

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญ

การขนส่งทางบกมีบทบาทมากโดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากมีจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าการใช้บริการประเภทอื่น ๆ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตประจำวัน ทั้งการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ การทำงาน การศึกษา และกิจกรรมทางสังคม (กรมการขนส่งทางบก, 2553) หากพิจารณาการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานคร สามารถแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว (Private Transport) และการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ (Public Transport) เช่น รถโดยสารประจำทาง ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) รถตู้ร่วมบริการ และรถสองแถว เป็นต้น รถโดยสารไม่ประจำทาง ได้แก่ แท็กซี่ (Taxi) มอเตอร์ไซค์รับจ้าง (Motorcycle Taxi) และตุ๊กตุ๊ก (TukTuk) เป็นต้น (ไทยพับลิก้า, 2558)

จากการสำรวจความปลอดภัยในการเดินทางของกลุ่มสถิติแรงงาน สำนักสถิติเศรษฐกิจและสังคม (2553) พบว่า กลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ 18-24 ปี โดยรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.3 ซึ่งมีความจำเป็นในการเดินทางไปทำงาน การเดินทางท่องเที่ยว การเยี่ยมญาติ การรับ-ส่งสมาชิกในครอบครัว การไปเรียนหนังสือ และการสมัครงาน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า สาเหตุหลักเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ขาดวินัยมากที่สุด รองลงมาเป็นด้านสภาพแวดล้อม เช่น ถนนขรุขระ แสงสว่างไม่เพียงพอ ทักษะไม่ดี เป็นต้น

กวี เกื้อเกษมบุญ (2545) ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแบ่งเป็น 4 ปัจจัย คือ ด้านผู้ขับขี่ (Driver) ด้านยานพาหนะ (Vehicle) ด้านถนน (Road) และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเดียว หรือหลายปัจจัยร่วมกัน โดยสามารถสรุปรายละเอียดของปัจจัยในแต่ละด้าน ดังนี้ (กฤษณ์ เจ็ดวรรณะ และศุภชัย หอวิมานพร, 2554)

1. ด้านผู้ขับขี่ ประกอบด้วย
 - เพศและอายุ โดยที่เพศชายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง และผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 18-24 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด
 - ประสบการณ์ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ต่างกันย่อมมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน

- การดื่มสุรา ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง ส่งผลให้ไม่สามารถควบคุมสติได้ จึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การที่ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจะเสี่ยงต่อการบังคับรถไปในทิศทาง หรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
 - การใช้ยา หรือสารเสพติด ผู้ขับขี่ที่ใช้ยาบางประเภท เช่น ยาอื่นที่มีผลข้างเคียงทำให้ง่วงนอน หรือใช้สารเสพติด เช่น ยาแก้ปวดประสาท จะทำให้สมรรถภาพการขับขี่ลดลง
 - พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ที่มีความผิดพลาดขณะขับรถ เช่น การเบรก การเลี้ยว การใช้สัญญาณไฟ เป็นต้น จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีระดับระวัง
 - สุขภาพ ผู้ขับขี่ที่มีภาวะร่างกายไม่มีความพร้อม เช่น ร่างกายพักผ่อนไม่เพียงพอ และโรคประจำตัว เช่น โรคลมชัก และโรคหัวใจ
 - ความผิดปกติทางร่างกายและจิตใจ เช่น มีความผิดปกติทางสายตา และประสาทการรับรู้ที่ผิดปกติ ความผิดปกติทางจิตใจ เช่น ผู้ป่วยสุราเรื้อรัง
 - ทักษะคนขับ ผู้ขับขี่ที่มีทักษะคนขับที่ไม่ดีในการขับขี่ จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - วัฒนธรรม ผู้ขับขี่ที่ชอบความรวดเร็ว และการแข่งขันเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตนเอง จะมีภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
2. ด้ายยานพาหนะ ประกอบด้วย
- อุปกรณ์ในยานพาหนะมีสภาพไม่สมบูรณ์ อุปกรณ์เกิดการชำรุด บกพร่อง เช่น ระบบเบรกทำงานไม่ปกติ ยางเสื่อมสภาพ
 - ยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย เช่น การปรับแต่งยานพาหนะ
3. ด้านถนน ประกอบด้วย
- ความกว้างของถนน ความกว้างของผิวจราจร และความกว้างของไหล่ทาง
 - ระยะมองเห็นมองเห็นในทางโค้งแนวราบ และทางโค้งแนวตั้ง
 - การวางแนวถนน การวางแนวทางราบ และการวางทางแนวตั้ง
 - สภาพผิวถนน สภาพของถนนมีความไม่เหมาะสมกับการใช้งาน
 - จำนวนช่องจราจร มีจำนวนช่องทางเดินรถ โดยการตีเส้นแบ่งช่องจราจร และเครื่องหมายบนผิวทางที่ไม่ชัดเจน
 - สัญลัักษณ์ เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร และสัญญาณไฟจราจร

