนจากโรงพยาบาลปาย และผู้แทนจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอปาย

2. กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม คือ ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 5 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลเวียงใต้ ตำบลเวียงเหนือ ตำบลแม่नादेิง ตำบลแม่ฮื้อและตำบลทุ่งยาว ทั้งเพศชายและหญิง สามารถอ่าน เขียนและสื่อสารภาษาไทยได้ดี โดยเลือกจากจำนวนหลังคาเรือนทั้งหมด 10,870 หลังคาเรือน (ระบบสถิติทางการทะเบียน, 2558)

2.1 การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง ด้วยสูตรของ ทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane) (ไชยวัฒน์ รุ่งเรืองศรี, 2550) คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ 385 หลังคาเรือน ดังนี้

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

n = จำนวนตัวอย่าง
 N = จำนวนประชากร
 e = ความคลาดเคลื่อนที่สามารถยอมรับได้

$$n = \frac{10,870}{1 + 10,870 \times 0.05^2}$$

$$n = 385.80$$

$$n \approx 385$$

แทนค่า

2.2 การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง แบบเป็นสัดส่วน (Proportional Sampling) โดยการแบ่งขนาดกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้ 385 หลังคาเรือน ออกเป็น 5 ตำบล ตามสัดส่วนของหลังคาเรือน เพื่อให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละตำบล ดังนี้

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำแนกรายตำบล

ตำบล	จำนวนประชากร (หลังคาเรือน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
ตำบลเวียงใต้	2,422	85
ตำบลเวียงเหนือ	1,841	65
ตำบลแม่นาเติง	2,928	105
ตำบลแม่อู้ง	1,697	60
ตำบลทุ่งยาว	1,982	70
รวม	10,870	385

ที่มา: ระบบสถิติทางการทะเบียน (ข้อมูล ณ เดือน ธันวาคม 2558)

2.3 การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง แบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยแบ่งเป็นช่วง ๆ เพื่อหาตัวแทนหลังคาเรือน ๆ ละ 1 คน จากผู้มีรายชื่อเป็นเจ้าบ้านในทะเบียนบ้าน ด้วยการเลือกอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) สำหรับเก็บข้อมูล ให้ครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้ ตัวอย่างเช่น ต้องการสุ่มกลุ่มตัวอย่างหลังคาเรือนในตำบลเวียงใต้ จำนวน 85 หลังคาเรือน จากประชากรทั้งหมด 2,422 หลังคาเรือน ช่วงของการสุ่มคิดจาก $2,422/85$ เท่ากับ 1 คิดเป็น 28.49 ดังนั้น เพื่อความสะดวก จึงสุ่มทุก ๆ 25 หลังคาเรือน นับเป็น 1 ตัวแทนหลังคาเรือน เป็นต้น ซึ่งใช้วิธีการคิดนี้ในทุกกลุ่มตัวอย่างหลังคาเรือนในตำบล

3. กลุ่มตัวอย่างในการประชุมระดมความคิด (Brain Storming) คือ คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย (กบอ.ปาย) และกลุ่มภารกิจ ในระดับบริหารหรือระดับปฏิบัติการ ทั้งนี้ผู้แทนต้องไม่ใช่บุคคลเดียวกับกลุ่มตัวอย่างในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) โดยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ประกอบด้วย นายอำเภอ ปลัดอำเภอ ผู้บังคับกองพันทหารราบที่ 5 กรมทหารราบที่ 7 ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธร หัวหน้าส่วนราชการ ผู้อำนวยการโรงพยาบาล สาธารณสุขอำเภอ ผู้อำนวยการโรงเรียน นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ประธานชมรมท่องเที่ยว ผู้อำนวยการหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้อำนวยการองค์กรภาคเอกชน ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้แทน ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพราะถือว่าเป็นบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ มีประสบการณ์ ความชำนาญและสามารถกำหนดนโยบายระดับอำเภอได้ ทั้งนี้ ต้องมีความสนใจในการร่วมประชุมระดมความคิด

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษครั้งนี้ ประกอบด้วย

1. การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) โดยให้กลุ่มตัวอย่างร่วมให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็น เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน และการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งมีประเด็นคำถามปลายเปิด ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา ที่มีความยืดหยุ่นตามสถานการณ์ เพื่อนำมาพัฒนาเป็นเครื่องมือการวิจัยแบบสอบถาม ทั้งนี้ ประเด็นในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย มีดังนี้

1.1 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ในปัจจุบัน และ 3 ปีย้อนหลัง

1.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

1.3 ทบทวนนโยบาย แผนงาน โครงการ มาตรการหรือวิธีการ ในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของหน่วยงาน (ความสำเร็จ/ปัญหาอุปสรรค/สิ่งที่ต้องการพัฒนา/ข้อเสนอแนะ)

1.4 เป้าหมาย ของการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

1.5 วิธีบริหารจัดการองค์ประกอบ ทั้ง 5 ด้าน คือ ด้านผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ที่คาดว่าจะนำไปใช้ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

2. แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นการศึกษาโดยนำข้อมูลจากการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) มาวิเคราะห์ ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสร้างแบบสอบถาม เพื่อนำไปสู่การสร้างแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีขั้นตอนดำเนินการ ดังนี้

2.1 สร้างแบบสอบถาม เรื่อง การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย คำถาม จำนวน 6 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา สถานภาพสมรส ระยะเวลาอาศัยอยู่ที่พื้นที่ และอาชีพ ซึ่งเป็นแบบเลือกตอบ (Check Lists)

ตอนที่ 2 การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ครอบคลุมเนื้อหา ทั้ง 5 ด้าน คือ ด้านผู้ขับขี่

ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ซึ่งเป็นแบบ Likert Scale มี 5 ระดับ คือ

ควรดำเนินการในระดับมากที่สุด	มีระดับคะแนน 5 คะแนน
ควรดำเนินการในระดับมาก	มีระดับคะแนน 4 คะแนน
ควรดำเนินการในระดับปานกลาง	มีระดับคะแนน 3 คะแนน
ควรดำเนินการในระดับน้อย	มีระดับคะแนน 2 คะแนน
ควรดำเนินการในระดับน้อยที่สุด	มีระดับคะแนน 1 คะแนน

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นคำถามปลายเปิด (Open-Ended Questionnaires)

2.2 นำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม ด้านความตรงตามเนื้อหา และครอบคลุมประเด็นการศึกษา โดยตรวจสอบความเที่ยง (Validity) ด้วยดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ซึ่งพิจารณาค่า IOC ที่มีค่ามากกว่า 0.7 ขึ้นไปเป็นรายชื่อ ข้อที่คะแนนต่ำกว่า 0.7 แสดงว่าไม่ผ่านเกณฑ์ ให้ปรับปรุงข้อคำถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ พบว่า ได้ค่า IOC เท่ากับ 0.97

2.3 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงเรียบร้อยแล้ว ไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างเดียวกับการศึกษา ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลคือ ประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 20 คน เนื่องจากมีคุณลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างและอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีสภาพภูมิประเทศคล้ายคลึงกับพื้นที่ทำการศึกษา แล้วจึงนำแบบสอบถามโดยรวมทั้งฉบับไปคำนวณค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ด้วยสูตรการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient Alpha) ของ ครอนบาค (Cronbach, 1970) โดยถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีค่า 0.08 ขึ้นไป (Bailey, 1987 อ้างถึงใน สมชาย วรภิเษมสกุล, 2554) จะไม่แก้ไขแบบสอบถาม ถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีค่าใกล้เคียง 0.08 ลงมา ควรมีการแก้ไขแบบสอบถาม พบว่าได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม เท่ากับ 0.94

3. การประชุมระดมความคิด (Brainstorming) โดยประเด็นของการประชุม คือ การนำเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จากการรวบรวม วิเคราะห์และสรุปผลจากแบบสอบถาม (Questionnaire) ต่อคณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย ให้ที่ประชุมได้รับทราบ พิจารณาตรวจสอบ และประเมินผลความเหมาะสม ความเป็นไปได้ พร้อมทั้งแสดงความคิดเห็น

ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับแนวทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ศึกษาได้นำมาปรับปรุงแก้ไข และพัฒนา ให้เป็นแนวทางฉบับสมบูรณ์ ที่มีความเหมาะสม และมีความเป็นไปได้

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย

1. การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ศึกษาเชิงกลุ่มตัวอย่างร่วมให้ข้อมูล และแสดงความคิดเห็น เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน และการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย ออกเป็น 4 กลุ่ม กลุ่มละไม่เกิน 10 คน สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ จะใช้การจดบันทึก เครื่องบันทึกเสียง และกล้องบันทึกภาพ ในขณะทำการประชุมสนทนากลุ่มย่อย เพื่อความครบถ้วนของประเด็นเนื้อหา
2. การตอบแบบสอบถาม (Questionnaire) ศึกษาติดต่อประสานงานเข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อชี้แจงให้ทราบเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ ขั้นตอน และขอความร่วมมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูล พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมผู้ช่วยนักวิจัยจากตัวแทนของแต่ละตำบลในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากนั้นชี้แจงให้ทราบเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ หน้าที่ความรับผิดชอบ และอธิบายเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือวิจัย เพื่อสร้างความเข้าใจในการเก็บข้อมูล
3. การประชุมระดมความคิด (Brainstorming) ศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่สร้างขึ้นจากการรวบรวม วิเคราะห์ และสรุปผลจากแบบสอบถาม (Questionnaire) ต่อคณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย ให้ที่ประชุมได้รับทราบ พิจารณาตรวจสอบ และประเมินผลความเหมาะสม ความเป็นไปได้ พร้อมทั้งแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับแนวทางดังกล่าว เพื่อให้ผู้ศึกษาได้นำมาปรับปรุงแก้ไข และพัฒนา ให้เป็นแนวทางฉบับสมบูรณ์ ที่มีความเหมาะสม และมีความเป็นไปได้

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการเก็บข้อมูลวิจัยเชิงคุณภาพ ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล จากจากเอกสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) การสัมภาษณ์ (Interview) ในเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนและการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยใช้การวิเคราะห์

เนื้อหา วิเคราะห์ความสอดคล้องและสังเคราะห์สรุป โดยนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้รับมาถอดความ แล้วนำมาแยกหมวดหมู่ จัดประเภท

2. การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการเก็บข้อมูลวิจัยเชิงปริมาณ ที่ได้จากการรวบรวมแบบสอบถาม (Questionnaire) และการประชุมระดมความคิด (Brainstorming) ในเรื่องการพิจารณาตรวจสอบ และประเมินผลความเหมาะสม ความเป็นไปได้ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ นำเสนอในรูปแบบตารางด้วย ค่าร้อยละ (Ratio and Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ซึ่งทำการวิเคราะห์เป็นรายชื่อ โดยคะแนนในแต่ละข้อ ใช้เกณฑ์ในการแปลผลค่ามัธยฐานเลขคณิตในช่วงค่าเฉลี่ยช่วงละ 0.80 ซึ่งคำนวณจากสูตรหาความกว้างของอันตรภาคชั้น (อจรรย์ จันทลักษณ์, 2541 อ้างถึงใน เฉลิมชัย จารุมณี, 2556) ดังนี้

$$I = \frac{\text{max} - \text{min}}{\text{max}}$$

โดย I หมายถึง ความกว้างของอันตรภาคชั้น
 max หมายถึง คะแนนสูงสุดในอันตรภาคชั้น
 min หมายถึง คะแนนต่ำสุดในอันตรภาคชั้น

เกณฑ์ในการกำหนดค่าคะแนนในแบบสอบถาม มีค่าสูงสุดเป็น 5 คะแนน และมีค่าต่ำสุดเป็น 1 คะแนน ดังนั้น ช่วงความกว้างของอันตรภาคชั้น จึงคำนวณได้ดังตาราง

$$\text{แทนค่า } I = \frac{5 - 1}{5}$$

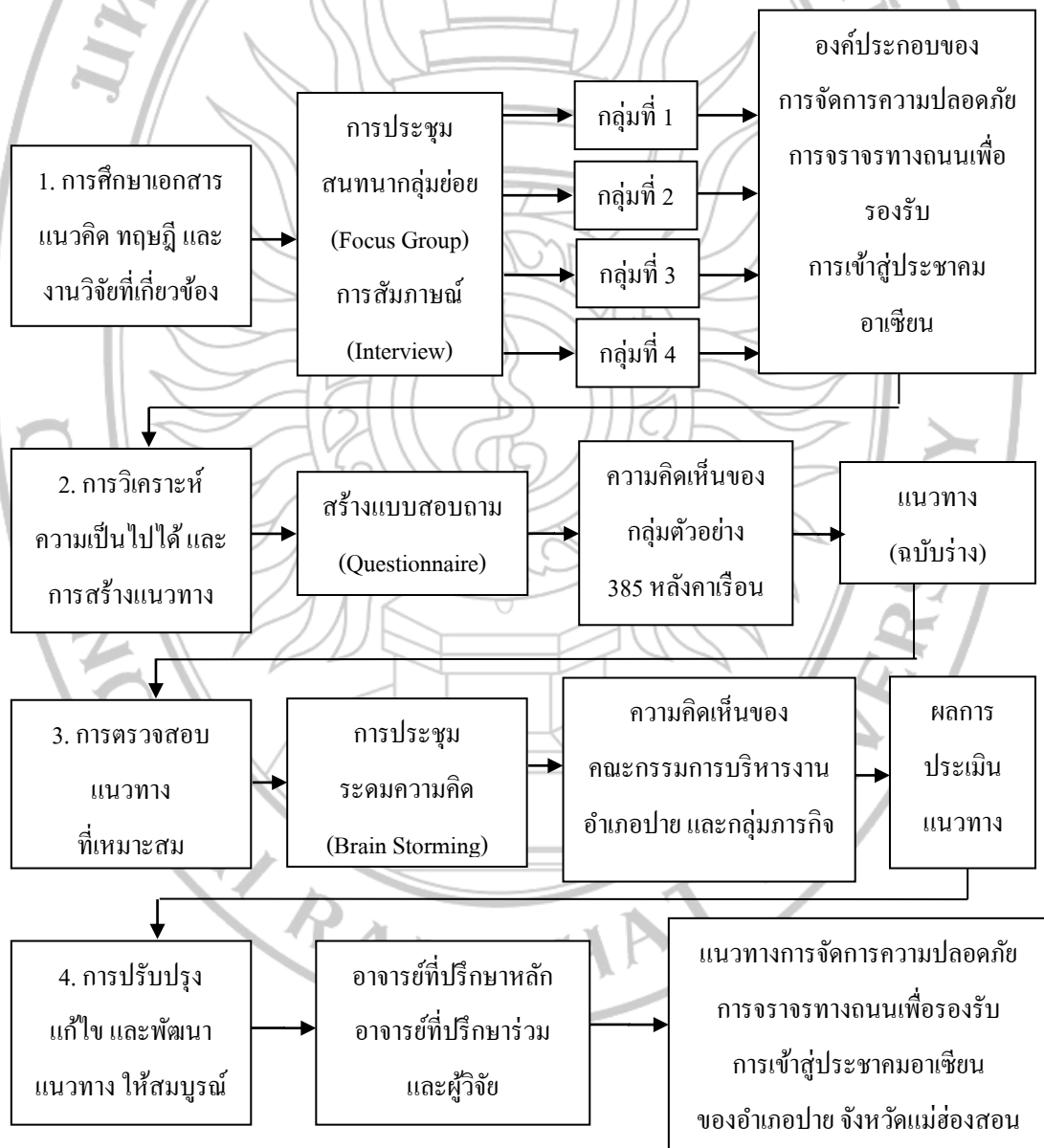
ตารางที่ 3.2 การแปลผลค่าเฉลี่ยระดับของแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน
 เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอบาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

คะแนน	ความกว้างของอันตรภาคชั้น	คะแนนของระดับ
1	1.00-1.80	ควรดำเนินการในระดับน้อยที่สุด
2	1.81-2.60	ควรดำเนินการในระดับน้อย
3	2.61-3.40	ควรดำเนินการในระดับปานกลาง
4	3.41-4.20	ควรดำเนินการในระดับมาก
5	4.21-5.00	ควรดำเนินการในระดับมากที่สุด

การพิจารณารับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย ด้าน สาธารณสุขในมนุษย์

การศึกษานี้ ได้รับการพิจารณารับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยผู้ศึกษาได้ชี้แจงรายละเอียดของการวิจัยที่ระบุไว้ในเอกสารคำชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย เมื่อกลุ่มตัวอย่างแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัยโดยลงลายมือชื่อในหนังสือยินยอมแสดงเจตนาเข้าร่วมการวิจัยเรียบร้อยแล้ว ผู้ศึกษาจึงเริ่มดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

สรุปขั้นตอนดำเนินการวิจัย



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่องการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้งนี้ ผู้ทำการศึกษานำเสนอผลการศึกษาในรูปแบบการพรรณนา โดยแบ่งการนำเสนอข้อมูลออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group)

มีผู้แทนระดับปฏิบัติการที่รับผิดชอบงานด้านการท่องเที่ยว หรืองานด้านอุบัติเหตุจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐและเอกชน เข้าร่วมให้ข้อมูล จำนวน 44 คน สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ประกอบด้วย ผู้แทนจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง จำนวน 11 คน ได้แก่ ผู้แทนจากสมาคมกู้ภัยปายสามัคคีการกุศล ผู้แทนจากหมวดทางหลวงปาย ผู้แทนจากที่ทำกรปกครองปาย ผู้แทนจากเทศบาลตำบลปาย ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลเวียงใต้ ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลเวียงเหนือ ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลแม่มาเต็ง ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ฮี้ และผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งยาว จำนวนแห่งละ 1 คน และผู้แทนจากสถานีตำรวจภูธรปาย จำนวน 2 คน

กลุ่มที่ 2 ประกอบด้วย ผู้แทนจากผู้นำชุมชนและผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 12 คน ได้แก่ ประธานสภาวัฒนธรรมอำเภอปาย ประธานคณะกรรมการสถานศึกษา ผู้แทนผู้อำนวยการโรงเรียนในเขตพื้นที่อำเภอปาย จำนวน 1 คน นักวิชาการอิสระ จำนวน 1 คน ผู้แทนกำนัน จำนวน 2 คน ผู้แทนผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 2 คน ผู้แทนอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน จำนวน 2 คน และผู้แทนผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 2 คน

กลุ่มที่ 3 ประกอบด้วย ผู้แทนจากสถานประกอบการ จำนวน 10 คน ได้แก่ ผู้แทนจากสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวอำเภอปาย ผู้แทนจากสถานประกอบการที่พัก ผู้แทนจากสถานประกอบการรถเช่า ผู้แทนจากสถานประกอบการนำเที่ยว และผู้แทนสถานประกอบการร้านอาหาร จำนวนแห่งละ 2 คน

กลุ่มที่ 4 ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานสาธารณสุข จำนวน 11 คน ได้แก่ ผู้แทนในสังกัดโรงพยาบาลปาย จำนวน 5 คน และผู้แทนในสังกัดสำนักงานสาธารณสุขอำเภอปาย จำนวนแห่งละ 6 คน

ตารางที่ 4.1 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ยานพาหนะ	จำนวนอุบัติเหตุจราจรทางถนน (ครั้ง)					
	ปีงบประมาณ 2558		ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560	
	คนไทย	คนต่างชาติ	คนไทย	คนต่างชาติ	คนไทย	คนต่างชาติ
จักรยาน	5	5	1	29	1	16
จักรยานยนต์	428	1,086	527	1,563	435	1,247
รถยนต์	38	16	41	14	47	13
อื่น ๆ	9	3	7	24	9	10

ที่มา : โรงพยาบาลปาย, 2560

ตารางที่ 4.2 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
จำแนกตามกระบวนการปฏิบัติงานต่อผู้ประสบเหตุ

กระบวนการปฏิบัติงาน	ปีงบประมาณ 2558 (คน)		ปีงบประมาณ 2559 (คน)		ปีงบประมาณ 2560 (คน)	
	คนไทย	คน ต่างชาติ	คนไทย	คน ต่างชาติ	คนไทย	คน ต่างชาติ
- ไม่สมัครอยู่รับการรักษา	492	1,367	505	1,588	425	1,263
- รักษาตัวในโรงพยาบาล (Admit)	61	6	30	21	36	16
- ส่งต่อ (Refer)	35	17	35	21	38	32
- เสียชีวิต (Dead)	4	2	6	0	8	1
รวมจำนวน ผู้ได้รับบาดเจ็บ	592	1,392	576	1,630	507	1,312

ที่มา : โรงพยาบาลปาย, 2560

จากตารางที่ 4.1 และ 4.2 แสดงให้เห็นว่า สถานการณ์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มียานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ และมีผู้ประสบเหตุที่เป็นผู้ขับขี่คนต่างชาตินอกจากคนไทย โดยผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สมัครอยู่รับการรักษากล่าวคือ รับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นเท่านั้น

ตารางที่ 4.3 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. ไม่เคารพและฝ่าฝืนกฎจราจร 2. ไม่ชำนาญเส้นทาง และช่องทางการเดินทาง 3. มักจอดรถกะทันหัน ขับรถย้อนศร ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว 4. มีพฤติกรรมเสี่ยง ขับรถโดยประมาท คึกคะนอง ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ 5. ไม่มีประสบการณ์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 6. สวมเครื่องแต่งกาย รุ่มร่าม เช่น กระโปรงยาว อาจเข้าไปพันกับซี่ล้อรถจักรยานยนต์	1. ไม่รู้ระเบียบวินัย กฎจราจร 2. ขาดทักษะในการขับขี่ และควบคุมยานพาหนะ 3. ขับรถไม่เป็น หรือเพิกเฉย 4. ขับรถเร็วด้วยความประมาท คึกคะนอง 5. เมาสุรา 6. ไม่ชำนาญการขับขี่ในช่องทางการเดินทางเลนซ้าย 7. ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน 8. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 9. สากล	1. ไม่มีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้เช่า 2. ไม่ชำนาญเส้นทาง และการเดินทางช่องทางเลนซ้าย 3. ไม่รู้ ไม่เคารพ กฎจราจร 4. หลับใน 5. ขับรถไม่เป็น 6. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ 7. มีพฤติกรรมเห็นแก่ตัว จอดรถกีดขวางจราจร 8. ขับรถโดยประมาท เช่น ขับขี่ขณะเมา ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน ขับขี่หวาดเสียว ทำท่าย 9. ไม่มีทักษะ ขาดประสบการณ์ในการขับขี่	1. ไม่เคย หรือ ไม่มีทักษะการขับขี่ เพิ่งมาฝึกขับชั่วคราวแล้วขับออกถนนใหญ่ 2. ประมาท คึกคะนอง และประเมินสมรรถนะตัวเองผิด 3. ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน 4. พฤติกรรมขับขี่แบบไม่ใส่ใจผู้อื่น เห็นแก่ตัว มักง่าย 5. ขับขี่ล้ำเส้นแบ่งช่องทางการเดินทางอีกฝั่ง 6. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 7. ไม่รู้กฎจราจร 8. มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เส้นเลือดสมอง ตมชัก

จากตารางที่ 4.3 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอนด้านผู้ขับขี่ ส่วนใหญ่เกิดจากการไม่รู้/ไม่เคารพกฎจราจร ขาดทักษะในการขับขี่ ไม่ชำนาญเส้นทางและการเดินทางช่องทางเลนซ้าย มีพฤติกรรมประมาท คึกคะนอง และไม่มีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 4.4 ปัจจัยด้านยานพาหนะที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย
จังหวัดแม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. ไม่ได้รับการตรวจสภาพ 2. อุปกรณ์เก่าหรือชำรุด เช่น เบรก ไฟหน้า สัญญาณไฟเลี้ยว 3. บรรทุกเกิน เช่น ซ้อนจักรยานยนต์เกิน 2 คน 4. คัดแปลงสภาพรถเพื่อใช้ในกิจการท่องเที่ยว 5. คัดแปลงสภาพรถให้เพิ่มความเร็ว	1. สภาพไม่พร้อมใช้งาน 2. ประเมินสมรรถนะยานพาหนะผิด 3. ขาดการตรวจสภาพ 4. มีการตกแต่ง ต่อเติมเครื่องยนต์ อุปกรณ์ 5. เป็นประเภทรถเกียร์ออโต้ ล้อหน้าดิสเบรก 6. ขวางรถหมดสภาพ	1. คัดแปลงยานพาหนะให้ไม่เป็นไปตามกฎหมาย เช่น เปลี่ยนล้อให้เล็กลง 2. อุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบ หรือ ชำรุด หรือ เก่า 3. รถบิ๊กไบท์ที่มีขนาดใหญ่ 4. ขาดการตรวจสภาพรถ เพราะต้องใช้หมุนเวียนให้กับผู้เช่าที่มีจำนวนมาก 5. รถเก่า	1. คัดแปลงโดยเพิ่มความแรงของยานพาหนะ 2. อุปกรณ์ไม่พร้อมใช้งาน เช่น เบรกหมด ไฟไม่สว่าง 3. ไม่ตรวจสภาพยานพาหนะให้เรียบร้อยก่อนเข้าขับ 4. สภาพเก่า ชำรุด ขาดการบำรุงรักษา 5. ดูแลไม่ทั่วถึง เพราะจำนวนยานพาหนะมีมากขึ้น

จากตารางที่ 4.4 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอนด้านยานพาหนะ ส่วนใหญ่เกิดจากสภาพยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งาน ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้และการใช้ยานพาหนะผิดประเภท เช่น การดัดแปลงสภาพรถ