- ไฟส่องสว่าง ที่มีจำนวนเพียงพอจะลดการใช้ไฟสูง ซึ่งเป็นสาเหตุของการที่ผู้ขับขี่ที่ขับสวนมาสายตาพร่ามัว ส่งผลให้มองไม่เห็น และเป็นอันตรายต่อการขับรถ

4. ด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- ธรรมชาติ การมีหมอกปกคลุม ฝนตกหนัก
- การกระทำของมนุษย์ ควันดำจากท่อไอเสีย การติดตั้งป้ายโฆษณา หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นบดบังป้ายและสัญญาณจราจร

- สิ่งกีดขวาง การซ่อมบำรุงถนน การจอดรถกีดขวางการจราจร

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ทั้งต่อผู้ประสบเหตุ และญาติของผู้ประสบเหตุ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ เนื่องจากมีผู้โดยสารจำนวนมาก จากการสำรวจของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (Thailand Development Research Institute หรือ TDRI, น. 6-7, 2556) ถึงผลกระทบของผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ผลกระทบหลักเกิดขึ้นกับร่างกายและจิตใจ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังการดำเนินชีวิต และการทำงาน ดังนี้ (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556)

ผลกระทบทางร่างกายและจิตใจ ผู้ประสบเหตุที่ระบุว่าได้รับผลกระทบทางร่างกายจากการประสบอุบัติเหตุ โดยมีผู้ประสบเหตุคิดเป็นร้อยละ 62 และญาติผู้ประสบเหตุ ร้อยละ 77

ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับการดำเนินชีวิต ผู้ประสบเหตุที่ระบุว่าต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการบำบัดอาการทางร่างกาย โดยมีผู้ประสบเหตุคิดเป็นร้อยละ 31 และญาติผู้ประสบเหตุ ร้อยละ 11 การประสบอุบัติเหตุส่งผลให้ความสัมพันธ์กับบุคคลเปลี่ยนแปลงไป โดยมีผู้ประสบเหตุคิดเป็นร้อยละ 10 และญาติผู้ประสบเหตุ ร้อยละ 40 สถานะของครอบครัว เช่น แยกกันอยู่กับภรรยา หย่าร้าง ย้ายบ้าน โดยมีผู้ประสบเหตุคิดเป็นร้อยละ 7 และญาติผู้ประสบเหตุ ร้อยละ 33 ผู้ประสบเหตุระบุว่าไม่สามารถดำเนินชีวิตอย่างมีความสุขได้เหมือนก่อน โดยมีผู้ประสบเหตุคิดเป็นร้อยละ 37 และญาติผู้ประสบเหตุ ร้อยละ 48

ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับหน้าที่การงาน ผู้ประสบเหตุต้องเปลี่ยนอาชีพหลังจากประสบอุบัติเหตุ โดยมีผู้ประสบเหตุคิดเป็นร้อยละ 15 และญาติผู้ประสบเหตุ ร้อยละ 18 และผู้ประสบเหตุต้องออกจากงานหลังจากประสบอุบัติเหตุ โดยมีผู้ประสบเหตุคิดเป็นร้อยละ 10 และญาติผู้ประสบเหตุ ร้อยละ 11