ตารางที่ 4.5 ปัจจัยถนนที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอบำเหน็จ จังหวัด
แม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. สภาพขรุขระ เป็นหลุม บ่อ ขาดการบำรุงรักษา โดยเฉพาะเส้นโค้งเมือง 2. การออกแบบถนนไม่ดี บางแห่งไม่รับโค้ง 3. ลักษณะถนนมีความโค้งลาดชัน 4. ก่อสร้างลาดยางผิวถนนไม่ได้มาตรฐาน ขรุขระง่าย 5. ช่องทางเดินรถแคบเกินไป 6. มีการวางสินค้าขายบนพื้นถนน 7. มีทรายบริเวณทางโค้ง	1. ผิวจราจรชำรุด เป็นหลุม ไม่เรียบ 2. ลักษณะถนนมีความแคบ เลี้ยว เป็นคอกสูงชัน 3. ถนนแคบ 4. ไหล่ทางต่างระดับ 5. มีเศษ กรวด หิน อยู่บนพื้นผิวถนน	1. ถนนเสื่อมสภาพ และชำรุด 2. ถนนแคบ 3. ลักษณะถนนเป็นโค้ง แคบหลายจุด 4. ขาดการบำรุง ดูแลรักษา 5. มีเศษหิน เศษทราย 6. อยู่ระหว่างการซ่อมบำรุง 7. ไหล่ทางต่างระดับ	1. มีทางร่วม ทางแยก จุดเสี่ยงหลายแห่ง 2. ลักษณะถนนส่วนใหญ่เป็นทางโค้ง 3. เส้นทางที่อยู่ระหว่างการซ่อมบำรุง ไม่ได้ทำความสะอาดถนน ทำให้มีเศษหิน ทราย และคราบน้ำมัน 4. ลักษณะถนนลาดชัน ลาดเอียง และลื่น

จากตารางที่ 4.5 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอบำเหน็จ จังหวัดแม่ฮ่องสอนด้านถนน ส่วนใหญ่เกิดจากลักษณะทางกายภาพของถนนที่แคบเลี้ยว สภาพผิวจราจรที่ชำรุด ขาดการดูแลบำรุงรักษา ขาดการทำความสะอาด ทำให้มีเศษหิน ทราย คราบน้ำมันบนพื้นถนนและการวางสิ่งกีดขวางรุกล้ำผิวถนน

ตารางที่ 4.6 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. ป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ไม่ชัดเจน 2. มีป้ายโฆษณา ป้าย ร้านค้า ดันไม้ ข้างทางบด บั้งการมองเห็นบริเวณทาง แยก ทางโค้ง 3. มีหมอก คว้นไฟ ลมพายุ ฝน เป็นอุปสรรคต่อผู้ขับขี่ 4. แสงไฟส่องสว่างบน ถนนมีน้อย	1. มีหมอกและคว้นมาก 2. ฝนตกทำให้ถนนลื่น 3. มีฝุ่น และลมแรง 4. รวากันถนนมีไม้ เพียงพอ 5. ข้างทางมีหญ้าขึ้นรก มี ดันไม้ใหญ่ บดบังการ มองเห็น 6. จมูกภูเขายื่นออกมาบด บังการมองเห็น 7. ป้ายบอกทาง ป้ายเตือน ไม่ชัดเจน มีเฉพาะ ภาษาไทย ทำให้ นักท่องเที่ยวต่างชาติ ไม่เข้าใจ 8. ไม่มีแสงไฟส่องสว่าง บนถนน	1. ผู้ประกอบการปล่อย ปะละเลย 2. ไม่มีป้ายหรือสัญญาณ ไฟเตือน บนถนนที่มีการ ก่อสร้าง ทั้งกลางวัน กลางคืน 3. กิ่งไม้หัก ดันไม้ล้ม ขวางบนถนน 4. คว้นไฟจากไฟไหม้ป่า 5. ทิศนวิสัยไม่ชัดเจนใน วันที่ฝนตก หมอกจัด 6. ตั้งแผงลอยขายสินค้า บนทางเท้า หรือ พื้นถนน ทำให้พื้นที่ถนนน้อยลง 7. ป้ายจราจรมีน้อย เกินไป 8. ไม่มีไฟกึ่งส่องสว่าง	1. ตั้งป้ายบดบังการ มองเห็นบริเวณทางร่วม ทางแยก 2. วางของขายบนพื้น ถนน ทำให้ทางแคบ 3. นักท่องเที่ยวเยอะ 4. ทิศนวิสัยไม่ชัดใน วันที่อากาศหนาวหมอก ลงจัด 5. บนทางเท้ามีดันไม้ ทำให้คนมาเดินบน ถนนแทน 6. ป้ายจราจรเล็กเกินไป 7. ป้ายบอกลักษณะ ถนนไม่ชัดเจน 8. ป้ายเตือนจุดเสี่ยงยัง ไม่ครบทุกจุด 9. สัตว์เลี้ยง เช่น สุนัข วัว กีดขวางทางจราจร 10. ไม่มีราวป้องกัน บริเวณขอบทาง 11. ไม่มีสัญญาณเตือน บริเวณก่อสร้าง 12. เส้นทางในหมู่บ้าน ไม่มีไฟส่องสว่าง ไม่ มีสัญญาณไฟ หรือป้าย เตือน

จากตารางที่ 4.6 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอนด้านสิ่งแวดล้อม ส่วนใหญ่เกิดจากการติดตั้งป้าย ทั้งป้ายจราจร ป้ายโฆษณา ที่บดบังการมองเห็นบริเวณที่เป็นทางร่วม ทางแยก รวมทั้งสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่แปรปรวน และสภาพแวดล้อมที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ เช่น ควันท่อไฟจากการเผา เป็นต้น

ตารางที่ 4.7 ปัจจัยด้านกฎหมายและการบังคับใช้ที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. ไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเข้มงวด กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และสถานที่เช่ารถ มีการหลีกเลียงบทลงโทษ 2. การจัดการถนนบางเส้นไม่เหมาะสม เช่น เส้นทางที่คับแคบควรให้เดินรถทางเดียว 3. จอรถไม่เป็นระเบียบ 4. ขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ กฎ วินัยจราจร 5. บทลงโทษเบาเกินไปทำให้มีการฝ่าฝืนเสมอ ๆ เช่น อัตราค่าปรับต่ำ โทษจำคุก รอลงอาญาได้ และมีการให้ประกันตัว 6. ไม่มีการกำหนดอาชญาสูงสุดของผู้ขับขี่ 7. การวางแผนจัดการจราจรไม่มีประสิทธิภาพ 8. บริเวณเขตเทศบาลมีการรื้อถ้ำพื้นที่ผิวถนนจราจร	1. ขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ไม่จับ ไม่ปรับ 2. ให้ชาวต่างชาติใช้ยานพาหนะโดยไม่มีใบขับขี่ 3. ผู้นำ ผู้บริหาร ไม่ให้ความสำคัญกับนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน 5. เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายไม่ประพฤติตนเป็นแบบอย่าง 6. ไม่มีการจัดระเบียบการจอดรถ มีรถจอดกีดขวางทางจราจร 7. เห็นแก่ประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวมากกว่า ทำให้ต้องเอาเงินภาษีคนไทยไปจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้ชาวต่างชาติ	1. เจ้าหน้าที่ไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง 2. การใช้กฎหมายหละหลวม ไม่บังคับใช้อย่างทั่วถึง 3. ขาดการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง 4. ขาดการเข้มงวดในเรื่องการจัดระเบียบการจอดรถ 5. ขาดการประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจเรื่องเครื่องหมายจราจร	1. มีการบังคับใช้กฎหมายเป็นช่วง ๆ เช่นช่วงเทศกาลท่องเที่ยว หรือกับคนบางกลุ่ม ทำให้ขาดความต่อเนื่อง ไม่จริงจัง และเลือกปฏิบัติ 2. ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยให้ความแนะนำกฎหมายวินัยจราจรต่าง ๆ 3. สถานประกอบการ ไม่มีการตรวจสอบใบขับขี่ปล่อยให้นักท่องเที่ยวเช่ารถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย 4. เจ้าหน้าที่จราจรไม่ค่อยออกปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน 5. ผู้มีอำนาจไม่ได้ให้ความสำคัญ ห่วงผลกระทบด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวมากกว่า ด้านความปลอดภัยทางถนน 6. การจัดระเบียบการจอดรถยังไม่ดี

จากตารางที่ 4.7 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ส่วนใหญ่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวด ขาดความต่อเนื่อง ไม่จริงจัง เช่น เน้นเฉพาะช่วงเทศกาลท่องเที่ยวหรือกับคนบางกลุ่ม ทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติ ตลอดจนบทลงโทษที่เบาเกินไปทำให้มีการฝ่าฝืนเสมอ ๆ

ตารางที่ 4.8 นโยบาย แผนงาน โครงการ มาตรการ หรือวิธีการ ที่หน่วยงานใช้ในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. มีการตรวจความพร้อมพนักงานขับรถทุกครั้งก่อนออกปฏิบัติงาน 2. ขับขี่รถด้วยความเร็วไม่เกิน 80 ต่อชั่วโมง 3. รณรงค์การขับขี่โดยไม่ประมาท สวมอุปกรณ์นิรภัยทุกครั้ง 4. ออกระเบียบสวมอุปกรณ์นิรภัยทุกครั้งที่ผ่านมาเข้าออกสถานที่ราชการ 5. มีการใช้บทลงโทษที่รุนแรงเพื่อเป็นแบบอย่าง 6. มีการตรวจสภาพรถเป็นประจำ 7. มีการทบทวนกฎจราจรบ่อย ๆ 8. มีการสำรวจ ประเมินการและดำเนินการซ่อมแซมถนน ไฟส่องสว่าง ปรับปรุงไหล่ทางถนนให้มีสภาพพร้อมใช้งาน 9. จัดตั้งหน่วยกู้ชีพ กู้ภัย ลดความสูญเสีย 24 ชม.	1. ให้ทุกคนสวมหมวกนิรภัย 2. ใช้รถที่มีสภาพพร้อม และมีการตรวจสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ 3. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด 4. อบรม ครู นักเรียน ให้มีความรู้เรื่องกฎจราจร 5. ไม่ขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกำหนด 6. ทำแผนที่จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 7. ร่วมทำวิจัยและนำเสนอข้อมูลการวิจัยสะท้อนให้ผู้บริหารระดับอำเภอ จังหวัดทราบ 8. มีระเบียบปรับเจ้าหน้าที่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในสถานที่ราชการ 9. ตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร 10. จัดระเบียบการจราจรบนถนน และอำนวยความสะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน	1. จัดเจ้าหน้าที่จราจรดูแลให้ความสะดวกบริเวณโรงเรียน ช่วงเช้าและเย็น รวมถึงอำนวยความสะดวกให้หน่วยงานต่าง ๆ 2. อบรม ให้คำแนะนำเรื่องการขับขี่และกฎจราจร ให้ตระหนักถึงกฎจราจร และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด 3. ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานราชการ เมื่อมีการร้องขอ 4. คัดกรองลูกค้า ให้เข้าเฉพาะผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับเท่านั้น 5. อธิบายกฎจราจรเบื้องต้นให้ผู้ลูกค้าทราบก่อนนำรถออกไปใช้	1. กั้นข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับ กกก.ระดับอำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2. รณรงค์การสวมหมวกกันน็อก คาดเข็มขัดนิรภัย และการขับขี่อย่างปลอดภัย เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บ 3. สร้างความตระหนักเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับผู้ขับขี่ และเน้นย้ำให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่อย่างระมัดระวัง 4. ประชาสัมพันธ์ ให้คำแนะนำ ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในการเข้าถึงระบบสุขภาพ 1669 หน่วยกู้ชีพ

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
10. ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟ ทาสีเส้นให้ชัดเจน บริเวณจุดเสี่ยง 11. ดำเนินโครงการป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาล เช่น ตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร, ออกให้บริการคำแนะนำแก่นักท่องเที่ยวเรื่องความปลอดภัยทางถนน 12. จัดประชุมเน้นย้ำการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนของแต่ละหน่วยงาน	11. ปรับปรุง ซ่อมแซม พื้นผิวถนนให้ใช้การได้ดี		5. นำเสนอข้อมูล สถิติ การเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ข้อมูล หาสาเหตุ เพื่อจัดทำ รายงาน พัฒนาแนวทาง รongรับอุบัติเหตุทางถนน 6. ส่งเสริมนโยบายสวมหมวกกันน็อก 100% 7. ออกระเบียบโทษ ปรับมีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร 8. ให้การรักษาพยาบาล ผู้ประสบอุบัติเหตุ 9. ร่วมวางแผนเชิงป้องกัน เช่น การซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่ การอบรม CPR เบื้องต้น ระบบส่งต่อ เพื่อสนับสนุนระบบช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ให้รอดชีวิตและทุพพลภาพน้อยที่สุด 10. สนับสนุนการลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น รณรงค์เมาไม่ขับ

จากตารางที่ 4.8 แสดงให้เห็นว่า มาตรการหรือวิธีการของหน่วยงาน ในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน แบ่งออกได้เป็น 5 หน่วยงานหลัก

บทบาทหน้าที่ของ 5 หน่วยงานหลักในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

1. ตำรวจจราจร ดำเนินการควบคุมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การอบรมความรู้ด้านการจราจร การตั้งด่านตรวจกวดขันวินัยจราจรและอำนวยความสะดวก การประชาสัมพันธ์ข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น แผนที่จุดเสี่ยง



ภาพที่ 4.1 การตั้งด่านตรวจกวดขันวินัยจราจรและอำนวยความสะดวก



ภาพที่ 4.2 แผนที่จุดเสี่ยง อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

2. กรมทางหลวง ดำเนินการประสานงานด้านถนนและวิศวกรรม ในการสำรวจและประมาณการ การปรับปรุงซ่อมแซมถนน ไฟฟ้าส่องสว่าง อุปกรณ์ควบคุมจราจร เช่น ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ดีไซน์แบ่งทิศทางการจราจร ราวกันอันตราย เป็นต้น



ภาพที่ 4.3 การซ่อมบำรุงถนนสายเฉลิมพระเกียรติ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน



ภาพที่ 4.4 การซ่อมบำรุงถนนสายเฉลิมพระเกียรติ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

3. เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ดำเนินการในเรื่องข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุและการช่วยเหลือฉุกเฉิน โดยสนับสนุนการลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น รณรงค์เมาไม่ขับ ส่งเสริมนโยบายสวมหมวกกันน็อก 100% เป็นต้น การรักษายาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุ การร่วมวางแผนเชิงป้องกัน เช่น การซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่ การอบรมการช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (CPR) การให้ความรู้เกี่ยวกับระบบส่งต่อ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุให้รอดชีวิตและทุพพลภาพน้อยที่สุด เป็นต้น



ภาพที่ 4.5 การซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่



ภาพที่ 4.6 การอบรมการช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (CPR)



ภาพที่ 4.7 การอบรมให้ความรู้การปฏิบัติงานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน
ให้กับบุคลากรสาธารณสุขและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการในเรื่องการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ด้านการจราจรเพื่อใช้ป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การอบรมฟื้นฟูศักยภาพอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน การล้างทำความสะอาดถนนและทาสีตีเส้นจราจร การจัดระเบียบพื้นที่ผ่อนผันจำหน่ายสินค้าเทศบาลตำบลปาย การปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวาดขันวินัยจราจร ตลอดจนตั้งด่านและจุดตรวจบริการนักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลสำคัญ



ภาพที่ 4.8 เทศบาลตำบลปาย มอบอุปกรณ์จราจรให้แก่สถานีตำรวจภูธรปาย



ภาพที่ 4.9 กิจกรรมล้างถนนเพื่อเมืองปายใสสะอาด

5. หน่วยงานอื่น ๆ สมาคมอาสาผู้ภัยปายสามัคคีการกุศล ดำเนินการช่วยเหลืองานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน รวมถึงงานสาธารณภัยต่าง ๆ



ภาพที่ 4.10 การออกปฏิบัติงานของสมาคมอาสาผู้ภัยปายสามัคคีการกุศล



ภาพที่ 4.11 การออกปฏิบัติงานของสมาคมอาสาภัยพิบัติฯ ร่วมกับ
หน่วยงานอื่นในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่พลัดตกเขา



**ตารางที่ 4.9 ความสำเร็จในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย
จังหวัดแม่ฮ่องสอน**

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. พนักงานขับรถมีความตื่นตัวอยู่ในความไม่ประมาท 2. ยานพาหนะอยู่ในสภาพพร้อมใช้ตลอดเวลา 3. ลดค่าใช้จ่ายในการสูญเสียค่าบำรุงรักษา และยืดอกอายุการใช้งาน 4. ได้รับความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ 5. เด็กและเยาวชน มีความรู้ความเข้าใจ เกิดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน 6. ผู้ประกอบการมีความตระหนักและเข้าใจปัญหาอุบัติเหตุและมีการแจ้งเหตุมากขึ้น 7. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง	1. การจราจรทางถนนในชุมชนมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น 2. มีการนำผลการศึกษามาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสมตรงจุด 3. เจ้าหน้าที่ รพ.ปาย ปฏิบัติตามระเบียบ สวมหมวกนิรภัย 100% 4. เจ้าหน้าที่สามารถให้คำแนะนำ และตักเตือนนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนได้	1. ลดจำนวนอุบัติเหตุการจราจรทางถนนลงได้ 2. ผู้มาใช้บริการรถเช่ามีความรู้เรื่องกฎจราจร มีมารยาทการขับขี่ที่ดีขึ้น 3. ผู้มาใช้บริการรถเช่ามีความรู้เรื่องกฎจราจร มีมารยาทการขับขี่ที่ดีขึ้น	1. ประชาชนมีความตระหนักและระมัดระวังมากขึ้น 2. การบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง 3. หน่วยงานอื่น ๆ มีการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 4. มีการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น 5. มีข้อมูลรายงานเกี่ยวกับดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และมีการคืนข้อมูลให้กับชุมชน 6. มีเครือข่ายช่วยเหลือผู้ประสบเหตุอย่างรวดเร็ว ช่วยลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการ มากขึ้น 7. การฝ่าฝืนกฎจราจรลดลง

จากตารางที่ 4.9 แสดงให้เห็นว่า ความสำเร็จในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน คือ จำนวนอุบัติเหตุ และการฝ่าฝืนกฎจราจรลดลง จากการดำเนินการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกเพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับประชาชน และนักท่องเที่ยว โดยความร่วมมือจากโรงพยาบาลปาย สถานีตำรวจภูธรปาย อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านอำเภอปาย พบว่า จำนวนอุบัติเหตุ และผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ 2560 ลดลง เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2559 รวมทั้งการจัดกิจกรรมให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนเกี่ยวกับกฎจราจรและจัดทำโครงการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พบว่า เด็กและเยาวชนมีความรู้ มีจิตสำนึก รู้จักวิธีป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ และสามารถประชาสัมพันธ์ต่อในชุมชนได้

**ตารางที่ 4.10 ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของ
อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน**

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. การจัดสรรงบประมาณ ล่าช้า ทำให้ถนนไม่ได้รับ การซ่อมแซม 2. ไม่ได้รับความร่วมมือ จากผู้ประกอบการรถเช่า ในการให้เช่าเฉพาะผู้ที่มิ ใบอนุญาตขับขี่ 3. นักท่องเที่ยวต่างชาติไม่ ทราบกฎจราจร 4. การประชาสัมพันธ์ไม่ ทั่วถึง ทำให้เด็กและ เยาวชน เข้าร่วมกิจกรรม เกี่ยวกับความปลอดภัยทาง ถนนน้อย 5. ปัญหาการสื่อสารกับ ชาวต่างชาติเมื่อเกิด อุบัติเหตุ 6. ขาดอุปกรณ์ดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทาง ถนน 7. มีผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงด่าน กวดขันวินัยจราจร 8. ตำรวจจราจรไม่เข้มงวด ในการบังคับใช้กฎหมาย 9. มีการใช้สิทธิพลข่มขู่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	1. ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร 2. ไม่ตระหนักในเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน 3. งบประมาณดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทาง ถนนน้อย 4. ไม่สามารถบังคับใช้ กฎหมายได้จริงจัง ต่อเนื่อง 5. ส่งเสริมการท่องเที่ยว มากกว่าความปลอดภัย ทางถนน 6. นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติไม่เข้าใจป้าย จราจรภาษาไทย 7. ความร่วมมือด้านความ ปลอดภัยทางถนนจาก ประชาชน หน่วยงาน มี น้อย 8. กำลังคนด้านตำรวจ จราจรไม่เพียงพอ 9. ป้ายเตือนมีไม่เพียงพอ 10. การสื่อสาร ภาษาต่างประเทศ 11. ผู้ประกอบการรถเช่า ไม่ให้ความร่วมมือในการ ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ ของผู้เช่า	1. การบังคับใช้กฎหมาย ไม่จริงจัง ปลดปล่อย กับผู้ขับขี่ที่ทำผิด และ ผู้ประกอบการรถเช่า 2. องค์การปกครองส่วน ท้องถิ่น ผู้ประกอบการ ร้านรถเช่า และประชาชน กลุ่มเสียผลประโยชน์ ไม่ให้ความร่วมมือด้าน ความปลอดภัยทางถนน อย่างจริงจัง 3. นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติไม่รู้กฎจราจร เท่าที่ควร ทำให้ขาดความ ร่วมมือ ละเลย การปฏิบัติ ตามกฎจราจร 4. ขนพาหนะเก่า ชำรุด ไม่พร้อมใช้ 5. การจัดการจราจร เส้นทางเดินรถมีการ ปรับเปลี่ยนบ่อย 6. การวางสิ่งกีดขวางบน พื้นผิวถนน เช่น แผงลอย ขายของ 7. การสื่อสารกับ ชาวต่างชาติ	1. ผู้ประกอบการร้านรถ เช่าให้ผู้ขับขี่ที่ไม่มี ใบอนุญาตขับขี่เช่ารถ 2. ผู้ขับขี่มีจำนวนมาก เกินไป ถนนไม่สามารถ รองรับได้ 3. คัมสุรา ของมีเมา ขณะขับขี่ 4. รถบรรทุกขนวัสดุไม่ มีผ้าคลุมมิดชิด 5. ขาดความร่วมมือ เชื่อมโยง ระหว่าง หน่วยงานและ ประชาชน แบบบูรณา การ ยังไม่เป็นรูปธรรม 6. ขาดระบบติดตาม ประเมินผล ในการนำ ข้อมูลความปลอดภัย ทางถนนที่วิเคราะห์แล้ว ไปใช้ 7. ไม่นานโยบาย และ บทลงโทษมาใช้อย่าง เคร่งครัด ขาดความ ต่อเนื่อง 8. บุคลากรทาง การแพทย์ไม่เพียงพอ

จากตารางที่ 4.10 แสดงให้เห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ส่วนหนึ่งเป็นผลของการเป็นเมืองท่องเที่ยว ที่มีการสนับสนุนนโยบายด้านการท่องเที่ยวมากจนเกินไป จนไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ และยังไม่ได้รับความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนจากสถานประกอบการร้านค้าเช่าแท็กซี่ เช่น การไม่ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ การบริการรถเช่าให้นักท่องเที่ยวที่ขับรถไม่เป็น เป็นต้น ในขณะที่หน่วยงานของรัฐก็ยังไม่ได้ให้ความร่วมมืออย่างแท้จริงเนื่องจากมีผลกระทบต่อกลุ่มผู้เสียผลประโยชน์ อีกทั้งยังมีความต้องการด้านกำลังคนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ และอุปกรณ์ด้านจราจร เช่น กรวยยาง ป้ายจราจร เป็นต้น รวมถึงบุคลากรด้านสาธารณสุขที่มีภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นจากการรักษาพยาบาลนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ประสบเหตุ ทำให้ผู้มาใช้บริการได้รับบริการล่าช้า ตลอดจนภาษากีฬาก็เป็นอุปสรรคในการสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้ประสบเหตุเช่นกัน

ตารางที่ 4.11 สิ่งที่ต้องการพัฒนาในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. การให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร 2. ปรับปรุงถนนให้มีสภาพดีอยู่เสมอ 3. มีการประเมินสถานการณ์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และหาแนวทางแก้ไข 4. ขยายถนนให้กว้างขึ้น 5. ปรับปรุงป้ายจราจรที่ชำรุด หรือไม่ชัดเจน 6. นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติควรศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวมาล่วงหน้า	1. การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด 2. ให้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหาระบบความปลอดภัยทางถนนแบบภาคีเครือข่าย 3. มีอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ เช่น รวกันกำแพงคอนกรีต 4. การเก็บค่ารักษาพยาบาลจากชาวต่างชาติที่เข้ามารับบริการจากการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดการสูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล	1. มีตำรวจท่องเที่ยวประจำอยู่ที่ด่านตรวจ 2. ตั้งด่านตรวจแบบบูรณาการ โดยมีเจ้าหน้าที่จากหลายหน่วยงาน ในช่วงเทศกาล 3. การตรวจสอบสภาพของยานพาหนะที่นำมาให้เช่าให้มีสภาพพร้อมใช้เสมอ 4. การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดกับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติ เพื่อจัดระเบียบ 5. ซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดและทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ	1. ปรับปรุงถนนให้มีสภาพดี โดยเฉพาะเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ 2. มีจุดตรวจที่คอยอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 3. มีการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยดำเนินการ จับปรับ ดัดถูก ตามขั้นตอนจริง 4. กำจัดป้ายจราจรเก่าหรือป้ายโฆษณาที่บดบังการมองเห็นบริเวณทางร่วมทางแยก

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
7. ประชาสัมพันธ์สร้าง ความตระหนักเรื่องมารยาท ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับ ผู้อื่น เช่น การจอดรถให้ เป็นระเบียบเพื่อความ คล่องตัวของการจราจร	5. ให้มีวิทยากรสำรวจ จราจร ในการให้ความรู้ ด้านความปลอดภัยทาง ถนน 6. การประสานความ ร่วมมือ จากหลายๆ ฝ่าย เช่น ปก. รพ. ตร. อปท.	6. จัดระเบียบถนนและ ทางเท้าอย่างเคร่งครัด	5. มีการตรวจสอบภาพ ความพร้อม ความ เหมาะสม ของ ยานพาหนะที่นำมา ให้บริการเช่า 6. กำหนดประเภทรถที่ สามารถขับขี่ในตัว อำเภอฯ เช่น ต้องเป็น รถที่ไม่ถูกดัดแปลง เป็นต้น

จากตารางที่ 4.11 แสดงให้เห็นว่า สิ่งที่ต้องการพัฒนาในการบริหารจัดการความปลอดภัย
การจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีดังนี้ ด้านผู้ขับขี่ ได้แก่ การสร้างกระแสให้
ผู้ขับขี่ศึกษาหาความรู้ สร้างความเข้าใจ ข้อมูลพื้นฐาน ข้อปฏิบัติ หรือศึกษาเส้นทางที่ท่องเที่ยวมา
ก่อนล่วงหน้า ด้านยานพาหนะ ได้แก่ การเน้นย้ำให้ผู้ประกอบการร้านค้าเช่าให้ความใส่ใจตรวจ
สภาพของยานพาหนะที่นำมาให้เช่าให้มีสภาพพร้อมใช้เสมอ ด้านถนน ได้แก่ การรวบรวมข้อมูล
การเกิดอุบัติเหตุไปวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้เป็นปัจจุบัน และหาแนวทางป้องกันการเกิด
อุบัติเหตุที่จุดเสี่ยงดังกล่าว ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การติดตั้งป้ายจราจรที่มีสภาพสมบูรณ์ สามารถ
มองเห็นชัดเจน สื่อความหมายได้เข้าใจตรงกัน และเพิ่มอุปกรณ์จราจรด้านความปลอดภัย เช่น แผง
กั้นจราจร แบบเออร์ เป็นต้น ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ได้แก่ การอบรมให้ความรู้เรื่องวินัย
จราจรโดยมีวิทยากรจากสถานตำรวจภูธรปายโดยตรง เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันในเรื่อง
กฎระเบียบ วินัยจราจร และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง การตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรแบบ
บูรณาการ ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประจำจุดตรวจและมี
ตำรวจท่องเที่ยวร่วมด้วยเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการสื่อสาร ตลอดจนมีการบังคับใช้กฎหมาย
อย่างตรงไปตรงมา

ตารางที่ 4.12 ข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. จัดให้มีรถสาธารณะบริการนักท่องเที่ยวตามจุดท่องเที่ยวต่างๆ อย่างถูกกฎหมาย 2. เพิ่มวันและเวลาในการตรวจสอบสภาพรถ 3. ผู้ประกอบการร้านอาหารให้ความร่วมมือเจ้าหน้าที่ในการจัดการระเบียบ ผู้ประกอบการรถเช่า โดยให้เช่าเฉพาะผู้มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น 4. สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน ตรวจจับและลดอุบัติเหตุให้มากขึ้น 5. มีหน่วยงานหลักในพื้นที่รับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยตรง	1. มีเขตจำกัด และตรวจจับความเร็ว 2. มีป้ายจราจรทุกจุดเสี่ยง 3. สร้างข้อตกลงกับผู้ประกอบการร้านอาหารให้มีกรอบรถควบคุมนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาใช้บริการเช่ารถอย่างเข้มงวด 4. มีพื้นที่สำหรับให้นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้บริการเช่ารถฝึกหัดขับ และทำความเข้าใจกฎจราจรเบื้องต้น 5. มีการนำผลจากการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนไปประยุกต์ใช้ 6. เพิ่มความเข้มงวดกับการขับขี่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	1. ประชาสัมพันธ์ มาตรการการปฏิบัติตามกฎจราจร ปลุกฝังค่านิยม อบรมให้รู้ให้เข้าใจ เรื่องมารยาทของผู้ใช้ถนน 2. ฝึกฝนภาษาต่างประเทศเพื่อสื่อสารกับนักท่องเที่ยวให้มีความเข้าใจตรงกัน 3. ป้ายจราจรควรมี 3 ภาษา ไทย อังกฤษ จีน 4. มีป้ายประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 5. มีรถบริการสาธารณะที่ได้มาตรฐานบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปสถานที่ท่องเที่ยวที่สะดวกและปลอดภัย เพื่อลดจำนวนยานพาหนะบนท้องถนน	1. เข้มงวดควบคุมเรื่องใบอนุญาตขับขี่กับนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถเช่า 2. มีการติดตามประเมินผล ปรับปรุงแก้ไข การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน 3. แบ่งขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้ชัดเจน 4. ผู้ประกอบการร้านอาหารเช่าต้องไม่ให้บริการรถเช่ากับนักท่องเที่ยวที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 5. มีการให้รางวัลในการเป็นแบบอย่างที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน 6. ให้มีฝ่ายเก็บข้อมูลสถิติ และวิเคราะห์สาเหตุ ปัจจัย เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ

จากตารางที่ 4.12 แสดงให้เห็นว่า ข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีดังนี้ ด้านผู้ขับขี่ ได้แก่ การมีพื้นที่สำหรับให้นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้บริการเช่ารถ ได้ฝึกหัดขับและทำความเข้าใจกฎจราจรเบื้องต้น

ด้านยานพาหนะ ได้แก่ การจัดให้มีรถบริการสาธารณะที่ได้มาตรฐานบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อลดจำนวนยานพาหนะบนท้องถนน ด้านถนน ได้แก่ การใช้ประโยชน์จากแผนที่จุดเสี่ยง โดยให้มีฝ่ายเก็บข้อมูลทางสถิติมาวิเคราะห์หาสาเหตุ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรทางถนน ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การจัดทำป้ายจราจร 3 ภาษา (ไทย อังกฤษ จีน) เพื่อสื่อความหมายให้เข้าใจได้ตรงกัน สามารถปฏิบัติตามได้อย่างทันทั่วทั้ง ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ได้แก่ การกำหนดบทบาทหน้าที่มอบหมายให้มีหน่วยงานหลักในพื้นที่รับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยตรง และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ร่วมเป็นคณะทำงานโดยมีการแบ่งขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างชัดเจน และผู้ประกอบการร้านรถเช่าควรให้ความร่วมมือเจ้าหน้าที่ในเรื่องการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้มาใช้บริการ โดยให้เช่ารถเฉพาะผู้มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น ตลอดจนการให้รางวัลการเป็นแบบอย่างที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนนของคนในพื้นที่

ตารางที่ 4.13 เป้าหมายของการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
การสร้างความรู้ ความเข้าใจในเรื่องวินัยจราจร เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ชาวต่างชาติให้เกิดทักษะ และสามารถประพฤติตนได้อย่างถูกต้อง มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ตลอดจนมีงบประมาณสนับสนุนกิจกรรมหรือโครงการที่ประชาสัมพันธ์เสริมสร้างการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	การสร้างความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อสร้างมาตรการทางสังคมในการแสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือหน่วยงานละเว้นหน้าที่อันเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน	การกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระจำเป็นเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไข โดยมีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในการสร้างข้อตกลงร่วมกัน เกิดเป็นแนวทางปฏิบัติเดียวกัน	การสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการลดจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน ของคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

จากตารางที่ 4.13 แสดงให้เห็นว่า เป้าหมายของการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน คือ การกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์หลักในการดำเนินงาน โดยมีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ และประสานความร่วมมือกับเครือข่ายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจและข้อตกลงร่วม ไว้เป็นแนวปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน แสดงให้เห็นถึงความตระหนักจิตสำนึก มีความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน ของคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้ ทั้งนี้หากอำเภอปายสามารถบรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้ ก็จะเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในสายตาของนานาชาติประเทศ เกิดเป็นรายได้ทางเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยว ที่จะกระตุ้นการพัฒนาในหลาย ๆ ด้านของประเทศต่อไป



ตารางที่ 4.14 วิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านผู้ขับขี่ที่คาดว่าจะนำไปใช้ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. จัดอบรมหรือสอบใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับชาวต่างชาติ โดยได้รับการรับรองจากสถาบัน 2. ไม่บริการรถเช่ากับผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 3. สร้างสื่อประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น เมาไม่ขับ การมีน้ำใจ การเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจร 4. มีการจำกัดความเร็วบนถนนทุกเส้น	1. ไม่อนุญาตให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่มีสิทธิขับรถ 2. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เช่น จับกุมทันทีเมื่อพบการกระทำความผิด 3. ประชาสัมพันธ์สร้างวินัยการใช้รถใช้ถนน 4. ไม่ซ้อน 3 5. สร้างพื้นที่สำหรับให้นักท่องเที่ยวฝึกขับขี่และให้ความรู้ก่อนให้เช่ายานพาหนะ 6. ห้ามซ้อน 3 คน	1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีบทบาท ให้ความรู้สร้างความเข้าใจ เรื่องการใช้รถใช้ถนน เครื่องหมายจราจร ให้สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง 2. มีการตรวจใบอนุญาตขับขี่ของนักท่องเที่ยวที่ให้บริการเช่ารถอย่างเข้มงวด 4. สร้างความตระหนักในความปลอดภัย เช่น รมรงค์ให้สวมอุปกรณ์ป้องกันขณะขับขี่ ไม่ประมาท 5. มีการทำประกันภัย ผู้ขับขี่ หรือบุคคลที่สอง 6. กระตุ้นให้ใช้บริการรถเช่าที่น่าเชื่อถือ 7. นักท่องเที่ยวควรศึกษาเส้นทางการเดินทางมาล่วงหน้า	1. ผู้ประกอบการร้านรถเช่าต้องมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 2. มีการจัดฝึกฝนทักษะการขับขี่ให้เกิดความชำนาญกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมทั้งการอบรมให้ความรู้เรื่องกฎจราจร และเน้นย้ำจุดเสี่ยงอันตราย 3. การปฏิบัติตามกฎจราจร มีวินัย มารยาท มีความรับผิดชอบ ในการขับขี่ 4. ไม่พกกระเป๋าใบใหญ่ รุงรัง

จากตารางที่ 4.14 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่ม แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านผู้ขับขี่ ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งสามารถนำมาจัดกรอบความคิดเห็นตามทฤษฎี PRECEDE ได้ดังนี้

1. ปัจจัยนำ ได้แก่ ความรู้ ประสบการณ์ จากการศึกษาข้อมูลล่วงหน้าก่อนการท่องเที่ยว และความเข้าใจในกฎจราจร สามารถปฏิบัติตามได้

2. ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การให้บริการรถเช่ากับผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และทักษะการขับจี้รถจักรยานยนต์

3. ปัจจัยเสริม ได้แก่ การสร้างสื่อประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนและมาตรการที่ผู้ประกอบการร้านรถเช่าต้องมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.15 วิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านยานพาหนะที่คาดว่าจะนำไปใช้ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. ไม่อนุญาตให้นำยานพาหนะที่มีการดัดแปลงมาบริการให้เช่ากับนักท่องเที่ยว 2. การตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ส่วนควบยานพาหนะให้มีสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้ 3. นำยานพาหนะเข้ารับการตรวจสภาพประจำปี	1. มีการบังคับใช้กฎหมายกับผู้นำยานพาหนะที่มีการดัดแปลงมาใช้ 2. ยานพาหนะที่นำมาให้บริการเช่าควรเป็นประเภทเกียร์ธรรมดา 3. ยานพาหนะต้องได้มาตรฐาน มีอุปกรณ์ส่วนควบครบ	1. ยานพาหนะต้องไม่ถูกดัดแปลงให้มีเสียงดัง 2. ยานพาหนะที่บรรทุกของควรมีผ้าคลุมมิดชิด 3. มีการตรวจสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ตลอดเวลา 4. ติดตั้งระบบ GPS กับยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าทุกคัน	1. รมรณรงค์การบริการให้เช่ารถจักรยานยนต์ 2. ยานพาหนะต้องมีสภาพพร้อมใช้ตามมาตรฐานความปลอดภัยของกรมขนส่งทางบก 3. มีการซ่อมบำรุงยานพาหนะก่อนนำมาให้บริการให้เช่าทุกครั้ง

จากตารางที่ 4.15 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่ม แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านยานพาหนะ ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งสามารถนำมาจัดกรอบความคิดเห็นตามทฤษฎี PRECEDE ได้ดังนี้

1. มีปัจจัยนำ ได้แก่ สภาพยานพาหนะที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน ได้รับการตรวจสภาพเป็นประจำตามระยะเวลาที่กำหนด

2. ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การรณรงค์ให้เช่ารถจักรยานยนต์หรือกำหนดให้ยานพาหนะที่นำมาให้บริการเช่าเป็นประเภทเกียร์ธรรมดาเท่านั้น และการบังคับใช้กฎหมายกับผู้นำยานพาหนะที่มีการดัดแปลงมาใช้

3. ปัจจัยเสริม ได้แก่ การติดตั้งระบบ GPS กับยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าทุกคัน

ตารางที่ 4.16 วิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านถนนที่คาดว่าจะนำไปใช้ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. ประชาชนช่วยแจ้งผู้รับผิดชอบทราบ กรณีเห็นถนนที่มีความเสียหาย 2. หน่วยงานรับผิดชอบด้านถนน ควรตั้งงบประมาณในการดูแลซ่อมแซม ปรับปรุงถนนให้มีสภาพพร้อมใช้ ทั้งในพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยง และพื้นที่ทั่วไป 3. เส้นแบ่งช่องเดินรถเส้นบนถนนควรทาสีให้ชัดเจน	1. มีการซ่อมผิวถนนให้เรียบ 2. การตัดจุกโค้ง หรือขยายถนนเพิ่ม เพื่อเพิ่มการมองเห็น 3. สำรวจ วิเคราะห์ จุดเสี่ยง เพื่อหาทางป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น 4. วัสดุทำถนนควรมีคุณภาพ เพื่อให้ได้ถนนที่ได้มาตรฐาน ไม่เสียบ่อย 5. ทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษ ทราย กรวด หิน บนผิวถนน	1. ต้องเป็นถนนที่สัญจรได้สะดวก ง่ายต่อการให้ความช่วยเหลือ EMS 2. ไม่มีสิ่งกีดขวางบนถนน เว้นแต่มีกิจกรรมท้องถิ่นที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง 3. ตรวจสอบสภาพถนนอยู่เสมอ เพื่อซ่อมบำรุงให้ได้มาตรฐาน	1. แบ่งโซนการใช้ยานพาหนะในพื้นที่ เช่น โซนในตัวเมืองให้ใช้รถไฟฟ้า รถจักรยาน 2. บนถนนไม่ควรมีสิ่งกีดขวาง เช่น ป้ายโฆษณา แผงขายสินค้า 3. ตรวจสอบ ซ่อมแซมถนนให้มีสภาพดี ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะเส้นหลัก 4. เส้นทางสถานที่ท่องเที่ยวควรปรับปรุงเป็นถนนลาดยาง 5. ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการทำแผนที่จุดเสี่ยง

จากตารางที่ 4.16 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่ม แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านถนน ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งสามารถนำมาจัดกรอบความคิดเห็นตามทฤษฎี PRECEDE ได้ดังนี้

1. ปัจจัยนำ ได้แก่ วัสดุที่ใช้ในการสร้างถนนควรมีคุณภาพ เพื่อให้ได้ถนนที่ได้มาตรฐาน
2. ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การไม่มีสิ่งกีดขวางรูกล้ำพื้นผิวการจราจร และหน่วยงานรับผิดชอบด้านถนน ควรตั้งงบประมาณในการดูแล ซ่อมแซม ปรับปรุง ทำความสะอาดถนนให้มีสภาพพร้อมใช้อยู่เสมอ

3. ปัจจัยเสริม ได้แก่ ประชาชนมีส่วนร่วมช่วยกันดูแลโดยช่วยแจ้งผู้รับผิดชอบทราบ หากพบถนนที่มีความเสียหาย ตลอดจนการที่ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการทำแผนที่จุดเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

ตารางที่ 4.17 วิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะนำไปใช้ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. ใช้ป้ายเตือน หรือ สัญญาณเตือน ที่ชัดเจน หรือมีการเคลื่อนไหว บริเวณจุดเสี่ยง จุดอันตราย 2. เพิ่มไฟส่องสว่างให้เพียงพอ 3. รื้อ ถอน สิ่งกีดขวางที่บดบังทัศนวิสัย และกีดขวางทางจราจร เช่น ต้นไม้ ป้ายโฆษณา บริเวณทางแยก 4. ประชาสัมพันธ์ สภาพแวดล้อมขณะนั้น เพื่อให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวัง	1. มีป้ายจราจร สัญญาณจราจร ที่ชัดเจน และเป็นภาษาต่างประเทศ 2. มีป้ายเตือนจุดเสี่ยง จุดอันตราย 3. มีการปรับภูมิทัศน์อย่างต่อเนื่อง เช่น ตัดหญ้า ตัดจมูกเขา 4. มีสัญญาณเตือนบริเวณจุดอันตราย ทางร่วม ทางแยก เช่น สันชะลอความเร็ว	1. ไม่ควรมีป้ายโฆษณา ขนาดใหญ่ บริเวณทางร่วมทางแยก 2. กำหนดระยะการวางแผงลอย หรือสิ่งกีดขวาง บริเวณข้างถนน	1. ซ่อมบำรุงไฟส่องสว่างที่เสียให้กลับมาใช้งานได้ดี และเพิ่มไฟส่องสว่างให้มากขึ้นตลอดทาง 2. จัดระเบียบป้าย ประชาสัมพันธ์ โฆษณา ที่บังการทัศนวิสัยการมองเห็น 3. ป้ายจราจรควรติดตั้งให้ชัดเจนกว่าป้ายโฆษณา และมีสภาพดี ชัดเจน 4. ทำความสะอาด บริเวณข้างทางให้เกิดทัศนวิสัยที่ชัดเจน เช่น หลุมรกร หรือ กิ่งไม้ที่ขึ้นออกมาในพื้นที่ถนน

จากตารางที่ 4.17 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่ม แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งสามารถนำมาจัดกรอบความคิดเห็นตามทฤษฎี PRECEDE ได้ดังนี้

1. ปัจจัยนำ ได้แก่ การมีป้ายจราจรที่มีสภาพดี มองเห็นได้ชัดเจน
2. ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ มีป้ายจราจร ระบุข้อความภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เพื่อเตือนจุดเสี่ยง จุดอันตราย
3. ปัจจัยเสริม ได้แก่ มีไฟส่องสว่างที่เพียงพอ มีการปรับปรุงทัศนียภาพทัศนวิสัยในการมองเห็น เช่น รื้อถอนป้ายที่ไม่มีความจำเป็น ตัดหญ้าข้างทาง ตัดจุกเขา เป็นต้น

ตารางที่ 4.18 วิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ที่คาดว่าจะนำไปใช้ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	กลุ่มที่ 4
1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องบังคับใช้กฎหมายเข้มงวดมากกว่านี้ ไม่หลีกเลี่ยง เลือกละเมิดหรือ เห็นแก่อาภินันท์	1. บังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตัว	1. บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จริงจัง ต่อเนื่อง โดยให้ถือปฏิบัติกับทุกคนอย่างเท่าเทียมไม่มีขกเว้น
2. มีระเบียบบังคับใช้กับผู้ประกอบการรถเช่าให้ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้มาใช้บริการ	2. มีบทลงโทษชัดเจนเมื่อทำผิดกฎจราจร	2. จัดตารางเวรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหมั่นออกตรวจดูแลความเรียบร้อยในการกวดขันวินัยจราจร	2. มีอาสาสมัครตำรวจจราจรออกช่วยปฏิบัติหน้าที่
3. เพิ่มจำนวนบุคลากรและอบรมภาษาต่างประเทศให้บุคลากรที่ปฏิบัติงาน	3. มีการตรวจจับความเร็วในเขตพื้นที่ชุมชน		3. กำหนดมาตรฐานของผู้ให้บริการเช่ารถให้กับสถานประกอบการรถเช่า

จากตารางที่ 4.18 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 กลุ่ม แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีบริหารจัดการองค์ประกอบด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานซึ่งสามารถนำมาจัดกรอบความคิดเห็นตามทฤษฎี PRECEDE ได้ดังนี้

1. ปัจจัยนำ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติตนเป็นแบบอย่าง ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์

2. ปัจจัยอื่น ได้แก่ การบังคับใช้กฎจราจรอย่างจริงจังต่อเนื่อง ไม่มีข้อยกเว้น ไม่เลือกปฏิบัติ
3. ปัจจัยเสริม ได้แก่ เพิ่มจำนวนบุคลากร หรือมีอาสาสมัครตำรวจจราจรออกช่วยปฏิบัติ

หน้าที่

ตอนที่ 2 การตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)

ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 5 ตำบล เข้าร่วมให้ข้อมูล จำนวน 385 คน ประกอบด้วย ตำบลเวียงใต้ จำนวน 85 คน ตำบลเวียงเหนือ จำนวน 65 คน ตำบลแม่นาเติง จำนวน 105 คน ตำบลแม่อู้อี จำนวน 60 คน และตำบลทุ่งยาว จำนวน 70 คน แบ่งเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ มีจำนวน 385 ตัวอย่าง โดยเก็บข้อมูลจากตัวแทนหลังคาเรือน ๆ ละ 1 คน ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทำการศึกษารวม 5 ตำบล ของอำเภอป่าเย็บ จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้งเพศชายและหญิง สามารถอ่าน เขียน และสื่อสารภาษาไทยได้ดี โดยเลือกจากผู้มีรายชื่อเป็นเจ้าบ้านในทะเบียนบ้าน ด้วยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ในกรณีที่เจ้าบ้านในทะเบียนบ้าน ไม่สามารถอ่าน เขียน หรือสื่อสารภาษาไทยได้ ก็จะมีการเลือกสมาชิกในครัวเรือนลำดับถัดไป ที่สามารถอ่าน เขียนและสื่อสารภาษาไทยได้ดี มาเป็นกลุ่มตัวอย่างแทน ซึ่งข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง มีดังนี้

ตารางที่ 4.19 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา
สถานภาพ อาชีพและระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอปาย (n = 385)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	155	40.26
หญิง	230	59.74
รวม	385	100.00
2. อายุ		
1 – 20 ปี	12	3.12
21 – 30 ปี	59	15.32
31 – 40 ปี	69	17.92
41 – 50 ปี	109	28.31
51 – 60 ปี	89	23.12
61 ปีขึ้นไป	47	12.21
รวม	385	100.00
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	134	34.81
มัธยมศึกษาตอนต้น	62	16.10
มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช.	85	22.08
อนุปริญญา / ปวศ.	24	6.23
ปริญญาตรี	71	18.44
อื่น ๆ	9	2.34
รวม	385	100.00

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4. สถานภาพสมรส		
โสด	74	19.22
คู่	281	72.99
ม้าย / หย่า	30	7.79
รวม	385	100.00
5. อาชีพ		
รับราชการพนักงาน ลูกจ้างของรัฐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	71	18.43
พนักงาน ลูกจ้าง เอกชน	14	3.64
ค้าขาย	76	19.74
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	49	12.73
รับจ้างทั่วไป	85	22.08
นักเรียน นักศึกษา	14	3.64
ว่างงาน / เกษียณ	23	5.97
อื่น ๆ	53	13.77
รวม	385	100.00
6. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอปาย		
1 - 10 ปี	22	5.72
11 – 20 ปี	38	9.87
21 – 30 ปี	61	15.84
31 – 40 ปี	67	17.40
41 – 50 ปี	77	20.00
51 ปีขึ้นไป	120	31.17
รวม	385	100.00

จากตารางที่ 4.19 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 59.74 มีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 28.31 รองลงมามีอายุระหว่าง 51 – 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.12 จะเห็นได้ว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีช่วงอายุอยู่ในวัยทำงานซึ่งประกอบอาชีพและอยู่อาศัยในพื้นที่ของตนเอง

สำหรับระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 34.81 รองลงมา มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. คิดเป็นร้อยละ 22.08 มีสถานภาพสมรสคู่ คิดเป็นร้อยละ 72.99 รองลงมา มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 19.22 ในด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ มีอาชีพรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 22.08 รองลงมา มีอาชีพค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 19.74

ส่วนระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอปาย ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในพื้นที่มากกว่า 51 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 31.17 รองลงมา คือ มีระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอปาย 41 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 20.00 จะเห็นได้ว่า ประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่อำเภอปาย มาแต่ดั้งเดิม

ตอนที่ 2 การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ตารางที่ 4.20 ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการทั้ง 5 ด้าน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น		ระดับที่ควรดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
1. ด้านผู้ขับขี่	4.54	0.61	มากที่สุด
2. ด้านยานพาหนะ	4.24	0.63	มากที่สุด
3. ด้านถนน	4.33	0.60	มากที่สุด
4. ด้านสิ่งแวดลอม	4.46	0.62	มากที่สุด
5. ด้านกฎหมายและการบังคับใช้	4.38	0.61	มากที่สุด

จากตารางที่ 4.20 แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัด แม่ฮ่องสอน พบว่า การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับที่ควร ดำเนินการมากที่สุดเช่นเดียวกัน

ตารางที่ 4.21 ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควร ดำเนินการด้านผู้ขับขี่

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านผู้ขับขี่			
1. ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่ สากล จึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ ยานพาหนะในอำเภอปาย	4.53	0.83	มากที่สุด
2. ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับ ขี่สากล ต้องได้รับการอบรมความรู้เรื่อง กฎจราจร และฝึกสอนการขับขี่ปลอดภัย ระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรอง โดยมี การออกไปขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้	4.50	0.93	มากที่สุด
3. ผู้ขับขี่ต้องศึกษาและวางแผนการ เดินทางท่องเที่ยวอย่างละเอียดถี่ถ้วน เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ	4.53	0.79	มากที่สุด
4. ผู้ขับขี่ต้องแต่งกายให้รัดกุมเหมาะสม เหมาะสม ไม่สวมกระโปรงยาว	4.38	0.89	มากที่สุด
5. ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พุดคุยกับผู้ขับขี่ อื่น เป็นต้น	4.62	0.76	มากที่สุด

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
6. ผู้ขับขี่ต้องมีความสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรค ประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กด ประสาท ขณะขับขี่ยานพาหนะ	4.59	0.75	มากที่สุด
7. ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพ และปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร	4.65	0.65	มากที่สุด
8. ผู้ขับขี่มีประกันภัยการท้องเที่ยวและ ประกันภัยรถเช่า	4.53	0.71	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยโดยรวม $\bar{X} = 4.54$, S.D. = 0.61			

จากตารางที่ 4.21 แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านผู้ขับขี่ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอป่าาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านผู้ขับขี่อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.54$, S.D. = 0.61) เหมือนกันทั้งหมด

ตารางที่ 4.22 ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควร
ดำเนินการด้านยานพาหนะ

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านยานพาหนะ			
1. ร้านให้บริการรถเช่า ต้องนำรถเข้าตรวจ สภาพตามกำหนดระยะเวลาและมาตรฐาน ของกรมการขนส่งทางบก	4.51	0.74	มากที่สุด
2. ร้านให้บริการรถเช่า ต้องซ่อมบำรุง ยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติ พร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า	4.55	0.75	มากที่สุด
3. ร้านให้บริการรถเช่า ต้องไม่นำ ยานพาหนะมาบริการให้เช่ากับผู้ขับขี่ ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล	3.97	1.37	มาก
4. ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องมี ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนดเช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พิกเท้า เป็นต้น อยู่ในสภาพ สมบูรณ์	4.50	0.76	มากที่สุด
5. ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้อง ไม่มีการดัดแปลง เช่น เปลี่ยนสีของโคม ไฟหน้ารถเป็นไฟซีนอล เปลี่ยนขนาดท่อ ไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณ แตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น	4.45	0.87	มากที่สุด

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
5. ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้อง ไม่มีการดัดแปลง เช่น เปลี่ยนสีของโคม ไฟหน้ารถเป็นไฟสีนอล เปลี่ยนขนาดท่อ ไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณ แตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น	4.45	0.87	มากที่สุด
6. ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้อง เป็นประเภทเกียร์ธรรมดาเท่านั้น	3.81	1.10	มาก
7. ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าต้อง ติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วย ดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อตรวจสอบ พฤติกรรมรถขับขี่ ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว เป็นต้น	3.94	1.06	มาก
8. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดบริการรถ สาธารณะที่ได้มาตรฐาน ประจำจุด สถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้บริการกับ นักท่องเที่ยว	4.21	0.96	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยโดยรวม $\bar{X} = 4.24$, S.D = 0.63			

จากตารางที่ 4.22 แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัย
การจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านยานพาหนะ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของ
อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการ
ด้านยานพาหนะอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.24$, S.D. = 0.63) เมื่อพิจารณารายแนวทาง ทุกแนวทาง
อยู่ในระดับมากที่สุด มีเพียง 3 แนวทางที่อยู่ในระดับมาก คือ ร้านให้บริการรถเช่าต้องไม่นำ

ยานพาหนะมาบริการให้เช่ากับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าต้องเป็นประเภทเกียร์ธรรมดาเท่านั้นและยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมกำกับการขับขี่ ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว เป็นต้น

ตารางที่ 4.23 ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านถนน

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านถนน			
1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อสร้างแผนที่จุดเสี่ยง	4.17	0.87	มาก
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	4.42	0.80	มากที่สุด
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง	4.45	0.75	มากที่สุด
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย	4.40	0.77	มากที่สุด
5. พื้นที่ถนนคนเดิน (ถนนชัยสงคราม) ต้องกำหนดช่วงเวลาและบริเวณ ที่ผ่อนผันให้ขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร	4.31	0.88	มากที่สุด

ตารางที่ 4.23 (ต่อ)

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
6. ห้ามกระทำการใด ๆ ที่เป็นการรบกวน กีดขวางบนพื้นที่ถนนและทางเท้า เช่น เลี้ยงสัตว์ ขายสินค้า (นอกเหนือพื้นที่ผ่อนผัน)	4.36	0.82	มากที่สุด
7. ขยายเขตทางของถนนให้กว้างขึ้น	4.11	0.86	มาก
8. เพิ่มเส้นทางสำหรับรถจักรยาน	4.21	0.96	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยโดยรวม $\bar{X} = 4.33$, S.D. = 0.60			

จากตารางที่ 4.23 แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านถนนอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$, S.D. = 0.60) เมื่อพิจารณารายแนวทาง ทุกแนวทางอยู่ในระดับมากที่สุด มีเพียง 2 แนวทางที่อยู่ในระดับมาก คือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายเพื่อสร้างแผนที่จุดเสี่ยงและขยายเขตทางของถนนให้กว้างขึ้น

ตารางที่ 4.24 ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควร
ดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านสิ่งแวดล้อม			
1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งป้าย เครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือ ลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือแนะนำ ทางจราจร	4.53	0.75	มากที่สุด
2. มีข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีน บนป้ายเครื่องหมายจราจร เพื่อสื่อความให้ เข้าใจตรงกัน	4.44	0.77	มากที่สุด
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรื้อถอนป้ายที่เก่า ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับและไม่มีความ จำเป็น เช่น ป้ายจราจร ป้ายแสดงข้อมูล สถานประกอบการที่พัก รีสอร์ท	4.48	0.73	มากที่สุด
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตัดแต่งต้นไม้ กีดขวางป้ายโฆษณาหรือติดตั้งกระจกโค้ง จราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น	4.50	0.76	มากที่สุด
5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งไฟฟ้าส่อง สว่างหรือไฟกระพริบเพิ่ม บริเวณจุดเสี่ยง อันตราย ทางแยก ทางต่างระดับ ทางลาด ชัน ทางโค้งรัศมีแคบ รวมทั้งเขตชุมชนที่มี การใช้ทางเวลากลางคืน	4.42	0.81	มากที่สุด

ตารางที่ 4.24 (ต่อ)

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนใน บริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่อง สว่าง เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลักนำทาง หรือไฟกระพริบ	4.46	0.74	มากที่สุด
7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้ง เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและ เครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน	4.50	0.68	มากที่สุด
8. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งระบบ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera)	4.34	0.91	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยโดยรวม $\bar{X} = 4.46$, S.D. = 0.62			

จากตารางที่ 4.24 แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัย
การจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของ
อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการ
ด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.46$, S.D. = 0.62) เหมือนกันทั้งหมด

ตารางที่ 4.25 ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควร
ดำเนินการด้านกฎหมายและการบังคับใช้

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านกฎหมายและการบังคับใช้			
1. ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง เรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ/จอดรถ การใช้ความเร็ว และตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.43	0.79	มากที่สุด
2. จัดระเบียบการจราจรใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการจราจร เช่น ยกเลิกการจอดแบบสลับวันคู่วันคี่ เป็น ห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดแนว ในบางเส้นทางหรือบางเวลา	4.30	0.91	มากที่สุด
3. ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคโดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งด้านเชื้อชาติ หรือช่วงเทศกาล	4.46	0.78	มากที่สุด
4. ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่ และจัดทำแผ่นพับหรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย ให้กับผู้ให้บริการรถเช่า	4.48	0.76	มากที่สุด
5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip	4.23	0.82	มากที่สุด

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

แนวทางการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน	ระดับความคิดเห็น แนวทางการจัดการความ ปลอดภัยการจราจรทางถนน		ระดับที่ควร ดำเนินการ
	$\bar{X}$	S.D.	
6. ฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศให้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวกใน การติดต่อสื่อสาร ด้านความปลอดภัยทาง ถนนของอำเภอปาย	4.38	0.82	มากที่สุด
7. เพิ่มบุคลากรตำรวจจราจร หรือ รับ บุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้าน ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	4.29	0.80	มากที่สุด
8. สร้างมาตรการทางสังคม/ข้อตกลง ชุมชน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของ อำเภอปาย	4.43	0.72	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยโดยรวม $\bar{X} = 4.38$, S.D. = 0.61			

จากตารางที่ 4.25 แสดงให้เห็นว่า ระดับความคิดเห็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านกฎหมายและการบังคับใช้ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการด้านกฎหมายและการบังคับใช้อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.38$, S.D. = 0.61) เหมือนกันทั้งหมด

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอบาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

1. ด้านผู้ขับขี่

1.1 ผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ หากไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ห้ามขับขี่รถโดยเด็ดขาด

1.2 เพิ่มการฝึกทักษะการใช้ยานพาหนะ ไม่ว่านักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีใบอนุญาตขับขี่สากลหรือไม่ ถ้าหากต้องการจะเช่ารถเพื่อการท่องเที่ยวในอำเภอบาย จะต้องผ่านการอบรมความรู้กฎจราจร สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน จุดเสี่ยงต่าง ๆ และการสอนขับขี่ยะยะสั้น โดยต้องจัดให้มีโครงการอบรมการขับขี่ยะยะสั้นให้ผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เกิดความชำนาญจากหน่วยงานรัฐหรือประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเอกชน ซึ่งจะมีการออกไปรับรองให้ก่อนจึงจะเช่ารถไปขับขี่ได้

1.3 ในกรณีผู้ขับขี่ที่ผ่านการอบรมและได้รับใบรับรองตามข้อ 1.1 หากพบว่าประพฤติผิดกฎจราจร จะต้องถูกเพิกถอนใบรับรองนั้น และต้องเข้ารับการอบรมดังกล่าวใหม่

1.4 มีจิตสำนึก มีมารยาท มีวินัยจราจร ขับขี่อย่างระมัดระวัง สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้ ไม่ขับเร็วเกินไปในเขตชุมชน และไม่ควรฝึกขับรถในถนนคนเดิน

1.5 ควรศึกษาและวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวอย่างละเอียดถี่ถ้วนล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงจากการหยุดรถกะทันหันและการให้สัญญาณไฟทุกครั้งก่อนการเลี้ยว รวมถึงไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวค้างเอาไว้

1.6 ควรแต่งกายให้เหมาะสม เพราะการสวมชุดหรือใส่กระโปรงที่ยาวมาก ๆ ส่วนของขากระโปรงอาจเข้าไปพันกับซี่ล้อรถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

1.7 ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรเรื่องการจอดรถอย่างเคร่งครัด ไม่จอดในที่ห้ามจอด จอดบริเวณทางโค้ง จอดขวางหน้าร้านทางเข้าบ้าน จอดกีดขวางทางเดินรถผู้อื่น เนื่องจากลักษณะของถนนค่อนข้างแคบทำให้รถสวนทางกันยาก

2. ด้านยานพาหนะ

2.1 มีการลงทะเบียนฐานข้อมูลกลางของร้านบริการรถเช่าและรถที่นำมาบริการให้เช่าทุกคัน พร้อมระบบประกันภัยและการติดตาม และมีการตรวจเช็คจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอย่างต่อเนื่อง มีบรรทัดฐาน มาตรฐานเดียวกัน

2.2 ควรมีหน่วยงานติดตามเก็บข้อมูล ให้คำปรึกษานักท่องเที่ยวต่างชาติหรือคนไทยที่ได้รับผลกระทบจากการใช้ยานพาหนะ

2.3 ร้านให้บริการรถเช่า ควรนำรถเข้าตรวจสอบสภาพตามระยะเวลา และนำรถที่มีสมรรถนะที่พร้อมมาให้บริการ หากพบว่าชำรุดต้องซ่อมบำรุงให้เรียบร้อย เช่น ระบบสัญญาณเสียง ไฟสัญญาณ ไฟส่องสว่าง และรถทุกคันต้องมีการทำประกันภัย

2.4 รถที่นำมาบริการให้เช่า ควรเป็นเกียร์ธรรมดาสำหรับผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากรถนำมาบริการให้เช่าส่วนใหญ่เป็นแบบเกียร์อัตโนมัติ เวลาเร่งเครื่องมักบังคับรถไม่อยู่

2.5 ร้านบริการรถเช่า ควรมีคู่มือแนะนำเกี่ยวกับการมีมารยาทในการขับรถ เช่น ไม่จอดรอกันกลางแยกต่าง ๆ เป็นต้น และมีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้เช่า หากไม่มีไม่ควรอนุญาตให้เช่ารถ หรือให้เช่ารถจักรยานเท่านั้น

2.6 ร้านให้บริการรถเช่าควรมีส่วนรับผิดชอบต่อสังคม เนื่องจากมีผู้เดือดร้อนจากการถูกรถเช่าที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นผู้ขับขี่เถื่อนชน แต่เมื่อไปแจ้งสถานประกอบการร้านเช่ารถดังกล่าวกลับถูกเมินเฉย ไม่ช่วยหรือใกล้เคียงแต่อย่างใด

2.7 ไม่ใช่นายพานะที่มีเสียงดัง และไม่ใช้ความเร็วในที่ชุมชน

3. ด้านถนน

3.1 มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรอย่างต่อเนื่องตามหลักวิศวกรรมจราจร

3.2 ถนนบางเส้นปรับปรุงไม่ได้มาตรฐาน เช่น เส้นทางเลี้ยวเมือง มีการซ่อมบำรุงบ่อย ขณะเดียวกันก็เสียบ่อยที่สุด กรมทางหลวงควรมีมาตรฐานในการซ่อมบำรุง รวมทั้งเส้นทางจากตำบลเวียงเหนือไปตำบลแม่ฮี้ เส้นทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น น้ำตกหมอกแปง ควรปรับปรุงให้ดีกว่านี้ โดยหน่วยงานของรัฐควรหมั่นสอดส่องดูแลถนนว่าชำรุดเสียหายที่ไหนอย่างไรและรีบแก้ไขโดยด่วน

3.3 ควรมีการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด เสียหาย และต้องมีป้ายแจ้งเตือนไว้

3.4 ขยายช่องทางเดินรถให้กว้างขึ้น มีการทำความสะอาดของถนนบ่อย ๆ บนพื้นผิวถนนไม่ควรมีเศษหิน ทราย หรือขยะและไม่ควรปล่อยปะละเลยให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อจนเกินไป

3.5 เข้มงวดเรื่องการจัดระเบียบเดินรถทางเดียวบริเวณถนนคนเดิน ตลอดจนจัดระเบียบบนทางเท้าต้องไม่มีสิ่งกีดขวาง และปฏิบัติตามระเบียบโดยไม่ล้ำเส้นสีเขียวที่ทางเทศบาลตำบลปากาหนดให้เป็นพื้นที่ผ่อนผันสำหรับขายสินค้าบริเวณถนนคนเดิน และขายเป็นเวลา

3.6 มีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อสร้างแผนที่จุดเสี่ยงที่เป็นปัจจุบัน

4. ด้านสิ่งแวดล้อม

4.1 ดำเนินการซ่อมบำรุงไฟฟ้าส่องสว่างที่ชำรุดให้ใช้งานได้ดี ให้แสงสว่างเพียงพอ และมีแสงไฟส่องสว่างในตอนกลางคืนอย่างเพียงพอ หรือมีสัญญาณไฟกระพริบเตือนให้เห็นได้ชัดเจนทุกจุดทางแยก ทางเลี้ยว ทางโค้ง

4.2 ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายบอกเส้นทางสถานที่ท่องเที่ยวหรือป้ายโฆษณาให้เป็นระเบียบ ไม่บดบังการมองเห็น และปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรอย่าให้ชำรุดบ่อย ควรเพิ่มสัญญาณไฟกระพริบบริเวณทางแยกและควรเปลี่ยนป้ายจราจรที่ไม่ชัดเจนออก ไม่ควรติดป้ายโรงแรม ป้ายโฆษณาบังหรือทับป้ายจราจรและให้มีป้ายบอกจุดเสี่ยงที่ชัดเจนทุก ๆ พื้นที่

4.3 ติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทาง แสดงสภาพหรือลักษณะของถนนเพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร และติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดในที่ ๆ เป็นจุดเสี่ยง

4.4 บริเวณข้างทางควรมีที่กั้นเพื่อความปลอดภัย และไม่ควรมีเศษ ตลอดจนปรับปรุงภูมิทัศน์ ตัดหญ้า ตัดต้นไม้ตามแนวข้างถนนให้โล่งอยู่เสมอ

5. ด้านกฎหมายและการบังคับใช้

5.1 เจ้าหน้าที่มีการบังคับใช้กฎจราจรหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด จริงจังและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเข้มงวดกวาดล้างผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย

5.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรจัดอบรมให้ความรู้กับประชาชนเรื่องความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เกิดการนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

5.3 ให้บังคับใช้กฎหมายบนมาตรฐานเดียวกัน ไม่มีข้อยกเว้นด้านเชื้อชาติ หรือช่วงเวลา เนื่องจากที่ผ่านมาหากมีกรณีพิพาท นักท่องเที่ยวต่างชาติมักเป็นฝ่ายถูก ส่วนคนในพื้นที่เป็นผู้ได้รับความเดือดร้อน เสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถของตนเอง

5.4 ควรให้อำนาจองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ออกกฎระเบียบในการสร้างจิตสำนึก และวัฒนธรรมความปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน และบังคับใช้จริงในพื้นที่

5.5 กำหนด ผู้ใหญ่บ้าน ควรมีส่วนควบคุม กำกับ สอดส่อง ป้องปราม ตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและจัดตั้งด่านชุมชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในพื้นที่

5.6 มีเวทีสาธารณะ จัดทำข้อเสนอ นโยบาย แผนแม่บทยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน หรือทำประชาคม เพื่อกำหนดกติกาให้ถือปฏิบัติ โดยให้ประชาชนส่วนร่วมในการเสนอแนะหรือบอกความต้องการในการแก้ไขปัญหา และจัดทำเป็นแผนงาน โครงการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอปาย ซึ่งมีงบประมาณสนับสนุน

5.7 มีกฎหมายบังคับใช้กับสถานประกอบการร้านรถเช่า ที่ให้บริการเช่ารถกับผู้ใช้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

5.8 เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องทำตัวเป็นตัวอย่าง มองเห็นความสำคัญของความปลอดภัยการจราจรทางถนน

5.9 ให้มีเจ้าหน้าที่จราจรอยู่ประจำจุดทุกแยกสัญญาณไฟจราจร

ตอนที่ 3 การประชุมระดมความคิด (Brainstorming)

คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปายและกลุ่มภารกิจ ในระดับบริหารหรือระดับปฏิบัติการที่ไม่ใช่บุคคลเดียวกับกลุ่มตัวอย่างในการประชุมสนทนากลุ่มย่อย เข้าร่วมการพิจารณาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติของแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 20 คน สามารถสรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

ด้านผู้ขับขี่ ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินิยมใช้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ขับขี่เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งผู้ขับขี่ส่วนมากมักขาดทักษะ ขาดความชำนาญเส้นทาง ไม่คุ้นชินกับการเดินรถเลนซ้าย และมักหัดขับขี่เพียงชั่วคราวที่หน้าร้านสถานประกอบการให้บริการรถเช่า ทำให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของอำเภอปายบ่อยที่สุด เมื่อพิจารณาแล้วเพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยทางถนน จึงเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่สากลเท่านั้น ถึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอปาย ถ้าหากผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องเข้ารับการฝึกอบรมความรู้เรื่องกฎจราจรเพื่อให้ทราบ ให้เข้าใจ และสามารถปฏิบัติตามได้ และเข้ารับการฝึกสอนขับขี่ระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรอง โดยจะมีการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้ในทางกลับกัน มีผู้เข้าร่วมประชุมอีกส่วนหนึ่งกล่าวว่าการสร้างพื้นที่สำหรับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล เข้าฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการฝึกสอนการขับขี่ระยะสั้น อาจไม่สามารถทำได้อย่างครอบคลุม เพราะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติบางส่วนได้เช่ารถจักรยานยนต์มาจากนอกพื้นที่อำเภอปาย และอาจส่งผลกระทบให้ผู้ประกอบการร้านให้บริการรถเช่ามีรายได้ลดลง จากการหลบเลี่ยงขั้นตอนฝึกอบรมดังกล่าว เพราะเสียเวลาต่อนักท่องเที่ยวเอง แต่ทั้งนี้แนวทางที่ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยตรงกันทั้งหมด คือ ผู้ขับขี่ควรมีการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทางอย่างละเอียดถี่ถ้วน เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ จากการที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีพฤติกรรมหยุดรถกะทันหัน เลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ใช้โทรศัพท์มือถือรบกวนทาง และจอดรถสอบถามเส้นทางกลางถนน เป็นต้น

ด้านยานพาหนะ ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าสถานประกอบการให้บริการรถเช่าต้องตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้มาใช้บริการทุกครั้ง โดยให้บริการเฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น และต้องให้ความสนใจเรื่องมาตรฐานยานพาหนะ โดยมีการตรวจสภาพตามกำหนดอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พิกเท้า เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์ พร้อมใช้งาน หากพบว่าชำรุดต้องมีการซ่อมบำรุงก่อนนำมาให้บริการทุกครั้ง เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ก่อนนำยานพาหนะไปใช้ ส่วนแนวทางที่เสนอให้ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมรถขับขี่ ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว นั้น ที่ประชุมมีความเห็นว่าหากสามารถทำได้จริงจะดีมาก ซึ่งคงจะต้องอาศัยเวลาและงบประมาณสนับสนุนส่วนหนึ่ง สำหรับอีกแนวทางหนึ่งที่เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐาน ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้บริการกับนักท่องเที่ยว ที่ประชุมส่วนใหญ่มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าควรสนับสนุน แต่มีความกังวลในข้อจำกัดหลาย ๆ อย่าง เช่น จำนวนสถานที่ท่องเที่ยวที่มาก การตอบสนองความต้องการที่ความหลากหลายของนักท่องเที่ยวอาจไม่เพียงพอ กล่าวคือ นักท่องเที่ยวอาจต้องการความเป็นส่วนตัว และระยะเวลาในการท่องเที่ยวในสถานที่แต่ละแห่งไม่เท่ากัน และการทับซ้อนกันกับธุรกิจนำเที่ยวของสถานประกอบการต่าง ๆ เป็นต้น

ด้านถนน ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่มองว่าแนวทางปฏิบัติเชิงรับอย่างการวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงมีความสำคัญในการช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บได้ ซึ่งได้ให้เสนอเพิ่มเติมว่าควรมิวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ ด้วยการตรวจสอบจุดเสี่ยง และวางแนวทางแก้ไข โดยการติดตามประเมินผลวิธีที่ใช้แก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยง เนื่องจากสามารถนำไปปรับใช้กับจุดเสี่ยงบริเวณอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันได้ รวมทั้งสามารถใช้เป็นข้อเสนอเพื่อขอจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ นอกจากนี้ที่ประชุมได้มีความคิดเห็นตรงกันในเรื่องที่ต้องเร่งดำเนินการที่สุด คือ การตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีพร้อมใช้งาน ซึ่งเกี่ยวข้องถึงการควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง ที่จะช่วยให้ได้ถนนที่ได้มาตรฐาน ไม่ชำรุดง่าย ใช้งานได้นาน โดยถนนเส้นที่เห็นควรซ่อมบำรุงที่สุด คือ ถนนสายเฉลิมพระเกียรติ อำเภอปาย (เส้นทางเลียงเมือง) ที่ใช้สำหรับระบบการจราจรช่วงเทศกาลท่องเที่ยว ที่มีสภาพชำรุดมาก ผิวถนนทรุดตัว เป็นหลุมเป็นบ่อตลอดเส้นทาง ระยะทาง 7 กิโลเมตร รวมทั้งการทำความสะอาดไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราโยอยู่บนพื้นผิวถนน สำหรับในประเด็นของถนนขี้สงคราม (ถนนคนเดิน) ทางเทศบาลตำบลปายได้

กำหนดเส้นสีเขียวเป็นแนวพื้นที่ผ่อนผันสำหรับการขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร แต่ก็ยังไม่ได้ได้รับความร่วมมือในทางปฏิบัติเท่าที่ควร จึงเสนอว่าควรมีมาตรการหรือบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน ส่วนแนวทางที่ที่ประชุมให้ความเห็นว่าเป็นไปได้น้อยที่สุด คือ การเพิ่มเส้นทางสำหรับรถจักรยาน เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่ถนนที่ไม่สามารถขยายได้อีก

ด้านสิ่งแวดล้อม ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า ควรมีการรื้อถอนป้ายที่เก่า ป้ายที่ไม่ชัดเจน ป้ายที่มีการขีดเขียนทับ และป้ายที่ไม่มีความจำเป็น เช่น ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์เก่า ป้ายแสดงข้อมูลสถานประกอบการที่พักรีสอร์ท และหมั่นตรวจตราซ่อมบำรุงป้ายจราจรที่ชำรุดให้มีสภาพสมบูรณ์ ให้สามารถสื่อความหมายเข้าใจ โดยอาจมีการเพิ่มข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีน บนป้ายเครื่องหมายจราจรนั้น ๆ และเพิ่มการดูแลบริเวณข้างทางด้วยการตัดแต่งต้นไม้ รื้อถอนป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรเพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น และยังเห็นควรมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย ทางแยก ทางต่างระดับ ทางลาดชัน ทางโค้งรัศมีแคบ รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน ซึ่งหากบริเวณดังกล่าวไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างก็ให้ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทน เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลักนำทาง หรือไฟกระพริบ ตลอดจนควรมีการทำสีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจนอยู่เสมอ นอกจากนี้ที่ประชุมมีความสนใจในแนวทางที่เสนอให้มีการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera) เพราะจะเป็นเทคโนโลยีที่ช่วยการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการกวดขันวินัยจราจร ช่วยลดพฤติกรรมกระทำความผิดจราจร ช่วยลดอุบัติเหตุ หรือหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็สามารถตรวจสอบได้

ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมดเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ต่อเนื่องและเสมอภาค ไม่มีข้อยกเว้นทั้งในด้านเชื้อชาติหรือช่วงเทศกาล โดยเฉพาะในเรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ/จอดรอ การใช้ความเร็ว และการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ซึ่งหากกำลังบุคลากรเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอก็สามารถแก้ไขได้โดยการเพิ่มบุคลากรหรือรับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองาน หรือการร่วมกันสร้างมาตรการทางสังคมหรือข้อตกลงชุมชน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย สำหรับการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip เป็นแนวทางที่น่าสนใจ เนื่องจากจะได้เป็นข้อมูลพื้นฐานให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาล่วงหน้าก่อนเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าเป็นการลดค่าใช้จ่ายกว่าการทำคู่มือ แผ่นพับ หรือจัดบอร์ด เพื่อแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย นอกจากนี้ยังมีแนวทางที่ที่ประชุมก็เห็นมีความเห็นแตกต่างกันใน คือ แนวทางที่ระบุให้มีการฝึกอบรมทักษะ

ภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้านการรักษาความปลอดภัย และติดต่อประสานงานกับองค์กรต่างประเทศ เนื่องจากเห็นว่ามีตำรวจท่องเที่ยวที่ปฏิบัติงานโดยเฉพาะอยู่แล้ว และการจัดอบรมต้องอาศัยระยะเวลาในการศึกษา อาจทำให้เสียเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งที่ประชุมอีกทั้งหนึ่งมีความเห็นต่างว่าหากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานเฉพาะด้านได้อย่างตำรวจท่องเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้รับการที่ดียิ่งขึ้นทั้งที่ ก็จะสามารสร้างภาพลักษณ์และความประทับใจได้เช่นกัน จึงมีมติที่ประชุมร่วมกันว่าการฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศ สามารถจัดทำเป็นคู่มือภาษาอังกฤษเพื่อการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อใช้สื่อสารเบื้องต้นในการให้บริการ

สรุปแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ควรดำเนินการทั้ง 5 ด้าน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ตามทฤษฎี PRECEDE ได้ดังนี้

1. ปัจจัยนำ ได้แก่

- 1.1 ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ต้องได้รับการอบรมความรู้เรื่องกฎจราจร และฝึกสอนการขับขี่ปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้การรับรอง โดยมีการออกใบขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้
- 1.2 ผู้ขับขี่ต้องศึกษาและวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวมาล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ
- 1.3 ผู้ขับขี่ต้องมีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท ขณะขับขี่ยานพาหนะ
- 1.4 ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจร
- 1.5 ร้านให้บริการรถเช่า ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพตามกำหนดระยะเวลาและมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก
- 1.6 ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พักเท้า เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์
- 1.7 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง
- 1.8 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร

2. ปัจจัยอื่น ได้แก่

- 2.1 ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่สากล จึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอปาย
- 2.2 ผู้ขับขี่ต้องแต่งกายให้รัดกุม เหมาะสม ไม่สวมกระโปรงยาว
- 2.3 ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พูดคุยกับผู้ขับขี่อื่น เป็นต้น
- 2.4 ผู้ขับขี่มีประกันภัยการท่องเที่ยว และประกันภัยรถเช่า
- 2.5 ร้านให้บริการรถเช่า ต้องซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติ พร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า
- 2.6 ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องไม่มีการดัดแปลง เช่น เปลี่ยนสีของคอมไฟ หนักรถเป็นไฟซีนอล เปลี่ยนขนาดท่อไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณแตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น
- 2.7 ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องเป็นประเภทเกียร์ธรรมดาเท่านั้น
- 2.8 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย
- 2.9 พื้นที่ถนนคนเดิน (ถนนชัยสงคราม) ต้องกำหนดช่วงเวลาและบริเวณ ที่ผ่อนผันให้ขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร
- 2.10 ห้ามกระทำการใด ๆ ที่เป็นการรบกวน กีดขวางบนพื้นที่ถนนและทางเท้า เช่น เลี้ยงสัตว์ ขายสินค้า
- 2.11 ขยายเขตทางของถนนให้กว้างขึ้น
- 2.12 เพิ่มเส้นทางสำหรับรถจักรยาน
- 2.13 มีข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีน บนป้ายเครื่องหมายจราจร เพื่อสื่อความให้เข้าใจตรงกัน
- 2.14 ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง เรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ/จอดรถ การใช้ความเร็ว และตรวจวัดแอลกอฮอล์
- 2.15 จัดระเบียบการจราจรใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการจราจร เช่น ยกเลิกการจอดแบบสลัฟวันคู่วันคี่ เป็น ห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดแนว ในบางเส้นทางหรือบางเวลา
- 2.16 ฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสาร ด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย
- 2.17 สร้างมาตรการทางสังคม/ข้อตกลงชุมชน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย

3. ปัจจัยเสริม ได้แก่

- 3.1 ร้านให้บริการรถเช่า ต้องไม่นำยานพาหนะมาบริการให้เช่ากับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล
- 3.2 ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมรถเช่า ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว เป็นต้น
- 3.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐาน ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้บริการกับนักท่องเที่ยว
- 3.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อสร้างแผนที่จุดเสี่ยง
- 3.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหายให้มีสภาพดีอยู่เสมอ
- 3.6 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรื้อถอนป้ายที่เก่า ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับ และ ไม่มีความจำเป็น เช่น ป้ายจราจร ป้ายแสดงข้อมูลสถานประกอบการที่פקิริสอร์ท
- 3.7 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระบอกแจ้งจราจร บริเวณข้างทาง และจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น
- 3.8 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างหรือไฟกระพริบเพิ่มเติม บริเวณจุดเสี่ยงอันตราย ทางแยก ทางต่างระดับ ทางลาดชัน ทางโค้งรัศมีแคบ รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน
- 3.9 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนในบริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลัคนำทาง หรือไฟกระพริบ
- 3.10 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน
- 3.11 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera)
- 3.12 ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคโดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งด้านเชื้อชาติหรือช่วงเทศกาล
- 3.13 ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่และจัดทำแผ่นพับหรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย ให้กับผู้ใช้บริการรถเช่า
- 3.14 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎการจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip
- 3.15 เพิ่มบุคลากรตำรวจ จราจรหรือรับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยใช้การประชุมสนทนากลุ่มย่อยในกลุ่มตัวอย่างผู้แทนระดับปฏิบัติการ เป็นผู้ที่รับผิดชอบงานด้านการท่องเที่ยวหรืองานด้านอุบัติเหตุ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐและเอกชน จำนวน 44 คน การตอบแบบสอบถามในกลุ่มตัวอย่างผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ 5 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลเวียงใต้ ตำบลเวียงเหนือ ตำบลแม่นาเติง ตำบลแม่ฮี้ และตำบลทุ่งยาว จากหัวหน้าครัวเรือน จำนวน 385 ครัวเรือนและการประชุมระดมความคิดในกลุ่มตัวอย่างคณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย (กบอ.ปาย) จำนวน 20 คนโดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
2. เพื่อศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
3. เพื่อเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

สรุปผลการวิจัย

การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับที่ควรดำเนินการมากที่สุด ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ คือ การไม่รู้หรือไม่เคารพกฎจราจร ขาดทักษะในการขับขี่ ไม่ชำนาญเส้นทางและการเดินรถช่องทางเลนซ้าย มีพฤติกรรมประมาท ลืกละเลาะ และไม่มีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน

สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ในระดับมากที่สุด ประกอบด้วย ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พูดคุยกับผู้ขับขี่อื่น เป็นต้น ผู้ขับขี่ต้องมีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท ขณะขับขี่ยานพาหนะ

ส่วนข้อเสนอแนะ คือ

1.1 มีโครงการอบรมการขับขี่ระยะสั้น มีสนามสำหรับฝึก ให้ผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อให้มีพื้นฐานทักษะการขับขี่ยานพาหนะ เรียนรู้กฎจราจร โดยสร้างความรู้ความเข้าใจให้สามารถปฏิบัติตามได้ จากสำนักงานขนส่งหรือหน่วยงานรับผิดชอบด้านการจราจรและมีใบรับรองจากทางราชการก่อนจึงจะสามารถเช่ารถไปขับขี่ได้

1.2 ผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ควรมีการศึกษาและวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวอย่างละเอียดถี่ถ้วน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการหยุดรถหรือเลี้ยวรถกะทันหัน และต้องขับขี่อย่างระมัดระวัง มีจิตสำนึก มีมารยาท ในการใช้รถใช้ถนน

2. ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะคือสภาพยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งาน ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้ และการใช้ยานพาหนะผิดประเภท เช่น การดัดแปลงสภาพรถ

สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะอยู่ในระดับมากที่สุด ประกอบด้วย ร้านให้บริการเช่าต้องซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติพร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า ร้านให้บริการเช่าต้องนำรถเข้าตรวจสอบสภาพตามกำหนดระยะเวลาและมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พิกัด เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์

ส่วนข้อเสนอแนะ คือ

2.1 มีการจัดทำทะเบียนฐานข้อมูลกลางของร้านบริการรถเช่าและรถที่นำมาบริการให้เช่าทุกคน พร้อมระบบประกันภัยและการติดตาม เพื่อติดตามยานพาหนะและตรวจสอบพฤติกรรมผู้ขับขี่ รวมทั้งมีการนำรถเข้าตรวจสอบเป็นประจำ

2.2 มีการตรวจสอบสภาพรถที่นำมาบริการให้เช่า โดยต้องอยู่ในสภาพดีพร้อมใช้ หากพบว่า ชำรุดต้องซ่อมบำรุงให้เรียบร้อย เช่น ระบบสัญญาณเสียง ไฟสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ตลอดจนมีการตรวจสอบโดยหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอย่างต่อเนื่องบนบรรทัดฐานและมาตรฐานเดียวกัน

2.3 ร้านให้บริการเช่ารถ ควรตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้มาใช้บริการรถเช่าก่อนทุกครั้ง หากไม่มีใบอนุญาตขับขี่ต้องไม่อนุญาตให้เช่ารถ

3. ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน คือ ลักษณะทางกายภาพของถนนที่ใกล้เคียง สภาพผิวจราจรที่ชำรุด ขาดการดูแลบำรุงรักษา ขาดการทำความสะอาด ทำให้มีเศษหิน ทราช คราบน้ำมันบนพื้นถนน และการวางสิ่งกีดขวางรुक้าผิวถนน

สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนนอยู่ในระดับมากที่สุด โดยแนวทางที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการ ประกอบด้วย การควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง การตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่มีชำรุดเสียหายให้มีสภาพดีอยู่เสมอ, การทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราช ส่วนข้อเสนอแนะ คือ

3.1 มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรอย่างต่อเนื่องตามหลักวิศวกรรมจราจรและมีการศึกษาทบทวนวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายเพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ

3.2 เข้มงวดและจัดระเบียบ เรื่องการจอดรถและทิศทางการเดินรถให้เป็นไปตามกฎที่วางไว้ตลอดจนไม่อนุญาตให้วางสิ่งของกีดขวางบนทางเท้าหรือรูก้าพื้นผิวจราจร

4. ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม คือ การติดตั้งป้ายทั้งป้ายจราจร ป้ายโฆษณา ที่บดบังการมองเห็นบริเวณที่เป็นทางร่วม ทางแยก รวมทั้งสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่แปรปรวน และสภาพแวดล้อมที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ เช่น คว้นไฟจากการเผา เป็นต้น

สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมากที่สุด ประกอบด้วย การติดตั้งป้ายเครื่องหมายทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร การตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณาหรือติดตั้งกระชกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยงอันตรายเพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น การติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายทางให้ชัดเจน

ส่วนข้อเสนอแนะ คือ

4.1 มีการซ่อมบำรุงอุปกรณ์และเครื่องหมายจราจรให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งาน เช่น ปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่างให้แสงสว่างเพียงพอ ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้ดี เป็นต้น รวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบเตือนบริเวณจุดทางแยก ทางเลี้ยว ทางโค้ง

4.2 มีการติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจรหรือเครื่องหมายทาง ที่แสดงสภาพหรือลักษณะของถนนเพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร โดยป้ายดังกล่าวต้องไม่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น และติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดทุกจุดเสี่ยง

4.3 มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ในเส้นทางเดินรถ โดยตัดแต่งต้นไม้ตามแนวถนน ตัดหญ้าริมทางอย่างสม่ำเสมอ

5. ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านด้านกฎหมายและการบังคับใช้ คือ การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวด ขาดความต่อเนื่อง ไม่จริงจัง เช่น เน้นเฉพาะช่วงเทศกาลท่องเที่ยว หรือกับคนบางกลุ่ม ทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติ ตลอดจนบทลงโทษที่เบาเกินไปทำให้มีการฝ่าฝืนเสมอ ๆ การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ อยู่ในระดับมากที่สุด โดยแนวทางควรดำเนินการมากที่สุด ได้แก่ ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่ และจัดทำแผ่นพับหรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย ให้กับผู้ใช้บริการรถเช่า ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคโดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งด้านเชื้อชาติหรือช่วงเทศกาล ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง เรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ/จอดรถ การใช้ความเร็ว และตรวจวัดแอลกอฮอล์

ข้อเสนอแนะ คือ

5.1 มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ไม่เลือกปฏิบัติเฉพาะชาวไทย ชาวต่างชาติ หรือเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น

5.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความเข้าใจ เพื่อจะได้นำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

5.3 มีการทำประชาคม เพื่อจัดทำข้อเสนอ มาตรการทางสังคม นโยบาย แผนแม่บท ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย หรือให้อำนาจท้องถิ่นในการออกกฎระเบียบใช้อย่างเคร่งครัด เพื่อสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

2. การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีมาตรการหรือวิธีการในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนสรุปได้ ดังนี้

2.1 ตำรวจจราจร ดำเนินการควบคุมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การอบรมความรู้ด้านการจราจร การตั้งด่านตรวจกวดขันวินัยจราจรและอำนวยความสะดวก การประชาสัมพันธ์ข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น แผนที่จุดเสี่ยง

2.2 กรมทางหลวง ดำเนินการประสานงานด้านถนนและวิศวกรรม ในการสำรวจและประมาณการ การปรับปรุงซ่อมแซมถนน ไฟฟ้าส่องสว่าง อุปกรณ์ควบคุมจราจร เช่น ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ตีเส้นแบ่งทิศทางจราจร ราวกันอันตราย เป็นต้น

2.3 เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ดำเนินการในเรื่องข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุและการช่วยเหลือฉุกเฉิน โดยสนับสนุนการลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น รมรงค์เมาไม่ขับ ส่งเสริมนโยบายสวมหมวกกันน็อก 100% เป็นต้น การรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุ การร่วมวางแผนเชิงป้องกัน เช่น การซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่ การอบรมการช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น

การให้ความรู้เกี่ยวกับระบบส่งต่อ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุให้รอดชีวิตและทพพลภาพน้อยที่สุด เป็นต้น

2.4 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการในเรื่องการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ด้านการจราจรเพื่อใช้ป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร การอบรมฟื้นฟูศักยภาพอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน การล้างทำความสะอาดถนนและทาสีตีเส้นจราจร การจัดระเบียบพื้นที่ผ่อนผันจำหน่ายสินค้าเทศบาลตำบลปาย การปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวาดขันวินัยจราจร ตลอดจนตั้งด่านและจุดตรวจบริการนักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลสำคัญ

2.5 หน่วยงานอื่น ๆ เช่น สมาคมอาสาสมัครกู้ภัยปายสมาคมกีฬากรุศล ดำเนินการช่วยเหลืองานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน รวมถึงงานสาธารณภัยต่าง ๆ

ส่งผลให้เกิดความสำเร็จในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน คือ จำนวนอุบัติเหตุ และการฝ่าฝืนกฎจราจรลดลง ทั้งนี้ ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ การละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งจำนวนบุคลากรในการปฏิบัติงานของหน่วยงานมีไม่เพียงพอ โดยมีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ การณรงค์ปลูกฝังให้มีค่านิยมในการปฏิบัติตามกฎจราจร การอบรมให้รู้ให้เข้าใจเรื่องวินัยจราจรของผู้ใช้ถนนโดยวิทยากรที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งการปรับปรุงถนน และดูแลรักษาเครื่องหมายจราจรให้อยู่ในสภาพดี

3. แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ควรดำเนินการดังนี้

3.1 ด้านผู้ขับขี่ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่สากลเท่านั้น ถึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอปาย ถ้าหากผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องเข้ารับการฝึกอบรมความรู้เรื่องกฎจราจรเพื่อให้ทราบ ให้เข้าใจ และสามารถปฏิบัติตามได้ และเข้ารับการฝึกสอนขับขี่ระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรอง โดยจะมีการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ควรมีการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทางอย่างละเอียดมาล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการหยุดรถกะทันหัน เลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ใช้โทรศัพท์มือถือรบกวนทาง และจอดรถสอบถามเส้นทางกลางถนน เป็นต้น

3.2 ด้านยานพาหนะ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้สถานประกอบการให้บริการรถเช่าต้องตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้มาใช้บริการทุกครั้ง โดยให้บริการเฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น และใส่ใจในเรื่องมาตรฐานยานพาหนะ หากพบว่าชำรุดต้องมีการซ่อมบำรุง

ก่อนนำมาให้บริการทุกครั้ง และเสนอแนวทางที่ให้ติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) และการจัดบริการรถสาธารณะประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว

3.3 ด้านถนน พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้มีการวิเคราะห์จัดทำแผนที่จุดเสี่ยง การตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีพร้อมใช้งาน ด้วยวัสดุก่อสร้างที่ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง รวมทั้งทำความสะอาดไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย อยู่บนพื้นผิวถนน และเสนอเพิ่มเติมให้มีมาตรการหรือบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้มีการรื้อถอนป้ายที่เก่าป้ายที่ไม่ชัดเจน ป้ายที่มีการขีดเขียนทับ และป้ายที่ไม่มีความจำเป็น และหมั่นตรวจตรา ซ่อมบำรุงป้ายจราจรที่ชำรุด ซึ่งอาจมีการเพิ่มข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษและจีนบนแผ่นป้าย และเพิ่มการดูแลด้านทัศนวิสัยการมองเห็นบริเวณข้างทางด้วยการตัดแต่งต้นไม้ รื้อถอนป้ายโฆษณา ติดตั้งกระจกโค้งจราจร ทาสีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เครื่องหมายนำทางให้ชัดเจนอยู่เสมอและติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน ซึ่งหากบริเวณดังกล่าวไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างก็ให้ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทน ตลอดจนมีแนวทางที่เสนอให้ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera) ด้วย

3.5 ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ต่อเนื่องและเสมอภาค ซึ่งหากบุคลากรเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอก็สามารถเพิ่มบุคลากรหรือรับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองาน หรือการร่วมกันสร้างมาตรการทางสังคมหรือข้อตกลงชุมชนและการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎจราจรที่ควรทราบโดยจัดทำเป็นคู่มือ แผ่นพับ หรือสื่อสังคมออนไลน์ รวมทั้งมีการฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศหรือจัดทำคู่มือภาษาอังกฤษเพื่อการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้สื่อสารสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้านการรักษาความปลอดภัย และติดต่อประสานงานกับองค์กรต่างประเทศ

3.6 ข้อเสนอแนะทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปายคัดเลือกเพื่อผลักดันให้เกิดเป็นแผนการดำเนินงานเชิงยุทธศาสตร์ จำนวน 5 ข้อ ได้แก่

3.6.1 การจัดอบรมกฎจราจรและฝึกสอนการขับอย่างปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรอง โดยมีการออกใบขับขี่ชั่วคราวรายวันขับขี้นานพาทะในพื้นที่ย่านอำเภอปายให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่มีใบขับขี่สากล

3.6.2 การจัดทำป้ายเครื่องหมายจราจรที่มีข้อความทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน เพื่อสื่อสารให้ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติสามารถมีความเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง

3.6.3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลความปลอดภัยทางถนนเบื้องต้นผ่านสื่อบาร์โค้ด 2 มิติ ให้นักท่องเที่ยวสามารถศึกษาข้อมูลล่วงหน้าก่อนเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว

3.6.4 การเพิ่มทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในการใช้สื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้านการรักษาความปลอดภัย และติดต่อประสานงานกับองค์กรต่างประเทศ

3.6.5 การจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐานในการรับ-ส่งนักท่องเที่ยวไว้ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว

อภิปรายผล

1. แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เกิดจากกระบวนการที่ประชาชนมีส่วนร่วมตัดสินใจ ในประเด็นที่เป็นปัญหาของชุมชน ทำให้เข้าใจ เข้าถึง ปัญหาของพื้นที่อย่างแท้จริงและตรงจุด โดยอาศัยความร่วมมือ การส่งเสริมสนับสนุนจากภาครัฐ หรือองค์กรต่าง ๆ ในการวางแผนแก้ไขปัญหา และหาแนวทางปฏิบัติร่วมกัน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่มีความต่อเนื่องและยั่งยืน ดังนี้

1.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ คือ การไม่รู้หรือไม่เคารพกฎจราจร ขาดทักษะในการขับขี่ ไม่ชำนาญเส้นทางและการเดินรถช่องทางเลนซ้าย มีพฤติกรรมประมาท ลึกคะนอง และไม่มีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน สอดคล้องกับ (กองสุขบัญญัติแห่งชาติ, 2546) อ้างถึงใน (สุริวัลย์ สะอิติ, 2547) ที่กล่าวว่า ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด เนื่องจากเป็นผู้ที่ควบคุมตนเอง และยานพาหนะ โดยองค์ประกอบของบุคคลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่ การขาดทักษะในการใช้เส้นทาง การขาดประสบการณ์ในการขับขี่ การไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ ความเหน็ดเหนื่อย อ่อนเพลีย อาการง่วงนอน อาการป่วย อาการเมื่อยล้าจากการขับรถระยะไกล รวมถึงการมองเห็นไม่ชัด การไม่ได้ยิน นอกจากนั้น การใช้ยาบางชนิดก็ทำให้การตัดสินใจช้าลง การดื่มสุราก็เกิดอาการมึนงงทำให้การตัดสินใจผิดพลาด เช่นเดียวกับสภาพจิตใจและอารมณ์ กรณีคนขับอยู่ในอารมณ์โกรธ ขุนเฉียว จะทำให้ขับเร็ว ขาดความยับยั้ง ขาดความระมัดระวัง ในทางกลับกันหากคนขับอยู่ในอาการซึมเศร้า วิตกกังวล จะทำให้เหม่อลอย ไม่มีสมาธิในการขับ การตัดสินใจผิดพลาด รวมถึงการขาดความรู้

ความเข้าใจในเรื่องเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจร การไม่ปฏิบัติตามกฎของบุคคล สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ ได้แก่ ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจร, ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พูดคุยกับผู้ขับขี่อื่น เป็นต้น และผู้ขับขี่ต้องมีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาทขณะขับขี่ยานพาหนะ ส่วนข้อเสนอแนะของแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ คือ ให้มีโครงการอบรมการขับขี่ระยะสั้นให้ผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ผู้ขับขี่ที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติควรมีการศึกษาและวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวมาล่วงหน้า และต้องขับอย่างระมัดระวัง มีจิตสำนึก มีมารยาท ในการใช้รถใช้ถนน สอดคล้องกับ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550) อ้างถึงในพวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร (2551) ที่ได้กำหนดแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนน ในเรื่องการส่งเสริมให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร กฎเกณฑ์ และการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งพระราชบัญญัติประกันภัยต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งช่วงปกติและช่วงเทศกาล โดยใช้สื่อประเภทต่าง ๆ ที่ทันสมัยตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย และให้มีการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เป็นการกระตุ้นจิตสำนึก ทักษะคิด และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และสอดคล้องกับ นฤชา เนตรวิชัย (2550) ที่ทำการศึกษ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์ ของนักศึกษาวิทยาการอาชีวศึกษา จังหวัดลำปาง พบว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความรู้ ความเข้าใจ และสร้างความตระหนักในการขับอย่างปลอดภัย และสอดคล้องกับ พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ (2555) ได้ทำการศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่า ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัย เป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานยนต์

1.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ คือ สภาพยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งาน ขาดการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้ และการใช้ยานพาหนะผิดประเภท เช่น การดัดแปลงสภาพรถ สอดคล้องกับ ศรีสมร การ่อน (2539) กล่าวว่า สภาพของรถจักรยานยนต์ที่สามารถวิ่งบนเส้นทางได้ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้โดยสาร ผู้โดยสาร และประชาชนทั่วไป ต้องมีเครื่องยนต์และส่วนควบคุมครบถ้วนสำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ ได้แก่ ร้านให้บริการรถเช่าต้องซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้มีสภาพปกติพร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า ร้านให้บริการรถเช่าต้องนำรถเข้าตรวจสภาพตามกำหนดระยะเวลาและมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พนักทำ

เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์ และยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่าต้องเป็นประเภทเกียร์ธรรมดา เท่านั้น ส่วนข้อเสนอแนะของแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้าน ยานพาหนะ คือ มีการจัดทำทะเบียนฐานข้อมูลกลางของร้านบริการรถเช่าและรถที่นำมาบริการให้ เช่าทุกคัน พร้อมระบบประกันภัยและการติดตาม เพื่อติดตามยานพาหนะและตรวจสอบพฤติกรรม ผู้ขับขี่ รวมทั้งมีการนำรถเข้าตรวจสภาพเป็นประจำ รวมทั้งมีการตรวจสภาพรถที่นำมาบริการ ให้เช่า โดยต้องอยู่ในสภาพดีพร้อมใช้ หากพบว่าชำรุดต้องซ่อมบำรุงให้เรียบร้อย เช่น ระบบ สัญญาณเสียง ไฟสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ตลอดจนมีการตรวจสอบโดยหน่วยงานภาครัฐและเอกชน อย่างต่อเนื่องบนบรรทัดฐานและมาตรฐานเดียวกันและร้านให้บริการเช่ารถ ควรตรวจสอบ ใบอนุญาตขับขี่ของผู้มาใช้บริการรถเช่าก่อนทุกครั้ง หากไม่มีใบอนุญาตขับขี่ต้องไม่อนุญาตให้เช่า รถ สอดคล้องกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (2550 อ้างถึงในพวงเพ็ญ อ่อนสินธุ, 2551) กล่าวว่า การพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถ ต้องมีอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ได้ มาตรฐานและเหมาะสม ควบคู่กับการผลิตรถ เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้บริโภค แสดงถึงความรับผิดชอบและมีจิตสำนึกของผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ และการพัฒนามาตรฐาน สถานตรวจสภาพรถ ทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน ให้มีระบบการตรวจสภาพด้วยเทคโนโลยี ทันสมัย และสามารถตรวจสอบความบกพร่องได้อย่างถูกต้องแม่นยำ เพื่อยกระดับสถานตรวจ สภาพรถให้เป็นมาตรฐานสากล ตลอดจนการสนับสนุนเพิ่มเบี้ยประกันภัยรถ ในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็น เจ้าของรถที่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมาก่อนและเกิดอุบัติเหตุซ้ำ เป็นข้อตกลงกลางของ บริษัทประกันภัยทุกแห่ง เพื่อเป็นการร่วมกระตุ้นผู้ขับขี่ให้มีความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้นและ สอดคล้องกับองค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย (2558) มีข้อเสนอแนะ สำหรับประเทศไทย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาอมสโกไว้ว่า ควรมีการเพิ่มมาตรฐาน ยานพาหนะและถนนในระดับสากล โดยรถยนต์ทุกคันต้องผ่านการทดสอบคุณภาพ และสมรรถนะ ความแข็งแรง จากศูนย์ทดสอบที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ใช้รถและผู้โดยสารมีความปลอดภัย

1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน คือ ลักษณะทาง กายภาพของถนนที่แคบเลี้ยว สภาพผิวจราจรที่ชำรุด ขาดการดูแลบำรุงรักษา ขาดการทำความสะอาด และการวางสิ่งกีดขวางรูกำลังผิวถนน สอดคล้องกับศิริพงษ์ ชูนาคา (2558) ศึกษา ความปลอดภัย ทางถนนในเขตชุมชนเมือง กรณีศึกษาบ้านคลองแะ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา พบว่า ปัญหาจาก การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ปัญหาพื้นถนนเสียหาย มีความขรุขระ มีน้ำขังเวลาฝน ตก จึงมีข้อเสนอให้ปรับปรุง ซ่อมแซม ขุดลอกผิวทางที่ชำรุด ให้อยู่ในสภาพดีและทำความสะอาด ผิวถนนและสอดคล้องกับกองทุนพัฒนาทางหลวง (2546 อ้างถึงในสุริวัณย์ สะอิดิ, 2547) ที่กล่าวว่า ปัจจัยด้านถนนที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ ลักษณะพื้นผิวจราจรที่มีพื้นผิว

ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่เรียบ ผุพัง หรือใช้วัสดุไม่ได้มาตรฐาน จะทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนนที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการ ได้แก่ การควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง การตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่มีชำรุดเสียหายให้มีสภาพดีอยู่เสมอ และการทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย ส่วนข้อเสนอแนะของแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน คือ การปรับปรุงพื้นผิวจราจรอย่างต่อเนื่องตามหลักวิศวกรรมจราจร การศึกษาทบทวนวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายเพื่อจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และการเข้มงวดหรือจัดระเบียบเรื่องการจอดรถและทิศทางการเดินรถให้เป็นไปตามกฎที่วางไว้ ตลอดจนไม่อนุญาตให้วางสิ่งของกีดขวางบนทางเท้าหรือรुक้าพื้นผิวจราจร สอดคล้องกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (2550 อ้างถึงในพวงเพ็ญ อ่อนสิบลุด, 2551) ที่ได้กำหนดแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนนไว้ว่า การสำรวจจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย ที่อาจเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงปกติ และช่วงเทศกาล เช่น ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนบ่อยครั้ง จุดที่เป็นอันตราย ทางโค้ง ทางคนข้าม ทางที่มีสิ่งกีดขวาง จุดกลับรถ และแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ทราบ เพื่อแก้ไข ปรับปรุง และประชาสัมพันธ์ไว้ที่จุดพักรถ หรือจุดบริการนักท่องเที่ยว เพื่อป้องกันผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญเส้นทาง ทั้งถนนสายหลัก สายรอง ถนนในหมู่บ้านหรือชุมชน การเร่งปรับปรุงจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายให้เหมาะสม ตามสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกัน และลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่อาจจะเกิดขึ้นและให้มีการตรวจสอบแก้ไข ปรับปรุง ดูแล เป็นประจำทุกเดือน โดยมีการรายงานให้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนทราบ เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ สำหรับการขอสนับสนุนงบประมาณอย่างเร่งด่วน

1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม คือ การติดตั้งป้าย ทั้งป้ายจราจร ป้ายโฆษณา ที่บดบังการมองเห็นบริเวณที่เป็นทางร่วม ทางแยก รวมทั้งสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่แปรปรวน และสภาพแวดล้อมที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ เช่น คว้นไฟจากการเผา เป็นต้น สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือนำทางจราจร, การตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณาหรือติดตั้งกระชกโค้งจราจรบริเวณข้างทางและจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น การติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน สอดคล้องกับวิจิตร บุญโหดระ (2527 อ้างถึงใน ศรีสมร การ่อน, 2539) ที่กล่าวถึง ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจราจร คือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวของผู้ขับขี่ อันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ได้แก่ เครื่องหมายจราจรไม่สมบูรณ์ โดยจำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่

มองเห็นชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย ไม่ต้องตีความเอง ขนาดของป้ายต้องออกแบบให้เหมาะสมกับความเร็วรถและระยะทางที่จะใช้เวลาอ่านข้อความนั้นได้ทัน บนพื้นถนนต้องมีเครื่องหมาย และการตีเส้นด้วยสีสะท้อนแสงให้เห็นชัดเจน จะช่วยให้การมองเห็นช่องทางเดินรถได้ดีขึ้น เพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้าจะต้องมีทางเดินเท้าหรือไหล่ทางที่กว้างพอ และควรมีทางข้ามที่เหมาะสม มีแสงไฟสัญญาณไฟที่เพียงพอ ตลอดจนสภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติ หรือที่เรียกว่าทัศนวิสัยไม่ดี เช่น หมอกลงจัด ลูกเห็บตก ฝนตกหนัก ถนนลื่น น้ำท่วมถนน เป็นต้น นอกจากนี้การตัดถนนนั้นต้องดัดแปลงตามสภาพภูมิประเทศ เช่น ทางขึ้นเขา ทางโค้งชัน เป็นต้น ลักษณะเส้นทางเหล่านี้หากไม่มีการควบคุมการจราจรที่ดีและผู้ขับขี่ประมาท ก็จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ รวมทั้งการกระทำของคน เช่น เสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ การเผาหญ้า ใบไม้ข้างทาง การนำสัตว์มาเลี้ยงปล่อยให้เดินกะกะกิดขวาง นับเป็นอันตรายต่อสุขภาพและรบกวนสมาธิในการขับรถ ส่วนข้อเสนอแนะของแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม คือ การซ่อมบำรุงอุปกรณ์และเครื่องหมายจราจรให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งาน เช่น ปรับปรุงไฟฟ้าส่องสว่างให้แสงสว่างเพียงพอ ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้ดี เป็นต้น รวมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบเตือนบริเวณจุดทางแยก ทางเลี้ยว ทางโค้ง การติดตั้งป้ายเครื่องหมายจราจรหรือเครื่องหมายนำทาง ที่แสดงสภาพหรือลักษณะของถนนเพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร โดยป้ายดังกล่าวต้องไม่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น และติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดทุกจุดเสี่ยง และการปรับปรุงภูมิทัศน์ในเส้นทางเดินรถ โดยตัดแต่งต้นไม้ตามแนวถนน ตัดหญ้าริมทางอย่างสม่ำเสมอ สอดคล้องกับ (ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน, 2550) (อ้างถึงในพวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร, 2551) กำหนดแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยการสร้างมาตรฐานความปลอดภัย สำหรับคนเดินทาง รวมถึงบริเวณทางเท้า ทางข้ามและสัญญาณไฟ

1.5 ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านด้านกฎหมายและการบังคับใช้ คือ การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวด ขาดความต่อเนื่อง ไม่จริงจัง เช่น เน้นเฉพาะช่วงเทศกาลท่องเที่ยว หรือกับคนบางกลุ่ม ทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติ ตลอดจนบทลงโทษที่เบาเกินไป ทำให้มีการฝ่าฝืนเสมอ ๆ สอดคล้องกับ (สถาบันการพลศึกษาวิทยาเขตสุพรรณบุรี, 2553) กล่าวว่า องค์ประกอบของกฎหมายที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ได้แก่ ขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ทำให้ประชาชนไม่ทราบกฎระเบียบข้อบังคับและบทลงโทษ ในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ประชาชนจึงขาดจิตสำนึก และฝ่าฝืนกฎระเบียบ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้อีกทั้งบทลงโทษ หรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ และขาดการเข้มงวดกวดขัน ในการจับกุมการพิจารณาคำเนินคดี หรือการจับกุมผู้กระทำผิด ทำให้มีการขับรถ หรือใช้รถใช้ถนน อย่างเสรีตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

สำหรับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ได้แก่ ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่ และจัดทำแผ่นพับหรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย ให้กับผู้ใช้บริการรถเช่า ดำรวจ จราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคโดยไม่มีข้อยกเว้น เข้มงวด ต่อเนื่อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับวินัยการจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip สอดคล้องกับกระทรวงมหาดไทย (2558) ที่ได้เสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ เน้นสร้างส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยขอความร่วมมือให้ทุกหน่วยงานร่วมรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนสื่อสารผ่านช่องทางที่มีประสิทธิภาพอย่างเข้มข้น ให้ครอบคลุมทุกเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และขับขี่ด้วยความเร็ว ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน การให้หน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงาน เข้ามามีบทบาทสำคัญในการรณรงค์ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนทุกกลุ่ม เพื่อให้เกิดความตระหนักและมีจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประชาสัมพันธ์ การดำเนินการผ่านสื่อทุกชนิดในพื้นที่ เพื่อเกิดความตระหนัก ปลุกจิตสำนึก ค่านิยม วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ร่วมกำหนดมาตรการรณรงค์รณรงค์บตลงโทษ เพื่อสร้างจิตสำนึก สร้างความตระหนัก ป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรในองค์กร รวมทั้งเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ให้ผู้มารับบริการได้รับทราบและปฏิบัติตามมาตรการรณรงค์อย่างเคร่งครัดและสอดคล้องกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550 อ้างถึงใน พงศเพ็ญ อ่อนสีบุตร, 2551) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้เป็นแนวทางในการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้รถใช้ถนน และการทบทวนเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันยุคสมัยตลอดเวลา ตลอดจนสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การบูรณาการตั้งจุดตรวจหรือการตั้งจุดสกัดกั้นในชุมชน/หมู่บ้าน ทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาล ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยงานในพื้นที่ อาสาสมัครและภาคประชาชน เพื่อลดอัตราค่าถึงเจ้าหน้าที่ งบประมาณและสร้างความโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ ตลอดจนการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยการให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมบทบาทองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นองค์กรหลักในระดับพื้นที่ที่ดำเนินการพัฒนาเครือข่ายแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนอย่างเป็นระบบ การจัดรายการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนผ่านสื่อ ให้มากขึ้น เพื่อเผยแพร่สาระ ข้อมูลข่าวสาร รวมถึงการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับ

กฎหมายจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษ ที่เข้าใจง่าย และเพิ่มความถี่ในการเผยแพร่ สำหรับข้อเสนอแนะของแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ คือ การบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ไม่เลือกปฏิบัติเฉพาะชาวไทย ชาวต่างชาติ หรือเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความเข้าใจ เพื่อจะได้นำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง และมีการทำประชาคม เพื่อจัดทำข้อเสนอ มาตรการทางสังคม นโยบาย แผนแม่บทยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปายหรือให้อำนาจท้องถิ่นในการออกกฎระเบียบใช้อย่างเคร่งครัด เพื่อสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน สอดคล้องกับบุญขจรค์ นิลวงส์ (2545 อ้างถึงใน ขวณพิศ หนูจันทร์, 2552) กล่าวถึง การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม โดยการเสริมสร้างความเชื่อ และค่านิยม ด้านการจราจรที่ถูกต้องให้ประชาชน จำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ผ่านเครื่องมือทางสังคม สื่อที่มีบทบาทสำคัญในการถ่ายทอดความรู้ประชาสัมพันธ์ หรือรณรงค์ ทำให้เกิดความน่าสนใจ น่าติดตามและเข้าถึงชุมชนมากที่สุด ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น โทรท์สน์ ป้ายผ้า ป้ายโฆษณา ป้ายบอกทาง วิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน โดยให้ความรู้และสาระสำคัญ สอดแทรกกฎหมายข้อปฏิบัติ ในการขับขี่ที่ปลอดภัย เป็นเครื่องเตือนใจให้ผู้ขับขี่ ที่สำคัญควรสนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร่วมกับเจ้าหน้าที่

2. การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีมาตรการหรือวิธีการในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน คือ ตำรวจจราจร ทำหน้าที่ดำเนินการควบคุมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การอบรมความรู้ด้านการจราจร การตั้งด่านตรวจกวดขันวินัยจราจรและอำนวยความสะดวก การประชาสัมพันธ์ข่าวสารด้านความปลอดภัยทางถนน ส่วนกรมทางหลวง ทำหน้าที่ดำเนินการประสานงานด้านถนนและวิศวกรรม ในการสำรวจ และประมาณการ การปรับปรุงซ่อมแซมถนน ไฟฟ้าส่องสว่าง อุปกรณ์ควบคุมจราจร สำหรับเจ้าหน้าที่สาธารณสุข ทำหน้าที่ดำเนินการในเรื่องข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ และการช่วยเหลือฉุกเฉิน โดยสนับสนุนการลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ การรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุ การร่วมวางแผนเชิงป้องกัน ส่งผลให้เกิดความสำเร็จ คือ จำนวนอุบัติเหตุ และการฝ่าฝืนกฎจราจรลดลง รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำหน้าที่ดำเนินการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ด้านการจราจร การอบรมฟื้นฟูศักยภาพอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน การล้างทำความสะอาดถนนและทำสีตีเส้นจราจร การจัดระเบียบพื้นที่ผ่อนผันจำหน่ายสินค้า การปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจร ตั้งด่านและจุดตรวจบริการนักท่องเที่ยว อีกทั้งยังมีหน่วยงานอื่น ๆ อย่างเช่น สมาคมอาสาผู้ภัยปายสามัคคีการกุศล

ที่สนับสนุนการดำเนินงานช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉิน รวมถึงงานสาธารณสุขต่าง ๆ ทั้งนี้ ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ การละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่ให้ความร่วมมือในการแก้ไข ปัญหาความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งจำนวนบุคลากรในการปฏิบัติงานของหน่วยงานมีไม่เพียงพอ โดยมีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ปลูกฝังให้มีความนิยมในการปฏิบัติตามกฎจราจร การอบรมให้รู้ให้เข้าใจเรื่องวินัยจราจรของผู้ใช้ถนนโดยวิทยากรที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งการปรับปรุงถนน และดูแลรักษาเครื่องหมายจราจรให้อยู่ในสภาพดีสอดคล้องกับ อธิราช มณีภาค (2558) ศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานคร จากการวิเคราะห์นโยบาย พบว่า ด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน เสนอแนะให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับชาติและกรุงเทพมหานคร ประสานนโยบายกันอย่างใกล้ชิด ลดความเป็นระบบราชการ ให้กระจายอำนาจแก่ท้องถิ่นและชุมชน ให้มีการจัดเวทีสาธารณะเกี่ยวกับการเฝ้าระวังให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจเต็ม ในการพัฒนาระบบขนส่งและการบังคับใช้กฎหมายจราจร และ ด้านผู้ใช้ถนน เสนอแนะให้มีการพัฒนาทุนมนุษย์ให้ตระหนักด้านความปลอดภัย ปลูกฝังวินัยตั้งแต่เด็ก มีความรู้ และทักษะตามวินัยจราจร ต้องปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมเกี่ยวกับคดีจราจรและสอดคล้องกับ โยชิและคณะ (Joshi et. al, 2014) ได้ทำการศึกษา Road Traffic Accidents in Hilly Regions of Northern India: What has to be Done? พบว่า มีการจัดการรูปแบบถนน คือ การมีส่วนร่วมรับผิดชอบของผู้ใช้รถใช้ถนน มีการควบคุมความเร็วอย่างเข้มงวด มีการสวมอุปกรณ์ป้องกัน มีสัญลักษณ์สีเรืองแสงบนป้ายเตือน หลอดไฟให้แสงสว่างพอเพียง หรือให้สวมเสื้อที่มี มีคู่มือเพื่อการเดินทาง มีการตรวจจับระดับแอลกอฮอล์ มีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ มีการให้กำลังใจเครื่องมือสื่อสารระหว่างการขับรถ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550 อ้างถึงในพวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร, 2551) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้เป็นแนวทางในการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้รถใช้ถนน และการทบทวน เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันยุคสมัยตลอดเวลา ตลอดจนสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การบูรณาการตั้งจุดตรวจหรือการตั้งจุดสกัดกั้นในชุมชน/หมู่บ้าน ทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาล สำหรับการด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System: EMS) คือ โดยเน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ สามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุไปยังโรงพยาบาลได้รวดเร็ว สามารถรักษาพยาบาลผู้ป่วยบาดเจ็บให้กลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ โดยมีแนวทางการดำเนินงานพัฒนา

ระบบบริการ การรับแจ้งเหตุ และการสั่งการทางการแพทย์ฉุกเฉินอย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานเท่าเทียมกันทั่วประเทศ ตลอดจนมีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการบริการแพทย์ฉุกเฉิน ในกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนและสอดคล้องกับ องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพ สาธารณะแห่งประเทศไทย (2558) ได้มีข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทย เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตามกรอบปฏิญญามอสโกไว้ว่า ให้จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะด้านอุบัติเหตุทางถนน ในสถาบัน สำนัก หรือกรม ที่มีงบประมาณประจำปี มีแผนยุทธศาสตร์ครอบคลุมการทำงานตลอดทั้งปีและมีบุคลากร มืออาชีพที่เชี่ยวชาญ เพื่อผลักดันกฎหมายและสะท้อนข้อมูล ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ ปรับปรุงกฎหมาย และเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องความเร็ว มีการตรวจวัด แอลกอฮอล์ในทุกอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่รุนแรง

3. แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม อาเซียน ของอาเซียนไทย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ควรดำเนินการดังนี้

3.1 ด้านผู้ขับขี่ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มี ใบอนุญาตขับขี่สากลเท่านั้น ถึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอไทย ถ้าหากผู้ขับขี่ไม่มี ใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องเข้ารับการฝึกอบรมความรู้เรื่องกฎจราจรเพื่อให้ทราบ ให้เข้าใจ และสามารถ ปฏิบัติได้ตามได้ และเข้ารับการฝึกสอนขับขี่ระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรอง โดยจะมีการ ออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ควรมีการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทางอย่างละเอียดมาล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการหยุดรถกะทันหัน เลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณไฟ ใช้โทรศัพท์มือถือถือนำทาง และจอดรถสอบถามเส้นทางกลางถนน เป็นต้น สอดคล้องกับ กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของ ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี พบว่า ควรจัดฝึกอบรมให้ความรู้ เรื่องกฎจราจร หลักการขับขี่ปลอดภัย ด้านการขับขี่ควรปฏิบัติตามกฎ 3ม. 1ข. คือ ขับรถด้วยความ ไม่ประมาท มีสติ มีน้ำใจ และเคารพกฎจราจร รวมทั้งผู้ขับขี่ต้องมีสภาพร่างกายพร้อมที่จะขับขี่ และสอดคล้องกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550 อ้างถึงในพวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร, 2551) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้เป็นแนวทางในการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มความเข้มงวดมากขึ้นในการออกใบอนุญาตขับขี่ และกำหนดคุณสมบัติ ของผู้ขอใบอนุญาต สร้างความเข้มแข็งและบทบาทของคนในชุมชน โดยการปลูกจิตสำนึกความ การรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน และการใช้ประชาสังคมในการตัดสินใจ ผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรในพื้นที่เพื่อเป็นการควบคุมการกระทำผิดของคนในชุมชน มิให้กระทำผิดซ้ำ รวมทั้งรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน ให้คนในชุมชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่าง เคร่งครัด มีวินัย มีความรับผิดชอบ ร่วมกันดูแล ป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยเฉพาะการเฝ้า

ระวังไม่ให้มีผู้กระทำความผิดกฎจราจร เพื่อให้เกิดความมีระเบียบวินัย และปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับ พวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร (2551) ศึกษา อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมืองจังหวัดลำพูน พบว่า ควรมีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน และพฤติกรรมจราจรที่ดี โดยมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

3.2 ด้านยานพาหนะ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้สถานประกอบการให้บริการรถเช่าต้องตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้มาใช้บริการทุกครั้ง โดยให้บริการเฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นและใส่ใจในเรื่องมาตรฐานยานพาหนะ หากพบว่าชำรุดต้องมีการซ่อมบำรุงก่อนนำมาให้บริการทุกครั้งและเสนอแนวทางที่ให้ติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) และการจัดบริการรถสาธารณะประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยวสอดคล้องกับ อังบองคิส และคณะ (Agbonkhese et al. 2013) ศึกษา Road Traffic Accidents in Nigeria: Causes and Preventive Measures ซึ่งได้เสนอมาตรการป้องกันที่จำเป็นต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของไนจีเรีย และเชื่อว่าถ้าทำตามมาตรการดังกล่าว ทางหลวงของประเทศไนจีเรียก็จะปลอดภัย โดยการบังคับให้ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะก่อนเดินทางให้อยู่ในสภาพที่ดีก่อนใช้งาน

3.3 ด้านถนน พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้มีการวิเคราะห์จัดทำแผนที่จุดเสี่ยง การตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีพร้อมใช้งาน ด้วยวัสดุก่อสร้างที่ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง รวมทั้งทำความสะอาดไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย อยู่บนพื้นผิวถนน และเสนอเพิ่มเติมให้มีมาตรการหรือบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร สอดคล้องกับ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550 อ้างถึงในพวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร, 2551) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้เป็นแนวทางในการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ในด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) คือ การเร่งปรับปรุงแก้ไขระบบถนนที่มีลักษณะเป็นอันตราย อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนให้มีมาตรฐานและปลอดภัย โดยมีแนวทางการดำเนินงานพัฒนางานด้านวิศวกรรม และมาตรฐานการควบคุมปัจจัยเสี่ยง สร้างกลไกการตรวจสอบคุณภาพงานด้านวิศวกรรมและความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานด้านวิศวกรรมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีมาตรฐานและสอดคล้องกับ อังบองคิสและคณะ (Agbonkhese et al, 2013) ศึกษา Road Traffic Accidents in Nigeria: Causes and Preventive Measures ซึ่งได้เสนอมาตรการป้องกันที่จำเป็นต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของไนจีเรียว่า การใช้สัญลักษณ์สะท้อนแสง สำหรับเตือนหรือให้มีแสงสว่างเพียงพอบนท้องถนน เป็นการลดอันตรายได้

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้มีการรื้อถอนป้ายจราจรที่เก่า ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับ และป้ายที่ไม่มีความจำเป็น หมั่นตรวจตรา ซ่อมบำรุงป้ายจราจรที่ชำรุด ซึ่งอาจมีการเพิ่มข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีนบนแผ่นป้าย และเพิ่มการดูแลด้านทัศนวิสัยการมองเห็นบริเวณข้างทางด้วยการตัดแต่งต้นไม้ รื้อถอนป้ายโฆษณา ติดตั้งกระจกโค้งจราจร ทาสีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เครื่องหมายนำทางให้ชัดเจนอยู่เสมอ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน ซึ่งหากบริเวณดังกล่าวไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างก็ให้ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทน ตลอดจนมีแนวทางที่เสนอให้ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera) ด้วย สอดคล้องกับ กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ศึกษาสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่จักรยาน ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบาง จังหวัดชลบุรี พบว่า สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ควรจัดทำ ติดตั้ง ให้เพียงพอ มองเห็นได้อย่างชัดเจนมีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ตลอดเวลา และสอดคล้องกับ ศิริธงชัย ชูนาภา (2558) การศึกษาความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมือง กรณีศึกษาย่านคลองแงะ อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา พบว่า มีปัญหาไฟฟ้าแสงสว่าง โคมไฟชำรุด มีข้อเสนอให้ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนดวงโคมไฟ โดยให้ความเข้มแสงได้มาตรฐาน

3.5 ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับแนวทางที่ระบุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ต่อเนื่อง และเสมอภาค ซึ่งหากบุคลากรเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอก็สามารถเพิ่มบุคลากรหรือรับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองาน หรือการร่วมกันสร้างมาตรการทางสังคมหรือข้อตกลงชุมชน และการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎจราจรที่ควรทราบ โดยจัดทำเป็นคู่มือ แผ่นพับ หรือสื่อสังคมออนไลน์ รวมทั้งมีการฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศ หรือจัดทำคู่มือภาษาอังกฤษเพื่อการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้สื่อสารสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้านการรักษาความปลอดภัย และติดต่อประสานงานกับองค์กรต่างประเทศ สอดคล้องกับ บุญรงค์ นิลวงศ์ (2545) อ้างถึงใน ชวนพิศ หนูจันทร์, 2552) กล่าวว่า ต้องลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจัง เป็นตัวอย่างให้ผู้ขับขี่มีจิตสำนึก คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมสัญจร และให้ความร่วมมือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด การดึงชุมชนให้มีส่วนร่วม และการเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตลอดจนเป็นแนวร่วมผลักดันให้ผู้ขับขี่มีการปฏิบัติตามกฎจราจร และสอดคล้องกับ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (2550 อ้างถึงใน พวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร, 2551) ที่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้เป็นแนวทางในการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนโดยการสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย ให้การสนับสนุนเครื่องอำนวยความสะดวก

ความสะดวก วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการจัดซื้อจัดหาให้เพียงพอ มีประสิทธิภาพ และเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในด้านงบประมาณ

3.6 ข้อเสนอแนะทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อผลักดันให้เกิดเป็นแผนการดำเนินงานเชิงยุทธศาสตร์ ได้แก่ การจัดอบรมกฎจราจรและฝึกสอนการขับขี้อย่างปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรองโดยมีการออกใบขับขี่ชั่วคราวรายวันให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่มีใบขับขี่สากล ซึ่งถือเป็นปัจจัยนำอันเป็นพื้นฐานคุณลักษณะของบุคคลที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย สำหรับแนวทางการจัดทำป้ายเครื่องหมายจราจรที่มีข้อความทั้งภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน และการฝึกทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ถือเป็นปัจจัยเอื้อที่จำเป็นหรือเกื้อกูลต่อการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลความปลอดภัยทางถนนเบื้องต้นผ่านสื่อบาร์โค้ด 2 มิติ และการจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐานไว้ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว ถือเป็นปัจจัยเสริมที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของบุคคลและการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับ กระทรวงมหาดไทย (2558) ที่ได้เสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ เน้นสร้างส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยขอความร่วมมือให้ทุกหน่วยงานร่วมรณรงค์ร่วมกำหนดมาตรการองค์กรรวมถึงบทลงโทษ เพื่อสร้างจิตสำนึก สร้างความตระหนัก ป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาค้นคว้าข้อมูลเพื่อใช้ประกอบแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนและสะท้อนให้เห็นถึงการนำไปใช้บูรณาการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงควรมีการศึกษากลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติร่วมด้วยเพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนจากทั้งสองฝ่ายและควรมีเวทีการคืนข้อมูลสู่ชุมชนเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงการนำไปใช้บูรณาการแก้ไขปัญหาและการนำเอาแนวทางดังกล่าวไปทดลองปฏิบัติหรือประกาศเป็นนโยบายสาธารณะ เพื่อนำไปสู่การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่เป็นรูปธรรม

บรรณานุกรม

- กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. (2549). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี. (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา).
- กัณวีร์ กนิษฐพงศ์. (2550). ทางออกของปัญหาจากรถจักรยานยนต์ของคนไทย ในตำนานเรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์: รถจักรยานยนต์ที่ควรจะเป็นสำหรับคนไทยและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ควรจะมี. รายงานการสัมมนาในระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจากรถครั้งที่ 8, 105-106. กรุงเทพฯ: เมืองทองธานี.
- การพลศึกษาวิทยาเขตสุพรรณบุรี, สถาบัน. (2553). สาเหตุของอุบัติเหตุในการจราจรทางบก. สืบค้นจาก <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/E4-2-1.html>.
- กิตติพร นงศ์นวล. (2551). การวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของการลดอุบัติเหตุจากรถทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์. นกนาค: (ปริญญานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การพัฒนามนุษย์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ).
- โกเมน คอรา. (2553). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสูบบุหรี่ในพระสงฆ์ ในจังหวัดระยอง. ชลบุรี: (วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพยาบาลเวชปฏิบัติ ชุมชน บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยบูรพา).
- คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, สำนักงาน. (2556). แลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างหน่วยงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ. สืบค้นจาก <http://pr.nrct.go.th/?p=1126>
- จิรัช นานูญมี. (2552). การมีส่วนร่วมของชุมชนในการดำเนินงานศูนย์เด็กเล็กในอำเภอร่องขวาง จังหวัดแพร่. (การค้นคว้าอิสระ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- เฉลิมชัย จารุณี. (2556). ผลกระทบด้านสุขภาพจากการท่องเที่ยว อำเภอป่า จังหวัดแม่ฮ่องสอน. (วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่).
- ชวนพิศ หนูจันทร์. (2552). การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย. (การค้นคว้าอิสระพยาบาล ศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- ไชยวัฒน์ รุ่งเรืองศรี. (2550). ระเบียบวิธีวิจัยทางวิทยาศาสตร์สังคม. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

- ทนงศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข, พิสมัย เสรีจรกิจเจริญ และพรทิพย์ เย็นใจ. (2556). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. *วิชาการสาธารณสุข*, 22(6) (พฤศจิกายน-ธันวาคม): 937-943.
- นฤชา เนตรวิชัย. (2550). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพเกาะคา จังหวัดลำปาง. (การค้นคว้าอิสระพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- นฤมล สุมรรคา. (2554). ปัจจัยที่มีผลต่อความพร้อมของบุคลากรทางบัญชีเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: กรณีศึกษา สถานประกอบการจังหวัดสระบุรี. (การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี).
- นิตยา ฐิ์ทำนอง. (2550). การมีส่วนร่วมในกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพของสมาชิกชมรมปั่นจักรยานผู้สูงอายุบ้านด้า อำเภอขุนตาล จังหวัดเชียงราย. (การค้นคว้าอิสระสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด. (2553). มุ่งสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัย. สืบค้นจาก http://www.rvp.co.th/service_safety.php.
- ประชาสัมพันธ์ เขต 1, สำนัก. (2556). การท่องเที่ยวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง. สืบค้นจาก http://region1.prd.go.th/ewt_news.php?nid=5012.
- ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, กรม. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563. สืบค้นจาก http://www.roadsafetythailand.com/main/files/data/strategic_map.pdf.
- ปาย, โรงพยาบาล. (2560). รายงานอุบัติเหตุจากรถทางถนนของอำเภอปาย. (อัดสำเนา).
- พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา, พิรัชฎา มุสิกะพงษ์, พัดขวัญ มธุรชน และรักษา ศิวาพรักษ์. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. นครราชสีมา: รายงานวิจัยสถาบัน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- พระปกเกล้า, สถาบัน. (2548). การวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. สำนักกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. นนทบุรี: กระทรวงสาธารณสุข.
- พวงเพ็ญ อ่อนสินบุตร. (2551). อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน. เชียงใหม่: การค้นคว้าอิสระสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ, สำนักงาน. (2554). *หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก... การกิจพิชิต โศกนาฏกรรมยุคใหม่..* สืบค้นจาก http://www.hiso.or.th/hiso/picture/reportHealth/media30_1.pdf.
- _____. (2554). *ไทยติดอันดับ 2 นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติตายจากอุบัติเหตุสูงสุด.* สืบค้นจาก http://www.hiso.or.th/hiso5/healthy/news1_6.php.
- พาณิชย์, กระทรวง. (2557). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC คืออะไร.* สืบค้นจาก <http://aec.kapook.com/view50473.html>.
- มหาดไทย, กระทรวง. (2558). *แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2558.* สืบค้นจาก <http://ryt9.com/s/cabt/2132586>.
- ยุทธนา ราชรักษ์. (2551). *การมีส่วนร่วมของสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบลในการส่งเสริมสุขภาพประชาชนตามนโยบาย 6 อ. อำเภอช้างกลาง จังหวัดนครศรีธรรมราช.* (การค้นคว้าอิสระสาขารัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาขารัฐศาสตรมหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- ระบบสถิติทางทะเลเบียน. (2557). *สถิติประชากรและบ้าน-จำนวนประชากรแยกอายุ.* สืบค้นจาก <http://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/>.
- ราชบัณฑิตสถาน. (2542). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตสถาน.* กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตสถาน.
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห์ และจินตวีร์ เกษมสุข. (2553). *พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน.* *วิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง*, 7(1), 73-86.
- วิรินดา สิริสุวรรณ. (2554). *การประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของจังหวัดนครปฐม.* (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตรมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช).
- วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. (2544). *การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี.* เชียงใหม่: (การค้นคว้าอิสระสาขารัฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- ศรีสมร การ่อน. (2539). *สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ของผู้ป่วย โรงพยาบาลลำพูน.* (การค้นคว้าอิสระสาขารัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- ศิริพงษ์ ชูนาคา. (2558). *การศึกษาความปลอดภัยในเขตชุมชนเมือง กรณีศึกษากันตลิ่งแวง อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 20, 8-10 กรกฎาคม 2558 ณ จังหวัดชลบุรี.*

ส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย-แปซิฟิก, สมาคม. (2556). *ท่องเที่ยวไทยแรง โกยรายได้ติดอันดับ 5 ของโลก*. สืบค้นจาก <http://www.manager.co.th/Travel/ViewNews.aspx?NewsID=9560000076593>

สมชาย วรกิจเกษมสกุล. (2554). *ระเบียบวิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์*. (พิมพ์ครั้งที่ 4). อุตรธานี: โรงพิมพ์อักษรศิลป์.

สาธิตานสุข, กระทรวง. (2559). มอบนโยบายการดำเนินงานกระทรวงสาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ 2560. *การประชุมชี้แจงแผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (ด้านสาธารณสุข)*, ณ โรงแรมเซ็นทาราศูนย์ราชการและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ แจ้งวัฒนะ (ห้องวายุภักษ์ ชั้น 4).

สุวิทย์ สะอิดี. (2547). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นในเขตเทศบาลนครยะลา*. (วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์)

องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย. (2558). *WHO เสนอ 3 แนวทาง – หวังไทยลดสถิติอุบัติเหตุทางถนนสำเร็จ*. สืบค้นจาก <http://news.thaipbs.or.th>

องค์การอนามัยโลก. (2530). *Prevention Of Accidents*. สืบค้นจาก http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/120728/1/em_rc34_13_en.pdf?ua=1

_____. (2556). *ไทยติดที่ 3 ของโลก ประเทศที่มีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนน*. สืบค้นจาก <http://www.thairath.co.th/content/359132>

_____. (2558). *ข้อมูล 10 ประเทศผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกปี 2557*. สืบค้นจาก <http://www.ddd.or.th/content-view-3213.htm>

อิทธิราช มณีภาค. (2558). *ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์).

อนุชิตา พลาอยู่วงษ์. (2556). *ความพร้อมในการให้บริการเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของผู้ประกอบการรถทัวร์ปรับอากาศสายอีสาน-เหนือ*. (การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ).

Agbonkhese, Yisa, Agbonkhese, Akanbi, Aka and Mondigha. (2013). Road traffic accidents in geria: causes and preventive measures. *Civiland Environmental Research*, 3(13), 90-99.

- Anil Kumar Joshi, Chitra Joshi, Mridu Singh and Vikram Singh. (2014). Road traffic accidents in hilly regions of northern India: what has to be done?, *World J Med.* 5,(2), 112-115.
- Cronbach, Lee J. (1970). *Essentials of Psychological Testing*. New York: Harper and Row Publishers.
- Eduardo A Vasconcellos. (2005). Traffic accident risks in developing countries: superseding biased approaches, *Campo Grande*, 1-11.
- Green, L.W. and Kreuter. (2005). *M.W. Health promotion planning an educational and ecological Approach. (4th ed)*. New York: McGraw Hill.
- Lyndel J. Bates, Jeremy Davey, Barry Watson, Mark J. King and Kerry Armstrong. (2014) Factors contributing to crashes among young drivers, *Sultan Qaboos University Medical Journal*, 14, 297-305.
- Thaned Satiennam, (2005). Traffic accidents in Thailand. *IATSS RESEARCH*, 29(1), 88-100.

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ – นามสกุล	นางสาวนวพร จารุมณี
วัน เดือน ปีเกิด	30 มกราคม 2532
ที่อยู่ปัจจุบัน	14 หมู่ 2 ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50150
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2554 วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา สถาบันมหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ประสบการณ์การทำงาน	พ.ศ. 2555 - 2556 ผู้ประสานงานโครงการ UNFPA / EU สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน พ.ศ. 2556 – 2561 นักทรัพยากรบุคคล สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน พ.ศ. 2561 – ปัจจุบัน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ องค์การบริหารส่วนจังหวัดแม่ฮ่องสอน



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัย

- | | | |
|--------------------|----------|--|
| 1. นายปฐม | นวลคำ | นักวิชาการสาธารณสุขเชี่ยวชาญ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน |
| 2. นางสาวหทัยรัตน์ | ทองเขียว | นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน |
| 3. นางพัชรภรณ์ | วิมาลย์ | ครูชำนาญการพิเศษ
โรงเรียนบ้านในสอย จังหวัดแม่ฮ่องสอน |

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำวิทยานิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อแนวคำถาม
ของแบบสอบถาม

แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำวิทยานิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญ
ที่มีต่อแนวคำถามของแบบสอบถาม (Questionnaire)

คำชี้แจง กรรมการผู้เชี่ยวชาญโปรดพิจารณาแสดงความคิดเห็นของท่าน ในแบบสอบถาม
การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำวิทยานิพนธ์ โดยใช้เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็น
ของท่าน พร้อมข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไปพิจารณาปรับปรุงต่อไป

ทั้งนี้ ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง +1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์
ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง 0 เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์
ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง -1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 1 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่					
1	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่สากล จึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอปาย	✓			
2	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ต้องได้รับการอบรมความรู้เรื่องกฎจราจร และฝึกสอนการขับขี่ปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรอง โดยมีการออกใบขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ตอนที่ 1 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ (ต่อ)					
3	ผู้ขับขี่ต้องศึกษาและวางแผนการเดินทาง ท่องเที่ยวมาล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงจากการ เกิดอุบัติเหตุ	✓			
4	ผู้ขับขี่ต้องแต่งกายให้รัดกุม เหมาะสม ไม่สวม กระโปรงยาว	✓			
5	ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พูดคุยกับ ผู้ขับขี่อื่น เป็นต้น	✓			
6	ผู้ขับขี่ต้องมีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท ขณะ ขับขี่ยานพาหนะ	✓			
7	ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพ และปฏิบัติตามกฎ จราจร	✓			
8	ผู้ขับขี่มีประสบการณ์การท่องเที่ยวและประกันภัย รถเช่า	✓			



ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ					
9	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องนำรถเข้าตรวจสอบสภาพตามกำหนดระยะเวลา และมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก	✓			
10	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติพร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า	✓			
11	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องไม่นำยานพาหนะมาบริการให้เช่ากับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล	✓			
12	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พักเท้า เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์	✓			
13	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องไม่มีการดัดแปลง เช่น เปลี่ยนสีของโคมไฟหน้ารถเป็นไฟซีนอล เปลี่ยนขนาดท่อไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณแตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
ด้านที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ (ต่อ)					
14	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องเป็นประเภทเกียร์ธรรมดาเท่านั้น	✓			
15	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว เป็นต้น	✓			
16	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐาน ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้บริการกับนักท่องเที่ยว	✓			
ด้านที่ 3 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน					
17	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อสร้างแผนที่จุดเสี่ยง	✓			
18	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	✓			
19	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง	✓			
20	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
ด้านที่ 3 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน (ต่อ)					
21	พื้นที่ถนนคนเดิน (ถนนชัยสงคราม) ต้องกำหนดช่วงเวลาและบริเวณ ที่ผ่อนผันให้ขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร	✓			
22	ห้ามกระทำการใดๆ ที่เป็นการรบกวน กีดขวางบนพื้นที่ถนนและทางเท้า เช่น เลี้ยงสัตว์ ขายสินค้า (นอกเหนือพื้นที่ผ่อนผันตามข้อ 21)	✓			
23	ขยายเขตทางของถนนให้กว้างขึ้น	✓			
24	เพิ่มเส้นทางสำหรับรถจักรยาน		✓		
ด้านที่ 4 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม					
25	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร	✓			
26	มีข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีน บนป้ายเครื่องหมายจราจร เพื่อสื่อความให้เข้าใจตรงกัน	✓			
27	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรื้อถอนป้ายที่เก่า ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับ และไม่มีความจำเป็น เช่น ป้ายจราจร ป้ายแสดงข้อมูลสถานประกอบการที่พัก รีสอร์ท	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 4 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
28	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งถังดับเพลิงไว้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระบอกแก๊สจระจาด บริเวณข้างทาง และจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น	✓			
29	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างหรือไฟกระพริบเพิ่มเติม บริเวณจุดเสี่ยงอันตรายทางแยก ทางต่างระดับ ทางลาดชัน ทางโค้ง รศมีแคบ รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน	✓			
30	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนในบริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลัคนำทาง หรือไฟกระพริบ	✓			
31	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน	✓			
32	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera)	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 5 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้					
33	ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวด และต่อเนื่อง เรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ การจอดรถ การใช้ความเร็ว และการตรวจวัดแอลกอฮอล์	✓			
34	จัดระเบียบการจราจรใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการจราจร เช่น ยกเลิกการจอดแบบสลับวันคู่วันที่ เป็น ห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดแนว ในบางเส้นทางหรือบางเวลา	✓			
35	ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาค โดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งด้านเชื้อชาติ หรือช่วงเทศกาล	✓			
36	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่ และจัดทำแผ่นพับ หรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอ ปลาย ให้กับผู้ใช้บริการรถเช่า	✓			
37	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip	✓			



- 8 -

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
ด้านที่ 5 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (ต่อ)					
38	ฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			
39	เพิ่มบุคลากรตำรวจจราจร หรือรับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			
40	สร้างมาตรการทางสังคม/ข้อตกลงชุมชน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			

ลงชื่อ ผู้เชี่ยวชาญ

(นายปฐม นวลคำ)

นักวิชาการสาธารณสุขเชี่ยวชาญ

รอนนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน (ด้านส่งเสริมและพัฒนา)

**แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำวิทยานิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญ
ที่มีต่อแนวคำถามของแบบสอบถาม (Questionnaire)**

ข้าพเจ้าแจ้งกรรมการผู้เชี่ยวชาญ โปรดพิจารณาแสดงความคิดเห็นของท่าน ในแบบสอบถาม การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำวิทยานิพนธ์ โดยใช้เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็น ของท่าน พร้อมข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไปพิจารณาปรับปรุงต่อไป

ทั้งนี้ ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง +1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง 0 เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง -1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
ด้านที่ 1 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่					
1	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่สากล จึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอปาย	✓			
2	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ต้องได้รับการอบรมความรู้เรื่องกฎจราจร และฝึกสอนการขับขี่ปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้การรับรอง โดยมีการออกไปขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ตอนที่ 1 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ (ต่อ)					
3	ผู้ขับขี่ต้องศึกษาและวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวมาล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ	✓			
4	ผู้ขับขี่ต้องแต่งกายให้รัดกุม เหมาะสม ไม่สวมกระโปรงยาว	✓			
5	ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พุดคุยกับผู้ขับขี่อื่น เป็นต้น	✓			
6	ผู้ขับขี่ต้องมีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท ขณะขับขี่ยานพาหนะ	✓			
7	ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจร	✓			
8	ผู้ขับขี่มีประกันภัยการท่องเที่ยวและประกันภัยรถเช่า	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
ด้านที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ					
9	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องนำรถเข้าตรวจสอบสภาพตามกำหนดระยะเวลา และมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก	✓			
10	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติพร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า	✓			
11	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องไม่นำยานพาหนะมาบริการให้เช่ากับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล	✓			
12	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พิกเก๊า เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์	✓			
13	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องไม่มีการดัดแปลง เช่น เปลี่ยนสีของโฉมไฟหน้ารถเป็นไฟซีนอล เปลี่ยนขนาดท่อไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณแตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ (ต่อ)					
14	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องเป็นประเภทเกียร์ธรรมดาเท่านั้น	✓			
15	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว เป็นต้น	✓			
16	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐาน ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้บริการกับนักท่องเที่ยว	✓			
ด้านที่ 3 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน					
17	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อสร้างแผนที่จุดเสี่ยง	✓			
18	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	✓			
19	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมคุณภาพวัสดุ ก่อสร้างให้อุบัติตรงตามมาตรฐานงาน ก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง	✓			
20	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 3 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน (ต่อ)					
21	พื้นที่ถนนคนเดิน (ถนนชัยสงคราม) ต้องกำหนดช่วงเวลาและบริเวณ ที่ผ่อนผันให้ขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร	✓			
22	ห้ามกระทำการใดๆ ที่เป็นการรบกวน กีดขวางบนพื้นที่ถนนและทางเท้า เช่น เลี้ยงสัตว์ ขายสินค้า (นอกเหนือพื้นที่ผ่อนผันตามข้อ 21)	✓			
23	ขยายเขตทางของถนนให้กว้างขึ้น	✓			
24	เพิ่มเส้นทางสำหรับรถจักรยาน	✓			
ด้านที่ 4 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม					
25	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร	✓			
26	มีข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีน บนป้ายเครื่องหมายจราจร เพื่อสื่อความให้เข้าใจตรงกัน	✓			
27	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรื้อถอนป้ายที่เก่า ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับ และไม่มีความจำเป็น เช่น ป้ายจราจร ป้ายแสดงข้อมูลสถานที่ประกอบการที่พัก รีสอร์ท	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
ด้านที่ 4 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
28	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งคั่นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจร บริเวณข้างทาง และจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น	✓			
29	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างหรือไฟกระพริบเพิ่มเติม บริเวณจุดเสี่ยงอันตรายทางแยก ทางต่างระดับ ทางลาดชัน ทางโค้ง รัศมีแคบ รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน	✓			
30	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนในบริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลัคนำทาง หรือไฟกระพริบ	✓			
31	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน	✓			
32	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera)	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 5 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้					
33	ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวด และต่อเนื่อง เรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ การจอดรถ การใช้ความเร็ว และการตรวจวัดแอลกอฮอล์	✓			
34	จัดระเบียบการจราจรใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการจราจร เช่น ยกเลิกการจอดแบบสลับวันคู่วันที่ เป็น ห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดแนว ในบางเส้นทางหรือบางเวลา	✓			
35	ตำรวจ จราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาค โดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งด้านเชื้อชาติ หรือช่วงเทศกาล	✓			
36	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่ และจัดทำแผ่นพับ หรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอ ป้าย ให้กับผู้ใช้บริการรถเช่า	✓			
37	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่สอดคล้อง -1	
ด้านที่ 5 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (ต่อ)					
38	ฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			
39	เพิ่มบุคลากรตำรวจจราจร หรือรับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			
40	สร้างมาตรการทางสังคม/ข้อตกลงชุมชน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			

ลงชื่อ ณัฏฐณิชา ผู้เชี่ยวชาญ

(นางสาวหทัยรัตน์ ทองเขียว)

นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ

หัวหน้ากลุ่มงานส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน

แบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำวิทยานิพนธ์ของผู้เชี่ยวชาญ
ที่มีต่อแนวคำถามของแบบสอบถาม (Questionnaire)

กำชี้แจงกรรมการผู้เชี่ยวชาญโปรดพิจารณาแสดงความคิดเห็นของท่าน ในแบบสอบถามการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการทำวิทยานิพนธ์ โดยใช้เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็นของท่าน พร้อมข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไปพิจารณาปรับปรุงต่อไป

ทั้งนี้ ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง +1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์
 ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง 0 เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์
 ใช้เครื่องหมาย (✓) ในช่อง -1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 1 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่					
1	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่สากล จึงจะได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอปาย	✓			
2	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ต้องได้รับการอบรมความรู้เรื่องกฎจราจร และฝึกสอนการขับขี่ปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้รับการรับรอง โดยมีการออกใบขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้		✓		

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ตอนที่ 1 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ (ต่อ)					
3	ผู้ขับขี่ต้องศึกษาและวางแผนการเดินทาง ท่องเที่ยวมาล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงจากการ เกิดอุบัติเหตุ	✓			
4	ผู้ขับขี่ต้องแต่งกายให้รัดกุม เหมาะสม ไม่สวม กระโปรงยาว	✓			
5	ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พูดคุยกับ ผู้ขับขี่อื่น เป็นต้น	✓			
6	ผู้ขับขี่ต้องมีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท ขณะ ขับขี่ยานพาหนะ	✓			
7	ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพ และปฏิบัติตามกฎ จราจร	✓			
8	ผู้ขับขี่มีประสบการณ์การท่องเที่ยวและประกันภัย รถเช่า	✓			



ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ					
9	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องนำรถเข้าตรวจสอบสภาพตามกำหนดระยะเวลา และมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก	✓			
10	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติพร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า	✓			
11	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องไม่นำยานพาหนะมาบริการให้เช่ากับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล	✓			
12	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องมีส่วนควบคุมและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณ ไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พิกเต้า เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์	✓			
13	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องไม่มีการดัดแปลง เช่น เปลี่ยนสีของโคมไฟหน้ารถเป็นไฟซีนอล เปลี่ยนขนาดท่อไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณแตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ (ต่อ)					
14	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องเป็นประเภทเกียร์ธรรมดาเท่านั้น		✓		
15	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว เป็นต้น		✓		
16	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดบริการรถสาธารณะที่ได้มาตรฐาน ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้บริการกับนักท่องเที่ยว	✓			
ด้านที่ 3 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน					
17	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อสร้างแผนที่จุดเสี่ยง	✓			
18	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนนที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	✓			
19	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้อุดมสมบูรณ์ตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง	✓			
20	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 3 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน (ต่อ)					
21	พื้นที่ถนนคนเดิน (ถนนชัยสงคราม) ต้องกำหนดช่วงเวลาและบริเวณ ที่ผ่อนผันให้ขายสินค้าบนทางเท้าและบนผิวการจราจร	✓			
22	ห้ามกระทำการใดๆ ที่เป็นการรบกวน กีดขวางบนพื้นที่ถนนและทางเท้า เช่น เลี้ยงสัตว์ ขายสินค้า (นอกเหนือพื้นที่ผ่อนผันตามข้อ 21)	✓			
23	ขยายเขตทางของถนนให้กว้างขึ้น	✓			
24	เพิ่มเส้นทางสำหรับรถจักรยาน	✓			
ด้านที่ 4 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม					
25	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร	✓			
26	มีข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีน บนป้ายเครื่องหมายจราจร เพื่อสื่อความให้เข้าใจตรงกัน	✓			
27	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรื้อถอนป้ายที่เก่า ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับ และไม่มีความจำเป็น เช่น ป้ายจราจร ป้ายแสดงข้อมูลสถานประกอบการที่พัก รีสอร์ท	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 4 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)					
28	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจร บริเวณข้างทาง และจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น	✓			
29	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างหรือไฟกระพริบเพิ่มเติม บริเวณจุดเสี่ยงอันตรายทางแยก ทางต่างระดับ ทางลาดชัน ทางโค้ง รัศมีแคบ รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน	✓			
30	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนในบริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลัคนำทาง หรือไฟกระพริบ	✓			
31	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน	✓			
32	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera)	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 5 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้					
33	ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวด และต่อเนื่อง เรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ การจอดรถ การใช้ความเร็ว และการตรวจวัดแอลกอฮอล์	✓			
34	จัดระเบียบการจราจรใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการจราจร เช่น ยกเลิกการจอดแบบสลัปวันคู่วันคี่ เป็น ห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดแนว ในบางเส้นทางหรือบางเวลา	✓			
35	ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาค โดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งด้านเชื้อชาติ หรือช่วงเทศกาล	✓			
36	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่ และจัดทำแผ่นพับ หรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอ ป้าย ให้กับผู้ใช้บริการรถเช่า	✓			
37	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip	✓			

ข้อ	แนวคำถามการตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)	การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ			ข้อเสนอแนะ
		สอดคล้อง	ไม่แน่ใจ	ไม่สอดคล้อง	
		+1	0	-1	
ด้านที่ 5 แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (ต่อ)					
38	ฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			
39	เพิ่มบุคลากรตำรวจจราจร หรือรับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			
40	สร้างมาตรการทางสังคม/ข้อตกลงชุมชน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย	✓			

ลงชื่อ *Affirma* ผู้เชี่ยวชาญ

(นางพัชราภรณ์ วิมาลัย)

ครูชำนาญการพิเศษ

โรงเรียนบ้านในสอย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

RAJABHAI

ภาคผนวก ค

เอกสารชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย
(Participant Information Sheet)

เรียน ผู้เข้าร่วมโครงการวิจัย

ข้าพเจ้า นางสาวนพร จารุมณี นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาสาธารณสุขศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ที่อยู่ บ้านเลขที่ 14 หมู่ที่ 2 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50150 หมายเลขโทรศัพท์ 088-2691639 มีความประสงค์ขอความร่วมมือจากท่าน เข้าร่วมโครงการวิจัย เรื่อง “การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน”

โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน และศึกษาการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ประโยชน์ที่ได้รับ คือ ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่มีความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ และประชาชนรวมถึงนักท่องเที่ยวได้รับความปลอดภัยจากการจราจรทางถนนเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแนวทางดังกล่าวมาประยุกต์สู่แผนปฏิบัติการ เพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ท่านได้รับเชิญให้เข้าร่วมการวิจัยนี้ เพราะท่านเป็นบุคคลหนึ่งซึ่งมีส่วนร่วมในการวางแผนทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากการจราจรทางถนน ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะเวลาในการทำวิจัยทั้งสิ้น 2 เดือน โดยมีขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

1. การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ซึ่งจะมีผู้เข้าร่วมการวิจัยทั้งหมด 35 คน โดยแบ่งเป็น 4 กลุ่ม กลุ่มละ 8-10 คน ใช้ระยะเวลาในการทำวิจัย ประมาณครั้งละ 1 ชั่วโมงต่อกลุ่ม หากท่านตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยแล้ว จะมีขั้นตอนการวิจัย คือ การร่วมให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน และการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

2. การตอบแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งจะมีผู้เข้าร่วมการวิจัย 385 คน ใช้ระยะเวลาในการทำวิจัย ประมาณ 30 นาที หากท่านตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยแล้ว จะมีขั้นตอนการวิจัย คือ การตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับ แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

3. การประชุมระดมความคิด (Brainstorming) ซึ่งจะมีผู้เข้าร่วมการวิจัย 30 คน ใช้ระยะเวลาในการทำวิจัยประมาณ 3 ชั่วโมง หากท่านตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยแล้ว จะมีขั้นตอนการวิจัย คือ การพิจารณาตรวจสอบ และประเมินผลความเหมาะสม ความเป็นไปได้ เกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่ได้จากการประชุมสนทนากลุ่มย่อย และ การตอบแบบสอบถาม พร้อมทั้งแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อให้ผู้ศึกษาได้นำมาปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาให้เป็นแนวทางฉบับสมบูรณ์ที่มีความเหมาะสม และมีความเป็นไปได้

ทั้งนี้ การเข้าร่วมการวิจัยดังกล่าวในทุกขั้นตอน ไม่มีค่าตอบแทนสำหรับผู้เข้าร่วมการวิจัย

การเข้าร่วมการวิจัยของท่านเป็นไปด้วยความสมัครใจ หากท่านไม่เข้าร่วมในการวิจัยนี้ ก็จะไม่เกิดผลกระทบใด ๆ ต่อท่าน และไม่สูญเสียสิทธิประโยชน์ใด ๆ ที่ท่านควรได้รับ ข้อมูลที่ได้จะถูกเก็บรักษาไว้ไม่เปิดเผยต่อสาธารณะเป็นรายบุคคล โดยผู้วิจัยจะนำข้อมูลไปวิเคราะห์ อภิปราย หรือพิมพ์เผยแพร่ในภาพรวม แต่ข้อมูลของผู้เข้าร่วมวิจัยเป็นรายบุคคล อาจมีการตรวจสอบได้จาก สถาบัน หรือองค์กรของรัฐที่มีหน้าที่ตรวจสอบ และคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นต้น

หากมีข้อสอบถามเพิ่มเติม ทั้งด้านประโยชน์และโทษ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยนี้ ท่านสามารถติดต่อ นางสาวนพร จารุมณี ที่อยู่ บ้านเลขที่ 14 หมู่ที่ 2 ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ รหัสไปรษณีย์ 50150 หมายเลขโทรศัพท์ 088-2691639 ได้ (ในเวลาราชการ)

โครงการวิจัยนี้ ได้รับการพิจารณารับรองจาก คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน ที่อยู่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน 129 ถนนขุนลุมประพาส ตำบลจองคำ อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน รหัสไปรษณีย์ 58000 หมายเลขโทรศัพท์ 053-611281 ต่อ 118 หากท่านได้รับการปฏิบัติไม่ตรงตามที่ระบุไว้ ท่านสามารถติดต่อกับ ประธานคณะกรรมการจริยธรรมฯ หรือผู้แทนได้ตามสถานที่ และหมายเลขโทรศัพท์ข้างต้น

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ

นพร จารุมณี

(นางสาวนพร จารุมณี)

ภาคผนวก ง

หนังสือแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัย โดยได้รับการบอกกล่าวและเต็มใจ

(Informed Consent Form)

ข้าพเจ้า ขอแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมโครงการวิจัย เรื่อง การจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอบาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ด้วยความสมัครใจ โดยข้าพเจ้าได้รับทราบรายละเอียดของการวิจัย เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ ประโยชน์ที่ได้รับ ขั้นตอนต่าง ๆ ที่จะต้องปฏิบัติหรือได้รับการปฏิบัติและสิทธิประโยชน์ภายใต้เงื่อนไขที่ระบุไว้ในเอกสารคำชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย (Participant Information Sheet) โดยข้าพเจ้าได้ซักถามทำความเข้าใจเกี่ยวกับการเข้าร่วมการวิจัยดังกล่าวนี้ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

โดยข้าพเจ้าได้เข้าร่วมการวิจัยในขั้นตอน

- ☐ การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group)
- ☐ การตอบแบบสอบถาม (Questionnaire)
- ☐ การประชุมระดมความคิด (Brainstorming)

ข้าพเจ้ายินดีให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัย เพื่อเป็นประโยชน์ในการทำวิจัยครั้งนี้ หากข้าพเจ้าได้รับความเสียหาย หรือเสื่อมเสีย จากการนำข้อมูลของข้าพเจ้าไปเผยแพร่ต่อผู้อื่น ไม่ว่าจะโดยวิธีใดๆ ก็ตาม ข้าพเจ้าจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย และแจ้งให้ผู้ทำการวิจัยทราบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นในทันที มิเช่นนั้นจะถือว่าข้าพเจ้าทำให้การคุ้มครองความปลอดภัยเป็นโมฆะ ตามที่กฎหมายกำหนด

ข้าพเจ้าเข้าใจข้อความในเอกสารคำชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย และหนังสือยินยอมแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัยนี้ โดยตลอดแล้ว จึงลงลายมือชื่อไว้

ลงชื่อผู้เข้าร่วมการวิจัย

ลงชื่อผู้ทำการวิจัย

ลงชื่อพยาน

(.....) (นางสาวนพร จารุมณี) (.....)

วันที่..... วันที่..... วันที่.....

ภาคผนวก จ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

แนวคำถามการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group)

การวิจัยเรื่อง การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

วันที่ เวลา
สถานที่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้เข้าร่วมการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group)

ผู้ให้ข้อมูล
อายุ ปี เพศ อาชีพ
ที่อยู่ บ้านเลขที่ ถนน ตำบล
อำเภอ จังหวัด

ตอนที่ 2 ข้อคิดเห็น เกี่ยวกับความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

2.1 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
ในปัจจุบัน และ 3 ปีข้างหน้า เป็นอย่างไร

.....
.....

2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
เป็นอย่างไร

2.2.1 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

.....
.....

2.2.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

.....
.....

2.2.3 ปัจจัยด้านถนน

.....

.....

2.2.4 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

.....

.....

2.2.5 ปัจจัยด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย

.....

.....

2.3 นโยบาย แผนงาน โครงการ มาตรการ หรือวิธีการ ในการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของหน่วยงานท่านดำเนินการอย่างไร

2.3.1 หน่วยงานดำเนินการอย่างไร

.....

.....

2.3.2 ความสำเร็จในการบริหารจัดการของหน่วยงานเป็นอย่างไร

.....

.....

2.3.3 ปัญหาอุปสรรคในการบริหารจัดการของหน่วยงานเป็นอย่างไร

.....

.....

2.3.4 ข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการของหน่วยงานเป็นอย่างไร

.....

.....

2.3.5 สิ่งที่ต้องการพัฒนาในการบริหารจัดการของหน่วยงานเป็นอย่างไร

.....

.....

2.4 ความหมาย และเป้าหมาย ของการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อ
รองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

2.4.1 ความหมายควรนิยามอย่างไร

.....

.....

2.4.2 เป้าหมายควรเป็นอย่างไร

.....

.....

2.5 วิธีบริหารจัดการ ที่คาดว่าจะนำไปใช้ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยการจราจรทาง
ถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

2.5.1 ด้านผู้ขับขี่ควรดำเนินการอย่างไร

.....

.....

2.5.2 ด้านยานพาหนะควรดำเนินการอย่างไร

.....

.....

2.5.3 ด้านถนนควรดำเนินการอย่างไร

.....

.....

2.5.4 ด้านสิ่งแวดล้อมควรดำเนินการอย่างไร

.....

.....

2.5.5 ด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายควรดำเนินการอย่างไร

.....

.....

2.6 ปัจจัยที่ทำให้การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่
ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ประสบผลสำเร็จ และเกิดประสิทธิภาพ
สูงสุด ประกอบด้วยปัจจัยด้านใดบ้าง อย่างไร

.....

.....

ภาคผนวก จ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

แนวคำถามแบบสอบถาม (Questionnaire)

การวิจัยเรื่อง การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

เป็นการศึกษาโดย นำข้อมูลจากการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) มาวิเคราะห์ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสร้างแบบสอบถาม เพื่อนำไปสู่การสร้างแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

คำชี้แจง แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างตรงตามความเป็นจริง

1. เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง

2. อายุ

☐ ต่ำกว่า 20 ปี ☐ 21 – 30 ปี ☐ 31 – 40 ปี
☐ 41 – 50 ปี ☐ 51 – 60 ปี ☐ 61 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษาสูงสุด

☐ ประถมศึกษา ☐ มัธยมศึกษาตอนต้น
☐ มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. ☐ อนุปริญญา / ปวส.
☐ ปริญญาตรี ☐ อื่นๆ (ระบุ)

4. สถานภาพ

☐ โสด ☐ สมรส ☐ ม่าย / หย่า

5. อาชีพ

☐ รับราชการ พนักงาน ลูกจ้างของรัฐ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ
☐ พนักงาน ลูกจ้างเอกชน ☐ ค้าขาย
☐ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ☐ รับจ้างทั่วไป
☐ นักเรียน / นักศึกษา ☐ ว่างาน / เกษียณ
☐ อื่นๆ (ระบุ)

6. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอปาย

☐ น้อยกว่า 10 ปี ☐ 11 – 20 ปี ☐ 21 – 30 ปี
☐ 31 – 40 ปี ☐ 41 – 50 ปี ☐ 51 ปีขึ้นไป

ตอนที่ 2 การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของ
อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพื่อระบุระดับของแนวทางที่ควรดำเนินการ ในการ
จัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านที่สุดเพียงช่องเดียว

ข้อ ที่	แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจร ที่ควรดำเนินการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่						
1	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่สากล จึงจะ ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในอำเภอปาย					
2	ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ต้อง ได้รับการอบรมความรู้เรื่องกฎจราจร และฝึกสอน การขับขี่ปลอดภัยระยะสั้นจากสถาบันที่ได้การ รับรอง โดยมีการออกใบขับขี่ชั่วคราว (รายวัน) ให้					
3	ผู้ขับขี่ต้องศึกษาและวางแผนการเดินทางท่องเที่ยว มาล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ					
4	ผู้ขับขี่ต้องแต่งกายให้รัดกุม เหมาะสม ไม่สวม กระโปรงยาว					
5	ผู้ขับขี่ต้องไม่ทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พูดคุยกับผู้ขับขี่อื่น เป็น ต้น					
6	ผู้ขับขี่ต้องมีสุขภาพแข็งแรง ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท ขณะขับขี่ ยานพาหนะ					
7	ผู้ขับขี่ทราบ เข้าใจ เคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจร					

ข้อ ที่	แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจร ที่ควรดำเนินการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ (ต่อ)						
8	ผู้ขับขี่มีประกันภัยการท้องเที่ยว และประกันภัยรถเช่า					
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ						
9	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องนำรถเข้าตรวจสอบสภาพตามกำหนดระยะเวลา และมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก					
10	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติพร้อมใช้งานก่อนนำมาบริการให้เช่า					
11	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องไม่นำยานพาหนะมาบริการให้เช่ากับผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล					
12	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ แตรสัญญาณไฟส่องสว่าง ไฟสัญญาณ ที่พิกเท้า เป็นต้น อยู่ในสภาพสมบูรณ์					
13	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องไม่มีการดัดแปลง เช่น เปลี่ยนสีของโคมไฟหน้ารถเป็นไฟสีนอล เปลี่ยนขนาดท่อไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณแตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น					

ข้อ ที่	แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจร ที่ควรดำเนินการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านยานพาหนะ (ต่อ)						
14	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องเป็นประเภท เกียร์ธรรมดาเท่านั้น					
15	ยานพาหนะที่นำมาบริการให้เช่า ต้องติดตั้งอุปกรณ์ ติดตามตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS Tracker) เพื่อ ตรวจสอบพฤติกรรมรถขับขี่ ตำแหน่ง เส้นทาง ความเร็ว เป็นต้น					
16	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดบริการรถสาธารณะที่ได้ มาตรฐาน ประจำจุดสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อ ให้บริการแก่นักท่องเที่ยว					
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน						
17	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เพื่อ สร้างแผนที่จุดเสี่ยง					
18	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและซ่อมบำรุงถนน ที่ชำรุดเสียหาย ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ					
19	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้าง ให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของ กรมทางหลวง					
20	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำความสะอาดถนนอยู่เสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดิน ทราย					
21	พื้นที่ถนนคนเดิน (ถนนชัยสงคราม) ต้องกำหนด ช่วงเวลาและบริเวณ ที่ผ่อนผันให้ขายสินค้าบนทาง เท้าและบนผิวการจราจร					

ข้อ ที่	แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจร ที่ควรดำเนินการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านถนน (ต่อ)						
22	ห้ามกระทำการใดๆ ที่เป็นการรุกรล้ำ กีดขวางบนพื้นที่ถนนและทางเท้า เช่น เลี้ยงสัตว์ ขายสินค้า (นอกเหนือพื้นที่ผ่อนผันตามข้อ 21)					
23	ขยายเขตทางของถนนให้กว้างขึ้น					
24	เพิ่มเส้นทางสำหรับรถจักรยาน					
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม						
25	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนน เพื่อเตือนหรือแนะนำทางจราจร					
26	มีข้อความทั้งภาษาไทย อังกฤษ และจีน บนป้ายเครื่องหมายจราจร เพื่อสื่อความให้เข้าใจตรงกัน					
27	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรื้อถอนป้ายที่เก่า ไม่ชัดเจน มีการขีดเขียนทับ และ ไม่มีความจำเป็น เช่น ป้ายจราจร ป้ายแสดงข้อมูลสถานประกอบการที่พัก รีสอร์ท					
28	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตัดแต่งต้นไม้ กำจัดป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระฉากโค้งจราจร บริเวณข้างทาง และจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อเพิ่มระยะการมองเห็น					
29	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างหรือไฟกระพริบเพิ่มเติม บริเวณจุดเสี่ยงอันตราย ทางแยกทางต่างระดับ ทางลาดชัน ทางโค้งรัศมีแคบ รวมทั้งเขตชุมชนที่มีการใช้ทางเวลากลางคืน					

ข้อ ที่	แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจร ที่ควรดำเนินการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)						
30	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนในบริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลัคนำทาง หรือไฟกระพริบ					
31	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางให้ชัดเจน					
32	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Television) และกล้องจับความเร็ว (Speed Camera)					
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้						
33	ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง เรื่องใบอนุญาตขับขี่ การหยุดรถ/จอดรถ การใช้ความเร็ว และตรวจวัดแอลกอฮอล์					
34	จัดระเบียบการจราจรใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและการจราจร เช่น ยกเลิกการจอดแบบสลับวันคู่วันคี่ เป็น ห้ามจอดรถทุกชนิดตลอดแนว ในบางเส้นทางหรือบางเวลา					
35	ตำรวจจราจร บังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคโดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งด้านเชื้อชาติ หรือช่วงเทศกาล					

ข้อ ที่	แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจร ที่ควรดำเนินการ	ระดับความคิดเห็น				
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (ต่อ)						
36	ร้านให้บริการรถเช่า ต้องแจกคู่มือการขับขี่ และจัดทำแผ่นพับหรือบอร์ดแสดงข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย ให้กับผู้ใช้บริการรถเช่า					
37	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎการจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น บาร์โค้ด 2 มิติ (QR Code) หรือ Video Clip					
38	ฝึกอบรมทักษะภาษาต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย					
39	เพิ่มบุคลากรตำรวจจราจร หรือ รับบุคคลเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย					
40	สร้างมาตรการทางสังคม/ข้อตกลงชุมชน เพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอปาย					

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการจัดการความปลอดภัย
การจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
คำชี้แจง โปรดระบุข้อความเพื่อแสดงความคิดเห็นของท่านเพิ่มเติม

1. ด้านผู้ขับขี่

.....

.....

.....

2. ด้านยานพาหนะ

.....

.....

.....

3. ด้านถนน

.....

.....

.....

4. ด้านสิ่งแวดลอม

.....

.....

.....

5. ด้านกฎหมายและการบังคับใช้

.....

.....

.....

6. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

.....

.....

.....

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือและสละเวลาในการตอบแบบสอบถามไว้ ณ โอกาสนี้

ภาคผนวก ข

เอกสารพิจารณารับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย
ด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน

	คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยด้านสาธารณสุขในมนุษย์จังหวัดแม่ฮ่องสอน
	กระทรวงสาธารณสุข
	แบบฟอร์มการพิจารณา

หมายเลขโครงการ	
ชื่อโครงการวิจัย	การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
ชื่อผู้วิจัยหลัก	นางสาวนพพร จารุมณี ตำแหน่ง นักทรัพยากรบุคคล สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแม่ฮ่องสอน
ผลการพิจารณาลงมติ	☒ 1. รับรองโดยไม่ต้องแก้ไข ☐ 2. รับรองหลังแก้ไขแล้ว ☐ 3. แก้ไขแล้วยื่นพิจารณาใหม่ ☐ 4. ไม่รับรอง

ลงนาม
(นางภัทรา นวลคำ)
วันที่ 10 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

ลงนาม
(นพ.ชีวา มั่งมี)
วันที่ 10 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

ลงนาม
(นางสาวราศี คັນธิสาร)
วันที่ 10 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

ลงนาม
(นายอุทัย ขาวสวน)
วันที่ 10 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

ลงนาม
(นางสาวมัลลิกา จินาคำ)
วันที่ 10 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

ภาคผนวก ข

ภาพประกอบการศึกษา



ภาพที่ 4.12 การประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) โดยมีผู้แทนระดับปฏิบัติการที่รับผิดชอบงานด้านการท่องเที่ยวหรืองานด้านอุบัติเหตุ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมให้ข้อมูล



ภาพที่ 4.13 การประชุมหัวหน้าส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
โดยมีนายเฉลิมชัย จารุมณี หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการท่องเที่ยว นำเสนอผลการศึกษา
แนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย



ภาพที่ 4.14 การประชุมหัวหน้าส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
โดยมีนายธนกฤต ฉันทะจำรัสศิลป์ นายอำเภอปาย เป็นประธานในที่ประชุม



ลงทะเบียน

ผู้เข้าร่วมการประชุมสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) กลุ่มที่ 1 สำหรับการจัดทำวิทยานิพนธ์
เรื่อง “การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน”

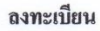
[illegible]

เรื่อง “การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอบาย จังหวัดมื่อสงขอน”

[illegible]

เรื่อง “การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอบำเหน็จ จังหวัดน่าน”

[illegible]



ภาคผนวก ญ

ระเบียบวาระการประชุมหัวหน้าส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ระเบียบวาระการประชุมหัวหน้าส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ครั้งที่ ๒ / ๒๕๖๑

วันพฤหัสบดีที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๓๐ น.

ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอปาย (ชั้น ๒)

- ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งที่ประชุมทราบ
-
- ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๑
ตรวจสอบรายงานการประชุม และประสานกับสำนักงานอำเภอ กรณีที่มีการแก้ไข
เพิ่มเติมรายงานการประชุม (๐-๕๓๖๙-๙๑๙๕)
- ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ/ถือปฏิบัติ
- การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามโครงการไทยนิยม ยั่งยืน (สำนักงานอำเภอ)
- ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา
๔.๑
๔.๒
- ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องของส่วนราชการต่างๆ
๕.๑ ทะเบียนรายชื่อหมู่บ้านเป้าหมาย โครงการท่องเที่ยวชุมชนตามแนวทางการ
จัดทำงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ (สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอปาย)
๕.๒ ติดตามการจัดเก็บข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) (สำนักงานพัฒนาชุมชน
อำเภอปาย)
๕.๓ ผลการศึกษาแนวทางการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับ
การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการท่องเที่ยว
คณะกรรมการบริหารงานอำเภอปาย)
- ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องอื่นๆ
๖.๑ กำหนดการประชุมหัวหน้าส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประจำเดือน
มีนาคม ๒๕๖๑ ในวันจันทร์ที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอปาย (ชั้น ๒)
๖.๒ กำหนดการประชุมกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ฯลฯ ประจำเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ใน
วันศุกร์ที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอปาย
๖.๓ โครงการ อำเภอปาย...ยิ้ม เคลื่อนที่ ประจำเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ กำหนดใน
วันพฤหัสบดีที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๓๐ น. ณ ศูนย์การเรียนรู้ตำรวจตระเวนชายแดนบ้านรุ่งที่ ๑๑๔
บ้านปายสองแ่ง หมู่ที่ ๔ ตำบลเวียงเหนือ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