ซึ่งจะเห็นได้ว่า ร้อยละ 62 ของผู้ประสบเหตุได้รับผลกระทบทางร่างกาย เช่น ปวดขา ปวดมือ และการเดินที่ผิดปกติ ในขณะที่ ร้อยละ 77 ของญาติผู้ประสบเหตุได้รับผลกระทบทางจิตใจ เช่น สภาพจิตใจแย่ ซึมเศร้า และท้ายที่สุด คือ โศกเศร้าจนเสียชีวิตตาม นอกจากความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สิน การเกิดอุบัติเหตุยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ โดย ศาสตราจารย์ ดร. สุชชีวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ (2558) นายกวีศวกรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระ

บรมราชูปถัมภ์ (วสท.) เปิดเผยว่า ผลการศึกษามูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจในแต่ละปีสูงถึง 232,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (พฤษภาคม เชียงน้อย, 2558)

การเดินทางในกรุงเทพมหานครโดยรถโดยสารสาธารณะ พบปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการของผู้โดยสาร ดังจะเห็นได้จากการร้องเรียนเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มของการร้องเรียนเพิ่มมากขึ้น จากสถิติการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก (2557) โดยจำแนกตามประเภทรถในปี พ.ศ. 2557 พบว่า รถแท็กซี่ได้รับการร้องเรียนเป็นจำนวนมากที่สุด คือ จำนวน 29,735 ราย รองลงมา คือ รถร่วมบริการ จำนวน 5,026 ราย รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 2,418 ราย ตามลำดับ และลำดับสุดท้าย คือ รถโดยสารสองแถว จำนวน 324 ราย (กรมการขนส่งทางบก, 2557)

สำหรับเรื่องที่ร้องเรียนสามารถแบ่งเป็น 2 ประเภทตามกฎหมาย คือ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จะเป็นรถโดยสารประจำทาง และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จะเป็นรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งเรื่องร้องเรียนมากที่สุดของรถโดยสารประจำทาง คือ ขับรถประมาทหน้าหวาดเสียว จำนวน 5,152 ครั้ง รองลงมา คือ ไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้าย จำนวน 2,382 ครั้ง และผู้ประจํารถแสดงกิริยาจาไม่สุภาพ จำนวน 2,174 ครั้ง ตามลำดับ และลำดับสุดท้าย คือ ใช้รถออกนอกเส้นทางโดยไม่ได้รับอนุญาต จำนวน 258 ครั้ง ในขณะที่เรื่องร้องเรียนมากที่สุดของรถโดยสารไม่ประจำทาง คือ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร จำนวน 12,558 ครั้ง รองลงมา คือ ผู้ประจํารถแสดงกิริยาจาไม่สุภาพ จำนวน 4,769 ครั้ง และขับรถประมาทหน้าหวาดเสียว จำนวน 4,069 ครั้ง ตามลำดับ และลำดับสุดท้าย คือ จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร จำนวน 357 ครั้ง โดยส่วนส่วนใหญ่จะเป็นประเภทของรถแท็กซี่ (กรมการขนส่งทางบก, 2557)

ปัญหาเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะมีความหลากหลาย ทั้งด้านการให้บริการและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้อุบัติเหตุและความสูญเสียเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุ และร่วมมือกันแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน, 2554) ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) และรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้กำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ โดยดำเนินงานภายใต้ 3 มาตรการสำคัญ คือ มาตรการหลักต้นกลไก การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ มาตรการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน มาตรการด้านการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ รวมถึงบูรณาการการปฏิบัติงานในเชิงมิติพื้นที่ และครอบคลุม

ทุกด้าน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ นอกจากนี้ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) กรมการขนส่งทางบกได้ร่วมมือกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และหน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างเป็นรูปธรรม เร่งรณรงค์ความปลอดภัย จัดระเบียบ และการให้บริการรถโดยสารสาธารณะสอดคล้องกับนโยบายการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะของ คสช.

การพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะที่มีความปลอดภัย สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ตลอดจนการปรับพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถ และพนักงานเก็บค่าโดยสาร เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจ ปลอดภัย พร้อมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมส่วนบุคคลในการเดินทาง โดยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะให้มากขึ้น เพื่อลดปริมาณรถในท้องถนน และลดจำนวนอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มนิสิตนักศึกษาในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา การเมือง และการปกครอง เช่นเดียวกันกับการเดินทางของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตที่มักให้ความสำคัญ และหันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางไป-กลับ จากบ้านสู่สถานศึกษาเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ รถตู้โดยสาร และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพื่อความประหยัด สะดวกและรวดเร็ว รวมถึงการแบ่งเบาภาระของผู้ปกครองที่ต้องใช้รถส่วนตัวเดินทางไปรับส่งนักศึกษา กอปรกับมหาวิทยาลัยมีสถานที่สำหรับจอดรถจำนวนจำกัด ทำให้นักศึกษาส่วนใหญ่จึงนิยมหันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะแทนการเดินทางโดยรถส่วนตัว (กรมการขนส่งทางบก, 2557)

จากเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ซึ่งเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานที่สำคัญของนักศึกษา พร้อมทั้งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา ปัจจัยด้านพฤติกรรมกรให้บริการของพนักงานขับรถ และปัจจัยด้านพฤติกรรมกรให้บริการของพนักงานขับรถต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาในด้านความตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต ซึ่งนำไปสู่การปรับปรุงรูปแบบการให้บริการที่ปลอดภัย มีมาตรฐาน สร้างองค์ความรู้ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการทั้งสังคมและท้องถิ่น และเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน ตลอดจนสอดคล้องตามพันธกิจของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต ในฐานะที่เป็นสถาบันการศึกษาทางวิชาการและวิชาชีพชั้นสูงที่มีวัตถุประสงค์ในการให้การศึกษา ส่งเสริมด้านวิชาการและวิชาชีพชั้นสูง สร้างบัณฑิตที่มีความสามารถในการวิจัย การบริการวิชาการแก่สังคมและท้องถิ่นอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ตัวแปรต้น

- คุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา
- พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถ
- พฤติกรรมการใช้บริการของพนักงานขับรถ

ตัวแปรตาม

- ความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาในการทำวิจัยครั้งนี้กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนตุลาคม 2558 ถึงกันยายน 2559 เป็นระยะเวลา 12 เดือน

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาปัจจุบันของมหาวิทยาลัยสวนดุสิตในกรุงเทพมหานคร ทั้งหมด 12,992 คน (ข้อมูลจาก สำนักส่งเสริมวิชาการและงานทะเบียน มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ณ ธันวาคม พ.ศ. 2558) แยกตามคณะของนักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย

- นักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- นักศึกษาที่เรียนที่อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มหาวชิราลงกรณ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ถนนสิรินธร
- นักศึกษาจากศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์ธำมรงค์)
- นักศึกษาจากศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์ระนอง 2) รายละเอียดดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 นักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต

สถานที่จัดการเรียนการสอน	คณะ
1. มหาวิทยาลัยสวนดุสิต	ครุศาสตร์
	มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
	โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ
	วิทยาการจัดการ
	วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
2. อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ถนนสีรินธร	พยาบาลศาสตร์
	โรงเรียนการเรือน
	วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
3. ศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์รางน้ำ)	วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
4. ศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์ระนอง 2)	วิทยาการจัดการ

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้จากการสุ่มตัวอย่างนักศึกษาภาคปกติ ระดับปริญญาตรีที่กำลังศึกษาอยู่ใน มหาวิทยาลัยสวนดุสิต โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) ตามสถานที่จัดการเรียนการสอนของมหาวิทยาลัย (สุรินทร์ นิยมมางกูร, 2546) สามารถแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ตามอัตราส่วนของจำนวนนักศึกษาในแต่ละแห่ง มีจำนวนทั้งสิ้น 400 คน

ขอบเขตเนื้อหา

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาแบบผสมผสาน (Mixed Research Method) โดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ขอบเขตของพื้นที่ที่ศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เน้นเก็บข้อมูลแยกตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่างๆ ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 4 แห่ง

สมมุติฐานการวิจัย

ปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา ปัจจัยด้านพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถ ปัจจัยด้านพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมมีผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
2. เพื่อสร้างความตระหนักรู้ถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจร และการสร้างความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
3. เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ ที่สามารถนำไปสู่การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหา และส่งเสริม ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ
4. พัฒนา สนับสนุนให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานวิชาการของมหาวิทยาลัยในระดับพื้นที่ และหน่วยงานที่รับผิดชอบ ด้านการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะ