



รายงานการวิจัย

เรื่อง

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

Factors affecting public transport service safety of students in

Suan Dusit University

ดร.องค์อร สงวนญาติ

ผศ.ดร. สุภาภรณ์ ตั้งดำเนินสวัสดิ์

ผศ.ดร. วิจิตรา ศรีสอน

นางสาวศุจิรัตน์ ประกอบกิจ

มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ปี 2560

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต



รายงานการวิจัย

เรื่อง

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

Factors affecting public transport service safety of students in
Suan Dusit University

ดร.องค์อร สงวนญาติ

(บัณฑิตวิทยาลัย)

ผศ.ดร. สุภาภรณ์ ตั้งดำเนินสวัสดิ์

(บัณฑิตวิทยาลัย)

ผศ.ดร. วิจิตรา ศรีสอน

(มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา)

นางสาวศุจิรัตน์ ประกอบกิจ

(บัณฑิตวิทยาลัย)

มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ปี 2560

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต

(งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากงบประมาณแผ่นดินด้านการวิจัย ปีงบประมาณ 2559)

หัวข้อวิจัย	ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
ผู้ดำเนินการวิจัย	ดร.องค์อร สงวนญาติ และคณะ
หน่วยงาน	บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
ปี พ.ศ.	2560

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต รวมถึงการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลเชิงคุณภาพ ส่วนของข้อมูลเชิงปริมาณ ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักศึกษาปัจจุบันของมหาวิทยาลัยสวนดุสิตในกรุงเทพมหานคร ทั้งหมด 12,992 คน แยกตามคณะของนักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย นักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยสวนดุสิต นักศึกษาที่เรียนที่อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มหาวชิราลงกรณ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ถนนสิรินธร นักศึกษาจากศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์รางน้ำ) และนักศึกษาจากศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์ระนอง 2) ทำการสุ่มตัวอย่างนักศึกษาภาคปกติ ระดับปริญญาตรีที่กำลังศึกษาอยู่ใน มหาวิทยาลัยสวนดุสิต โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) มีจำนวนทั้งสิ้น 400 คน โดยใช้แบบสอบถาม และในส่วนของข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ในงานวิจัย ได้แก่ ผู้บริหารด้าน นโยบายความปลอดภัยทางถนน ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร และผู้บริหารรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในด้านนโยบาย และความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวนทั้งสิ้น 5 ราย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งถือว่าเป็นผู้ให้บริการและเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ อาทิ นักศึกษาที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในด้านพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษาในเชิงลึก จำนวนทั้งสิ้น 6 ราย

ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก โดยให้ความคิดเห็นในระดับมากที่สุด ในด้านความเร็วในการขับซึ่งเป็นอันดับที่หนึ่ง ในส่วนของพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตนั้น พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) เดินทางเป็นประจำ โดยมีสาเหตุที่ใช้บริการเพราะไม่มีรถส่วนตัว มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปศึกษาเล่าเรียน และมีความคิดเห็นว่ารถโดยสารสาธารณะที่เลือกใช้

บริการเป็นประจำมีความปลอดภัยระดับปานกลาง ด้านสภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ นักศึกษามีความคิดเห็นในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง โดยเมื่อทำการวิเคราะห์ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต พบว่า ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ พฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่ พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ รถโดยสารสาธารณะในปัจจุบันมีหลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ในการคมนาคมและการขนส่ง นักศึกษาก็สามารถเลือกใช้บริการรถโดยสารตามความต้องการ ความปลอดภัย และวัตถุประสงค์ของการเดินทาง การเลือกใช้บริการก็อาจขึ้นกับความสะดวก รวดเร็วในการใช้บริการ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แต่ถึงอย่างไร ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินก็เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงและ ตระหนักอย่างยิ่งในการเลือกใช้ นักศึกษาส่วนใหญ่คิดว่ารถเมล์ เป็นบริการรถโดยสารสาธารณะประเภทหนึ่งที่น่าจะปลอดภัย การเลือกเดินทางโดยรถเมล์ อาจเนื่องจากการเดินทางที่หลากหลายเส้นทาง มีเครื่องอำนวยความสะดวกทั้งติดเครื่องปรับอากาศ และไม่ติด รวมถึงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพง การเลือกประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสมยิ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเอง

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เป็นพฤติกรรมที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมักจะประมาทในการขับขี่ ขาดการระมัดระวัง และปฏิบัติจนเป็นสิ่งที่เคยชินในขณะที่ให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความเร็วในการขับขี่ ถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการของนักศึกษาที่สำคัญ เป็นประเด็นที่สำคัญที่ผู้ใช้บริการมีความกังวลต่อความปลอดภัยในระหว่างใช้บริการ เนื่องจากเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า อุบัติเหตุอันส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ความเร็วสูงเกินควร โดยมีปัจจัยเสี่ยงจากการขับรถด้วยความเร็วสูง พนักงานขับรถควรไม่ประมาท ระมัดระวังขณะขับขี่ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขับขี่ด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง โดยจะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขั้นต่ำไว้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

ด้านพฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป) ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งคือพฤติกรรมต่าง ๆ ของพนักงานขับรถในขณะที่ให้บริการ อาทิเช่น การขับรถโดยใช้ช่องไหล่ทางด้านซ้ายหรือขวา ขณะที่รถติด การเปลี่ยนช่องจราจรบ่อยครั้งขณะขับขี่ การขับรถจี้ท้าย หรือการใช้สัญญาณแตรบ่อยครั้ง ฯลฯ ถือเป็นสิ่งหนึ่งที่ผู้ใช้บริการให้ความสำคัญและคิดว่าอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยได้ และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นพนักงานขับรถควรให้ความระมัดระวัง และใส่ใจในการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง ต้องช่วยกันรณรงค์ในเรื่องมารยาทในการขับรถ เพื่อให้เกิดการขับรถที่ปลอดภัยและมีความเอื้ออาทรในการขับรถบนท้องถนน

Research Title	Factors affecting public transport service safety of students in Suan Dusit University
Researchers	Dr. Ongorn Snguanyat and others
Organization	Graduate School Suan Dusit University
Year	2017

This research aimed to study a service behavior of public bus drivers and behavioral intention to use public transport of Suan Dusit university students. It also included factors affecting public transport service safety of participants. Data were collected through quantitative and qualitative methods.

In term of quantitative methods, the participants are 12,992 students who present study in Suan Dusit University divided in places and buildings of the university, as follows; the 50th Royal Birthday Anniversary of HRH Crown Prince Maha Vajiralongkorn Building on Sirindhorn Road, Rang Nam Study Center of Suan Dusit University and Ranong 2 Study Center. The stratified random sampling was used with 400 students of Suan Dusit University by questionnaire.

In terms of qualitative information, there are 5 key informants in this research; they are the administrator in the policy of road safety, the expert in traffics, the key persons who manage and could give the public transport services policy and the safety in giving public transportation. And there are 6 stakeholders that use the public transport; they are service providers and users of public transport; the students using public transport and public transport drivers; and they can provide useful information about giving service behavior of public bus drivers and using public transport behavior of students in depth.

The research found that student's opinions on service behavior of public transport drivers in overall are at high level and the opinion about the speed of driving are at the highest level. In terms of the use of public transport Suan Dusit university students, it showed that most students use public bus transportation travel frequently due to a lack of private cars, their traveling purpose to study, and their opinion that using the public transport service is safe at the medium level. For the environment using public transport, student's opinions in the overall are at the

medium level. Analyzing factors affected the safety of the public bus service of Suan Dusit University students found that types of public transport they used regularly, behavior of service about driving speed, and general service behavior are factors that affect the safety of the public transport service.

Type of public transport with regular use: currently, there are various types of public transport to respond needs of people in travelling and transportation. Students can select to use service of public transport to respond their needs, safety and meet their travelling objective. Selection of services may depend on convenience and quickness of service along with fare. However, safety in life and property is what everyone should be aware of and consider in selecting services. Most students thought that buses are one of public vehicles that should be safe and they selected buses because of different routes with facilities such as buses with and without air conditioners as well as cheap fare and they selected most suitable type of public transport for their own safety.

Service behaviors of public transport drivers are mostly related to the fact that the public transport drivers negligently drive the vehicle, lack cautiousness and they behave like this until they get used to it especially when it comes with driving speed. These are factors affecting service safety of students and it is what most service users are concerned because we come to realization that most accidents occur from too high speed which can lead to accidents. Public transport drivers should not drive negligently and should be cautious while driving, follow traffic rules, and drive with speed as specified in ministerial regulations or according to traffic signs installed along the route that will contain the maximum or minimum. Drivers should not drive beyond specified speed because it affects safety and it can reduce possible accidents.

General behaviors of public transport drivers such as behaviors while driving like using left or right shoulder while being in traffic congestion, changing lane many times, tailgating or using horns a lot etc. are what service users prioritize and think that they probably affect safety and are at risk of accidents. Therefore, drivers should recognize this point, attentively comply with traffic rules and be generous while driving on road.

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต การศึกษาครั้งนี้ จะสำเร็จไม่ได้หากขาดความร่วมมือจากนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิตในการตอบความคิดเห็นต่าง ๆ ในแบบสอบถาม และผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เสียสละเวลา และให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์เชิงลึก ที่เป็นผู้ให้ข้อมูล ความรู้ที่สำคัญอย่างยิ่งในการค้นคว้าข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ทำให้ได้ข้อมูลที่สำคัญ ครบถ้วนสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ ที่นี้ด้วย บุคคลหลายท่านได้กรุณาช่วยเหลือในทุก ๆ เรื่อง ไม่ว่าจะเป็น ข้อมูล ข้อเสนอแนะ คำแนะนำ ความคิดเห็น ความร่วมมือ และกำลังใจ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนการทำงานวิจัยครั้งนี้อันได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ (วช.) มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ตลอดจนคณะบุคคลทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือ ให้ข้อมูล ข้อเสนอแนะ คำแนะนำปรึกษาความคิดเห็น และกำลังใจ ทำให้ผู้วิจัยจัดทำรายงานการวิจัยฉบับนี้ จนเสร็จสมบูรณ์ อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจในการศึกษาค้นคว้าเพื่อพัฒนาต่อไป ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างมาก

คณะผู้วิจัย

2560

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญ	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	6
ขอบเขตการวิจัย	6
สมมติฐานการวิจัย	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน	9
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริการ	18
แนวคิดเกี่ยวกับการบริการสาธารณะ	22
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมผู้บริโภค	26
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง	28
แนวคิดด้านการขนส่งมวลชน	30
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	36
กรอบแนวคิดในการวิจัย	47

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	48
วิธีดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณ	48
ประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	48
เครื่องมือในการวิจัยและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	51
การเก็บรวบรวมข้อมูล	52
การวิเคราะห์ข้อมูล	52
วิธีดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ	53
บทที่ 4 ผลการวิจัย	56
การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ	56
การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ	72
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	82
สรุปผลการวิจัย	82
อภิปรายผล	87
ข้อเสนอแนะ	98
บรรณานุกรม	100
บรรณานุกรมภาษาไทย	101
บรรณานุกรมภาษาอังกฤษ	105
ภาคผนวก	108
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	109
ภาคผนวก ข แบบสัมภาษณ์	116
ภาคผนวก ค ค่าความเชื่อมั่น	127
ประวัติคณะผู้วิจัย	132

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2.1	สาระสำคัญตามแนวทาง 5 เสาหลัก	13
2.2	ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน	16
2.3	สรุปความหมายของการบริการ	18
2.4	ข้อกำหนดของระบบขนส่งมวลชน	33
3.1	จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม	50
3.2	นักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต	55
4.1	จำนวน และร้อยละของคุณลักษณะส่วนบุคคล	57
4.2	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในภาพรวม และรายด้าน	59
4.3	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านความเร็วในการขับขี่ เป็นรายประเด็น	60
4.4	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านพฤติกรรมในการขับขี่ (ทั่วไป) เป็นรายประเด็น	61
4.5	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านพฤติกรรมส่วนตัว เป็นรายประเด็น	62
4.6	จำนวน และร้อยละของพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา	63
4.7	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของสภาพแวดล้อมในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในภาพรวม และรายด้าน	66
4.8	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของสภาพแวดล้อมในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในด้านสภาพรถเป็นรายประเด็น	66

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4.9	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของสภาพแวดล้อม ในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในด้านสภาพถนนเป็นรายประเด็น	67
4.10	การทดสอบการแจกแจงของตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น	68
4.11	การวิเคราะห์ Dubrin-Watson Tolerance และ VIF ของตัวแปรพยากรณ์	69
4.12	การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ	70
4.13	การวิเคราะห์ความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการพยากรณ์	70
4.14	สรุปผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้น	71
4.15	การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวสมการถดถอยเชิงเส้น	71
4.16	สัมประสิทธิ์ของสมการถดถอยเชิงเส้น	72

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	กรอบแนวคิดในการวิจัย	47

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) นายกวีศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย 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 และผู้ประจารถแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ จำนวน 2,174 ครั้ง ตามลำดับ และลำดับสุดท้าย คือ ใช้รถออกนอกเส้นทางโดยไม่ได้รับอนุญาต จำนวน 258 ครั้ง ในขณะที่เรื่องร้องเรียนมากที่สุดของรถโดยสารไม่ประจำทาง คือ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร จำนวน 12,558 ครั้ง รองลงมา คือ ผู้ประจารถแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ 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. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา 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 มหาวิทราชरण มหาวิทยาลัยสวนดุสิต 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

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Research Method) โดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งมีวิธีดำเนินงาน ดังนี้

วิธีดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณ

การวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา และพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการ โดยแบ่งขั้นตอนการวิจัยเชิงปริมาณ ดังนี้

ประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร (Population) ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาปัจจุบันของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต ในกรุงเทพมหานคร ทั้งหมด 12,992 คน (ข้อมูลจาก สำนักส่งเสริมวิชาการ และงานทะเบียน มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ณ เดือนธันวาคม พ.ศ. 2558) ประกอบด้วย

- นักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- นักศึกษาที่เรียนที่อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มทวชิราลงกรณ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ถนนสิรินธร
- นักศึกษาจากศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์รังน้ำ)
- นักศึกษาจากศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์ระนอง 2)

การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample) โดยใช้วิธีการคำนวณจากสูตรของ Yamane (1973) ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 โดยยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ดังนั้นได้ขนาดตัวอย่าง 389 คน จากการคำนวณดังสูตรต่อไปนี้

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

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่าง หรือขนาดกลุ่มตัวอย่าง
 N = จำนวนหน่วยทั้งหมด หรือขนาดของประชากร
 e = ความน่าจะเป็นของความผิดพลาดที่ยอมรับให้เกิดขึ้นได้

การศึกษาครั้งนี้มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 12,992 คน โดยยอมให้เกิดค่าเปอร์เซ็นต์ของความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่างกำหนดให้เท่ากับ 0.05 แทนสูตรได้ ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} = \frac{12992}{1 + (12992 \times 0.05^2)}$$

$$= 388.05$$

$n = 388.05$ คน หรือประมาณ 389 คน

ดังนั้น เพื่อป้องกันความผิดพลาดหรือป้องกันข้อมูลที่อาจเกิดการสูญหายในระหว่างกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ในการวิจัยครั้งนี้จึงเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 400 คน

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) ตามสถานที่จัดการเรียนการสอนของมหาวิทยาลัย (สุรินทร์ นิยมมางกูร, 2546) สามารถแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ตามอัตราส่วนของจำนวนนักศึกษาในแต่ละแห่ง ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยการสุ่มตัวอย่างแบ่งตามคณะของนักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร

ขั้นที่ 2 ทำการกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างแยกตามคณะของนักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร โดยเปรียบเทียบค้ำร้อยละ ซึ่งได้กลุ่มตัวอย่าง รายละเอียดดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม

สถานที่จัดการเรียนการสอน	คณะ	ขนาดประชากร (N)	ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (n)	ร้อยละ (%)
มหาวิทยาลัยสวนดุสิต	ครุศาสตร์	1,183	36	9.11
	มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์	2,525	78	19.44
	โรงเรียนการท่องเที่ยงและการบริการ	1,838	57	14.15
	วิทยาการจัดการ	2,693	83	20.73
	วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	449	14	3.46
อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มทวชิราลงกรณ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ถนนสีรินธร	พยาบาลศาสตร์	385	12	2.96
	โรงเรียนการเรือน	1,654	51	12.73
	วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	1,121	35	8.63
ศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์รางน้ำ)	วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	370	11	2.85
ศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์ระนอง 2)	วิทยาการจัดการ	774	24	5.96
รวม		12,992	400	100

ที่มา: สำนักส่งเสริมวิชาการและงานทะเบียน มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ณ เดือนธันวาคม พ.ศ. 2558

เครื่องมือในการวิจัยและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม โดยมีขั้นตอนการสร้างแบบสอบถาม ดังนี้

1. ศึกษาเอกสาร และรายงานผลการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาเรียบเรียง รวมสร้างเป็นประเด็น และกำหนดกรอบคำถาม จากนั้นจัดทำแบบสอบถามปลายปิด (Closed-End Questions) และแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) โดยลักษณะของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 5 ตอน คือ

ตอนที่ 1 คุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา

ตอนที่ 4 สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

2. นำแบบสอบถามเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญทางที่มีความรู้ ความสามารถด้านความปลอดภัย การบริหารการจัดการ หรือการบริการเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 5 คน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และความชัดเจนของข้อความแต่ละข้อ ตลอดจนความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (Wording) โดยใช้เทคนิค IOC (Index of item-objective Congruence) จากสูตร $IOC = \sum R/N$ เพื่อนำผลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปใช้จริง โดยค่า IOC ที่ได้จากการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญทางจำนวน 5 คน มีค่าเกิน 0.5 ขึ้นไป ซึ่งถือว่าข้อความนั้นมีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

3. การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยจะนำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงจากผู้เชี่ยวชาญ แล้วนำไปทดสอบหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการทดลองเก็บข้อมูลก่อนนำไปใช้จริง (Try Out) จากผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นรายข้อและรายฉบับของแบบสอบถามโดยวิธีของ ครอนบาค (Cronbrach) โดยได้ค่าความเชื่อมั่นแอลฟารวมทั้งฉบับ คือ 0.97

หลังจากได้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบคุณภาพด้านความเที่ยงตรงและความเชื่อมั่นแล้วจึงไปใช้จริงกับกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดให้ในการวิจัยครั้งนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว ไปเก็บข้อมูลจากนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตตามสถานที่จัดการเรียนการสอน ในกรุงเทพมหานคร ทั้ง 5 แห่ง ตามอัตราส่วนในตารางแสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามโดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มของนักศึกษาภาคปกติ ระดับปริญญาตรีที่กำลังศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยสวนดุสิต แยกตามคณะของนักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร ทั้ง 5 แห่ง
2. ผู้วิจัยจะตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม หากพบว่าแบบสอบถามที่ได้รับไม่สมบูรณ์ ผู้วิจัยจะชี้แจงและให้นักศึกษาตอบคำถามให้ถูกต้องและสมบูรณ์
3. หลังจากได้แบบสอบถามกลับมาทั้งหมดแล้ว ผู้วิจัยทำการตรวจนับจำนวนแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมดอีกครั้งหนึ่ง
4. นำแบบสอบถามที่ได้ทั้งหมดมาบันทึกรหัส และนำไปวิเคราะห์ข้อมูลโดยโปรแกรมสำเร็จรูป

การวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย

1. สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าร้อยละ และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. สถิติที่ใช้เพื่อทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ การวิเคราะห์ค่าถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อศึกษาปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา ปัจจัยด้านพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถ และปัจจัยด้านพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษามีผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา (เพื่อทดสอบสมมติฐาน)

การแปลความหมายของข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยพิจารณาจากระดับคะแนนเฉลี่ยตามเกณฑ์ที่จัดชั้นเท่านั้น (Class Interval) ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ ให้คะแนนตามกำหนดระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความรู้สึกปลอดภัยไว้ดังต่อไปนี้ (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2555, น. 112)

ระดับความคิดเห็นมากที่สุด	กำหนดให้	5	คะแนน
ระดับความคิดเห็นมาก	กำหนดให้	4	คะแนน
ระดับความคิดเห็นปานกลาง	กำหนดให้	3	คะแนน
ระดับความคิดเห็นน้อย	กำหนดให้	2	คะแนน

ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด กำหนดให้ 1 คะแนน

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5-1}{5} = 0.8 \end{aligned}$$

สำหรับเกณฑ์แปลความหมายค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของแต่ละด้าน กำหนด
น้ำหนักคะแนนในการแบ่งชั้น (Class Interval) 5 ระดับเท่า ๆ กัน ได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	4.21-5.00	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ย	3.41-4.20	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก
คะแนนเฉลี่ย	2.61-3.40	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย	1.81-2.60	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ย	1.00-1.80	หมายถึง	ให้ความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

วิธีดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ

การวิจัยเชิงคุณภาพใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัย
ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา โดยมีขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

1. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ในงานวิจัย ได้แก่ ผู้บริหารด้าน นโยบาย
ความปลอดภัยทางถนน ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร และผู้บริหารรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ
ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในด้านนโยบาย และความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสาร
สาธารณะ จำนวนทั้งสิ้น 5 ราย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งถือว่าเป็นผู้ให้บริการ
และเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ อาทิ นักศึกษาที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และพนักงาน
ขับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในด้านพฤติกรรมกรให้บริการของ
พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และพฤติกรรมกรใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษาใน
เชิงลึก จำนวนทั้งสิ้น 6 ราย

2. เครื่องมือในการวิจัยและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

2.1 ศึกษาเอกสารวิชาการ บทความ วารสาร วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย นโยบายต่าง ๆ และศึกษาข้อมูลจากเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดประเด็นการสัมภาษณ์ให้ครอบคลุมสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.2 โดยการจัดเตรียมแนวคำถามการสัมภาษณ์เชิงลึก ต้องคำนึงถึงคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลเป็นสำคัญ โดยต้องตรวจสอบปัจจัย 4 ด้าน ได้แก่ ความเป็นจริง (Realistic) ความน่าเชื่อถือ (Reliability) ตรงประเด็น (Relevancy) และความถูกต้องตามทฤษฎี (Validity) การวัดครอบคลุมเนื้อหาทั้งหมดตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.3 นำประเด็นหัวข้อการสัมภาษณ์เสนอให้ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) ตลอดจนความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (Wording) โดยใช้เทคนิค IOC (Index of item-objective Congruence) จากสูตร $IOC = \sum R/N$ โดยค่า IOC ที่ได้จากการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญทางจำนวน 5 คน มีค่าเกิน 0.5 ขึ้นไป ซึ่งถือว่าข้อคำถามนั้นมีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการนัดหมายผู้ให้ข้อมูลคนสำคัญอย่างเป็นทางการ เมื่อผู้วิจัยได้รับการยืนยันวันเวลาให้เข้าสัมภาษณ์แล้ว ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ตามแนวทางของ แบบสัมภาษณ์ พร้อมทั้งบันทึกเสียงการสัมภาษณ์

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 ดำเนินการจัดระเบียบข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลเชิงลึก (Data Organizing) โดยการถอดเทปเป็นตัวหนังสือ เลือกประเด็นสัมภาษณ์ที่สำคัญ จัดข้อมูลเป็นระเบียบทั้งกายภาพ และเนื้อหาพร้อมที่จะนำไปใช้ต่อไป (ชาย โพธิสิตา, 2549, น. 361) โดยจัดการแยกย่อยข้อมูลให้ละเอียด แล้วนำมาจัดเป็นหมวดหมู่ของข้อมูลเบื้องต้น (สุภางค์ จันทวานิช, 2549, น. 73)

4.2 วิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และการแสดงข้อมูล (Data Display) ซึ่งเป็นกระบวนการนำเสนอข้อมูลให้อยู่ในรูปของการพรรณนาโดยการพยายามกระทำข้อมูลนั้นให้เป็นจำนวนที่นับได้ (ชาย โพธิสิตา, 2549, น. 361 และ สุภางค์ จันทวานิช, 2549, น. 131)

4.3 หาข้อสรุปและการตีความข้อความสำคัญจากการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยนำกลุ่มข้อมูลเบื้องต้น มาจัดเรียง หรือจัดลำดับของปรากฏการณ์ หรือมุมมองต่าง ๆ (สุภางค์ จันทวานิช, 2549, น. 87-88) และนำข้อสันนิษฐาน (Assumptions) สร้างเป็นข้อสรุปชั่วคราว (Memo) แล้วพัฒนาไปสู่ข้อสรุปย่อย และบทสรุปย่อย

5. การนำเสนอข้อมูล

ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการวิจัย ภายหลังจากตรวจสอบข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูล โดยจะนำเสนอข้อมูลเชิงพรรณนา ประกอบกับ รูปภาพ ตาราง และแผนภาพ เพื่อสามารถตอบคำถามการวิจัย และให้ได้ผลงานวิจัยบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

6. สถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วย

- มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มหาวชิราลงกรณ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ถนนสีรินธร
- ศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์รางน้ำ)
- ศูนย์การเรียนมหาวิทยาลัยสวนดุสิต (ศูนย์ระนอง 2) รายละเอียดดังตาราง

ที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 นักศึกษาที่เรียนตามสถานที่จัดการเรียนการสอนต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต

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

บทที่ 4

ผลการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ว่ามีพฤติกรรมอย่างไรในการให้/ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ รวมไปถึงการศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Research Method) โดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต โดยดำเนินการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 คน และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ในงานวิจัย ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจราจร และผู้บริหารรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในด้านนโยบาย แนวทางการสร้างความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะจำนวนทั้งสิ้น 5 คน ได้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ในการดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต โดยดำเนินการแจกแบบสอบถาม จำนวน 400 ฉบับ ได้รับกลับคืน 400 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 มีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

1. คุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา
2. พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
3. พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา
4. สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
5. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

1. คุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา

คุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 289 คน คิดเป็นร้อยละ 72.25 อายุ 20-22 ปี จำนวน 206 คน คิดเป็นร้อยละ 51.50 คณะที่ศึกษาอยู่ในคณะวิทยาการจัดการ จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 ระดับชั้นที่ศึกษาชั้นปีที่ 2 จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.25 รายได้เฉลี่ย ต่อเดือน 5,001-10,000 บาท จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 53.00 ภูมิลำเนาต่างจังหวัด จำนวน 218 คน คิดเป็นร้อยละ 54.50 สถานที่พักในปัจจุบันเป็นหอพักเอกชน จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 43.00 จำนวนสมาชิกในครอบครัว 4-6 คน จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 62.50 รายละเอียด ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวน และร้อยละของคุณลักษณะส่วนบุคคล

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (n = 400)	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	111	27.75
- หญิง	289	72.25
2. อายุ		
- ต่ำกว่า 18 ปี	8	2.00
- 18-19 ปี	176	44.00
- 20-22 ปี	206	51.50
- มากกว่า 22 ปีขึ้นไป	10	2.50
3. คณะที่ศึกษา		
- ครุศาสตร์	36	9.00
- มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์	77	19.25
- โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ	57	14.25
- วิทยาการจัดการ	107	26.75
- วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	60	15.00
- พยาบาลศาสตร์	12	3.00
- โรงเรียนการเรือน	51	12.75

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (n = 400)	ร้อยละ
4. ระดับชั้นที่ศึกษา		
- ชั้นปีที่ 1	158	39.50
- ชั้นปีที่ 2	161	40.25
- ชั้นปีที่ 3	49	12.25
- ชั้นปีที่ 4	31	7.75
- ชั้นปีที่ 5	1	0.25
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
- ต่ำกว่า 5,000 บาท	130	32.50
- 5,001-10,000 บาท	212	53.00
- 10,001-15,000 บาท	57	14.25
- มากกว่า 15,001 บาทขึ้นไป	1	0.25
6. ภูมิลำเนา		
- กรุงเทพมหานคร	182	45.50
- ต่างจังหวัด	218	54.50
7. สถานที่พักในปัจจุบัน		
- หอพักในมหาวิทยาลัย	63	15.75
- หอพักเอกชน	172	43.00
- บ้านพักส่วนตัว	140	35.00
- บ้านพักญาติ พี่-น้อง	17	4.25
- อื่น ๆ	8	2.00
8. จำนวนสมาชิกในครอบครัว		
- น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3 คน	125	31.25
- 4-6 คน	250	62.50
- มากกว่า 7 คน	25	6.25

2. พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก ค่าเฉลี่ย 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.54 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากที่สุดในด้านความเร็วในการขับขี่เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมา คือ มีความคิดเห็นในระดับมากที่สุดด้านพฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป) และมีความคิดเห็นในระดับปานกลางด้านพฤติกรรมส่วนตัว ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในภาพรวม และรายด้าน

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	\bar{X}	SD.	ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
1. ความเร็วในการขับขี่	4.29	0.56	มากที่สุด	1
2. พฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป)	3.48	0.62	มาก	2
3. พฤติกรรมส่วนตัว	2.95	0.78	ปานกลาง	3
รวม	3.45	0.54	มาก	

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านความรวดเร็วในการขับขี่ในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.29 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.56 เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากที่สุดทุกประเด็น โดยมีประเด็นการขับรถด้วยความเร็วสูงในที่ที่มีการจราจรพลุกพล่าน เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมา คือ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และการใช้ความเร็วสูงในการขับขี่บ่อยครั้ง เป็นอันดับที่ 2 และ 3 ส่วนประเด็นการเร่งความเร็ว เมื่อถึงทางร่วม ทางแยก ที่มีสัญญาณไฟจราจร เป็นอันดับสุดท้าย รายละเอียดดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรม การให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านความเร็วในการขับขี่เป็น รายประเด็น

พฤติกรรมการให้บริการของ พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	\bar{X}	SD.	ระดับ ความคิดเห็น	อันดับที่
1. การใช้ความเร็วสูงในการขับขี่บ่อยครั้ง	4.29	0.83	มากที่สุด	3
2. การขับรถด้วยความเร็วสูงในที่ที่มีการจราจร พลุกพล่าน	4.35	0.80	มากที่สุด	1
3. การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	4.34	0.80	มากที่สุด	2
4. การเร่งความเร็ว เมื่อถึงทางร่วม ทางแยก ที่มีสัญญาณไฟจราจร	4.24	0.80	มากที่สุด	5
5. การเร่งความเร็วเพิ่มเติม เมื่อมีรถคันหลัง กำลังจะแซงรถ	4.26	0.84	มากที่สุด	4
รวม	4.29	0.56	มากที่สุด	

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านพฤติกรรม ในการขับขี่ (ทั่วไป) ในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก ค่าเฉลี่ย 3.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.62 เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด 3 ประเด็น คือ การหยุด หรือการแซงในระยะกระชั้นชิด เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมา คือ การขับรถโดยใช้ช่องไหล่ทาง ด้านซ้ายหรือขวา ขณะที่รถติด และการเปลี่ยนช่องจราจรบ่อยครั้งขณะขับขี่ เป็นอันดับที่ 2 และ 3 ส่วนประเด็นการไม่หยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย เป็นอันดับสุดท้าย รายละเอียดดัง ตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรม การให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านพฤติกรรมในการขับขี่ (ทั่วไป) เป็นรายประเด็น

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	\bar{X}	SD.	ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
1. การเปลี่ยนช่องจราจรบ่อยครั้งขณะขับขี่	4.28	0.81	มากที่สุด	3
2. การหยุด หรือการแซงในระยะกระชั้นชิด	4.30	0.83	มากที่สุด	1
3. การหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารนอกสถานที่	2.88	1.15	ปานกลาง	5
4. การไม่หยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย	2.79	1.18	ปานกลาง	7
5. การขับรถจี้ท้าย หรือการใช้สัญญาณแตรบ่อยครั้ง	3.01	1.23	ปานกลาง	4
6. การขับรถโดยใช้ช่องไหล่ทางด้านซ้ายหรือขวา ขณะที่รถติด	4.29	0.79	มากที่สุด	2
7. การขับรถผิดกฎหมายหรือกฎจราจร	2.84	1.13	ปานกลาง	6
รวม	3.48	0.62	มาก	

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านพฤติกรรมขณะขับขี่ในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.78 เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากที่สุดในประเด็นมีอาการมีนเมามีกลืนแอลกอฮอล์ เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมาความคิดเห็นในระดับปานกลาง คือ การขับรถขณะมีอาการมึนเฉียว และการใช้อุปกรณ์สื่อสารโทรศัพท์ เป็นอันดับที่ 2 และ 3 ส่วนนักศึกษามีความคิดเห็นในระดับน้อยในประเด็นการไม่รู้เส้นทาง เป็นอันดับสุดท้าย รายละเอียดดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของพฤติกรรม การให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านพฤติกรรมส่วนตัวเป็น รายประเด็น

พฤติกรรมการให้บริการของ พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	\bar{X}	SD.	ระดับ ความคิดเห็น	อันดับที่
1. การใช้อุปกรณ์สื่อสารโทรศัพท์	2.91	1.18	ปานกลาง	3
2. การรับประทานอาหาร/ น้ำ	2.76	1.14	ปานกลาง	6
3. การขาดความพร้อมด้านร่างกาย มีอากาศ อ่อนเพลีย ง่วงนอน	2.61	1.13	ปานกลาง	8
4. มีอาการมึนเมา มีกลิ่นแอลกอฮอล์	4.23	0.83	มากที่สุด	1
5. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย/ไม่สวมหมวกกันน็อค	2.80	1.17	ปานกลาง	5
6. การขับรถขณะที่มีอารมณ์ฉุนเฉียว	3.02	1.21	ปานกลาง	2
7. การใช้ถ้อยคำที่ไม่สุภาพ	2.99	1.18	ปานกลาง	4
8. การไม่รู้เส้นทาง	2.52	1.14	น้อย	9
9. การศึกษาคะนอง ผาดโผน	2.72	1.20	ปานกลาง	7
รวม	2.95	0.78	ปานกลาง	

3. พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา

นักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตมีพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ โดยนักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) ที่มักใช้เดินทางเป็นประจำ จำนวน 369 คน คิดเป็นร้อยละ 92.25 สาเหตุที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพราะไม่มีรถส่วนตัว จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.25 วัตถุประสงค์ที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางเพื่อไปศึกษาเล่าเรียน จำนวน 346 คน คิดเป็นร้อยละ 86.50 ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะคือใช้ทุกวัน จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 46.25 มักใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า (06.00-09.00 น.) มากที่สุด จำนวน 270 คน คิดเป็นร้อยละ 67.50 ระยะเวลาที่ 11-20 นาที ที่ต้องรอรถโดยสารสาธารณะก่อนที่จะได้ขึ้นโดยสาร จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.25 ระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทางจนถึงที่หมายประมาณ 11-20 นาที และประมาณ 21-30 นาที จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.25 ในระหว่างเดินทางไม่มีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างการเดินทาง จำนวน 244 คน คิดเป็นร้อยละ 61.00 สำหรับในกรณีที่มีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างการเดินทางสาเหตุสำคัญที่สุดที่จำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะในระหว่าง

เดินทาง คือ ความรวดเร็ว จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50 และรถโดยสารสาธารณะที่เลือกใช้
บริการเป็นประจำมีความปลอดภัยระดับปานกลาง จำนวน 255 คน คิดเป็นร้อยละ 63.75 รายละเอียด
ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จำนวน และร้อยละของพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา

พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	จำนวน (n = 400)	ร้อยละ
1. รถโดยสารสาธารณะประเภทใด ที่มักใช้เดินทาง เป็นประจำ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อแต่ไม่เกิน 3 ข้อ)		
- รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	150	37.50
- รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์)	369	92.25
- รถแท็กซี่	113	28.25
- รถตู้โดยสารร่วมบริการ	71	17.75
- อื่น ๆ	12	3.00
2. สาเหตุที่ท่านใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ		
- ไม่มีรถส่วนตัว	197	49.25
- สะดวกรวดเร็ว	82	20.50
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	114	28.50
- อื่น ๆ	7	1.75
3. วัตถุประสงค์ที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะใน การเดินทาง		
- ไปศึกษาเล่าเรียน	346	86.50
- ไปทำงาน	12	3.00
- ไปเที่ยว	4	1.00
- ไปห้างสรรพสินค้า	13	3.25
- ไปทำธุระส่วนตัว	11	2.75
- เดินทางกลับบ้าน	14	3.50
- อื่น ๆ	-	-

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	จำนวน (n = 400)	ร้อยละ
4. ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ		
- นาน ๆ ครั้ง	36	9.00
- 1-2 วันต่อสัปดาห์	40	10.00
- 3-4 วันต่อสัปดาห์	52	13.00
- 5-6 วันต่อสัปดาห์	87	21.75
- ใช้ทุกวัน	185	46.25
5. มักใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเดินทางในช่วงเวลาใดมากที่สุด		
- ช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า (06.00-09.00 น.)	270	67.50
- ช่วงสายถึงบ่าย (09.01-15.00 น.)	72	18.00
- ช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น (15.01-19.00 น.)	49	12.25
- ช่วงค่ำและดึก (19.01-22.00 น.)	9	2.25
6. ระยะเวลาที่นานเท่าใด ที่ต้องรอรถโดยสารสาธารณะก่อนที่จะได้ขึ้นโดยสาร		
- ประมาณ 1-10 นาที	101	25.25
- ประมาณ 11-20 นาที	141	35.25
- ประมาณ 21-30 นาที	88	22.00
- ประมาณ 31-60 นาที	54	13.50
- ตั้งแต่ 1 ชั่วโมงขึ้นไป	16	4.00
7. ระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทางจนถึงที่หมาย		
- ประมาณ 1-10 นาที	39	9.75
- ประมาณ 11-20 นาที	101	25.25
- ประมาณ 21-30 นาที	101	25.25
- ประมาณ 31-60 นาที	88	22.00
- ตั้งแต่ 1 ชั่วโมงขึ้นไป	71	17.75

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	จำนวน (n = 400)	ร้อยละ
8. ในระหว่างเดินทางมีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างการเดินทางหรือไม่		
- มี	156	39.00
- ไม่มี	244	61.00
9. สาเหตุสำคัญที่สุดที่จำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะในระหว่างเดินทาง		
- ความสะดวก	36	9.00
- ความรวดเร็ว	42	10.50
- ถึงที่หมายใกล้ที่สุด	29	7.25
- ปริมาณผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก	8	2.00
- ไม่สามารถใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทเดียวได้	33	8.25
- ประหยัดค่าเดินทาง	7	1.75
- อื่น ๆ	-	-
10. รถโดยสารสาธารณะที่เลือกใช้บริการเป็นประจำมีความปลอดภัยหรือไม่ ระดับใด		
- ปลอดภัยมาก	72	18.00
- ปลอดภัยปานกลาง	255	63.75
- ปลอดภัยน้อย	60	15.00
- ไม่ปลอดภัย	13	3.25

4. สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.99 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.85 เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับปานกลางทุกด้าน โดยมีด้านสภาพรถ เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมา คือ ด้านสภาพถนน รายละเอียดดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของสภาพแวดล้อมในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในภาพรวม และรายด้าน

สภาพแวดล้อมในการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ	\bar{X}	SD.	ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
1. สภาพรถ	3.47	0.72	มาก	1
2. สภาพถนน	2.79	0.92	ปานกลาง	2
รวม	3.11	0.76	ปานกลาง	

พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะด้านสภาพรถในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก ค่าเฉลี่ย 3.47 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.72 เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นพบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด 2 ประเด็น คือ รถอยู่ในสภาพเก่า ทрудโทรม เป็นอันดับที่หนึ่ง และบรรทุกผู้โดยสารเกินปริมาณที่กำหนด เป็นอันดับที่ 2 รองลงมานักศึกษามีความคิดเห็นในระดับปานกลาง 5 ประเด็น โดยมีประเด็นเสียงดังจากเครื่องยนต์บนรถ เป็นอันดับที่ 3 ส่วนมีกลิ่นเหม็นอับ/กลิ่นน้ำมันเครื่องภายในรถ เป็นอันดับสุดท้าย รายละเอียดดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของสภาพแวดล้อมในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในด้านสภาพรถเป็นรายประเด็น

สภาพแวดล้อมในการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะด้านสภาพรถ	\bar{X}	SD.	ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
1. รถอยู่ในสภาพเก่า ทрудโทรม	4.24	0.85	มากที่สุด	1
2. สภาพเบาะนั่ง ยึดติดกับตัวรถไม่แข็งแรง	3.12	1.03	ปานกลาง	6
3. มีกลิ่นเหม็นอับ/กลิ่นน้ำมันเครื่องภายในรถ	3.09	1.05	ปานกลาง	7
4. ขาดความสะดวกภายในรถ	3.21	1.11	ปานกลาง	4
5. บรรทุกผู้โดยสารเกินปริมาณที่กำหนด	4.22	0.76	มากที่สุด	2
6. เสียงดังจากเครื่องยนต์บนรถ	3.27	1.13	ปานกลาง	3
7. ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยไว้ในรถ (เข็มขัดนิรภัย หมวกกันน็อค ฯลฯ)	3.14	1.14	ปานกลาง	5
รวม	3.47	0.72	มาก	

พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะด้านสภาพถนนในภาพรวมอยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.92 เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นในระดับปานกลางทุกประเด็น โดยมีประเด็นผิวจราจรเป็นคลื่น/หลุม/บ่อ ขรุขระ เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมา คือ ถนนที่แคบ ไม่มีไหล่ทาง และมีน้ำขังบริเวณผิวทาง เป็นอันดับที่ 2 และ 3 ส่วนมีกิ่งไม้ยื่นขวางทางจราจร เป็นอันดับสุดท้าย รายละเอียดดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และอันดับที่ของสภาพแวดล้อมในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในด้านสภาพถนนเป็นรายประเด็น

สภาพแวดล้อมในการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะด้านสภาพถนน	\bar{X}	SD.	ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
1. ผิวจราจรเป็นคลื่น/หลุม/บ่อ ขรุขระ	3.02	1.04	ปานกลาง	1
2. มีน้ำขังบริเวณผิวทาง	2.84	1.02	ปานกลาง	3
3. ไม่มีเครื่องหมายจราจร ป้ายจราจรบอกทาง/หรือไม่ชัดเจน	2.80	1.09	ปานกลาง	4
4. ถนนที่แคบ ไม่มีไหล่ทาง	2.86	1.11	ปานกลาง	2
5. ไม่มีเส้นแบ่งทิศทางจราจรบนพื้นถนน/หรือไม่ชัดเจน	2.74	1.07	ปานกลาง	6
6. ไม่มีไฟส่องสว่างบนถนน	2.76	1.08	ปานกลาง	5
7. มีฝนตก ถนนลื่น	2.73	1.06	ปานกลาง	7
8. มีกิ่งไม้ยื่นขวางทางจราจร	2.56	1.17	ปานกลาง	8
รวม	2.79	0.92	ปานกลาง	

5. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ผู้วิจัยกำหนดตัวแปรเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต ดังนี้

Sex	หมายถึง	เพศ
Age	หมายถึง	อายุ
Beh-1	หมายถึง	พฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่
Beh-2	หมายถึง	พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป
Beh-3	หมายถึง	พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมส่วนตัว
Tran	หมายถึง	ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ
Freq	หมายถึง	ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
Time	หมายถึง	ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเดินทาง
Env-1	หมายถึง	สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะด้าน

สภาพรถ

Env-2 หมายถึง สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะด้าน

สภาพถนน

Safe หมายถึง ความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของ

นักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ข้อตกลงเบื้องต้นในการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น

1. ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมีมาตรวัดเป็น Interval ขึ้นไป
2. ข้อมูลของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามจะต้องสุ่มมาจากประชากรที่มีการแจกแจงแบบปกติ

การแจกแจงแบบปกติ

เมื่อนำตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามมาทดสอบโดยใช้การทดสอบ

Kolmogorov-Smirnov พบว่า ตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามทุกตัวมีการแจกแจงปกติ รายละเอียดดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 การทดสอบการแจกแจงของตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น

ตัวแปร	Kolmogorov-Smirnov Z	Sig.	การแจกแจง
Sex	1.2974	0.0690	การแจกแจงปกติ
Age	1.2081	0.1080	การแจกแจงปกติ
Beh-1	1.1537	0.1395	การแจกแจงปกติ
Beh-2	1.2489	0.0884	การแจกแจงปกติ
Beh-3	1.2762	0.0770	การแจกแจงปกติ
Tran	1.3021	0.0673	การแจกแจงปกติ

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ตัวแปร	Kolmogorov-Smirnov Z	Sig.	การแจกแจง
Freq	1.3096	0.0648	การแจกแจงปกติ
Time	1.2797	0.0756	การแจกแจงปกติ
Env-1	1.3187	0.0617	การแจกแจงปกติ
Env-2	1.2661	0.0810	การแจกแจงปกติ
Safe	1.1765	0.1255	การแจกแจงปกติ

3. ตัวแปรอิสระจะต้องไม่มีความสัมพันธ์กันเอง

เมื่อนำตัวแปรอิสระทั้งหมด และตัวแปรตามมาทดสอบโดยใช้การวิเคราะห์ Dubrin-Watson และหาค่า Tolerance และ VIF พบว่า มีตัวแปรอิสระ 3 ตัวที่สามารถพยากรณ์ตัวแปรตามได้ และตัวแปรอิสระทั้ง 3 ไม่มีความสัมพันธ์กันเอง โดยมีค่า Dubrin-Watson = 1.997 ค่า Tolerance มีค่าระหว่าง 0.979-0.996 และ VIF มีค่าระหว่าง 1.004-1.022 รายละเอียดดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 การวิเคราะห์ Dubrin-Watson Tolerance และ VIF ของตัวแปรพยากรณ์

ตัวแปรพยากรณ์	Dubrin-Watson	Tolerance	VIF
Beh-1		.981	1.019
Beh-2		.979	1.022
Tran	1.997	.996	1.004

4. ข้อมูลจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ภายในตัวเอง

เมื่อนำตัวแปรอิสระทั้งหมดมาวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ พบว่า ตัวแปรอิสระแต่ละตัวมีความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับต่ำ รายละเอียดดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ

ตัวแปร	Sex	Age	Beh-1	Beh-2	Beh-3	Tran	Freq	Time	Env-1	Env-2
Sex	-	0.017	0.015	-0.063	0.027	0.057	-0.051	0.070	0.000	0.010
Age		-	-0.013	0.021	0.020	-0.041	0.019	-0.089	0.043	0.036
Beh-1			-	-0.134*	0.019	-0.019	0.077	-0.089	-0.014	-0.066
Beh-2				-	-0.094	-0.056	0.019	-0.074	0.024	0.041
Beh-3					-	-0.023	0.054	-0.043	0.036	0.022
Tran						-	0.105*	0.020	-0.067	-0.053
Freq							-	0.051	-0.017	-0.014
Time								-	-0.035	0.014
Env-1									-	0.035
Env-2										-

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ค่าความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการพยากรณ์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0 และความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระกัน

ผลการวิเคราะห์ความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการพยากรณ์ พบว่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0 และความคลาดเคลื่อนเป็นอิสระกัน รายละเอียดดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 การวิเคราะห์ความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการพยากรณ์

ความคลาดเคลื่อน	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	0.0885	1.3993	0.7494	0.2272	400
Residual	-0.8342	0.7935	0.0000	0.2811	400
Std. Predicted Value	-2.9091	2.8603	0.0000	1.0000	400
Std. Residual	-2.9563	2.8119	0.0000	0.9962	400

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นโดยใช้เทคนิค Stepwise พบว่า ปัจจัยต่าง ๆ สามารถอธิบายความพลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ได้ร้อยละ 39.51 (R-square = 0.3951) รายละเอียดดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 สรุปผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้น

R	R-square	Adjusted R-square	Std. Error of the Estimate
0.6286	0.3951	0.3905	0.2822

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นโดยใช้เทคนิค Stepwise พบว่า ปัจจัยต่าง ๆ สามารถอธิบายความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ($F = 86.2187$, $p = .0000$) รายละเอียดดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวสมการถดถอยเชิงเส้น

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
Regression	20.5957	3	6.8652	86.2187	0.0000
Residual	31.5318	396	0.0796		
Total	52.1274	399			

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงเส้นโดยใช้เทคนิค Stepwise ได้สมการ ดังนี้
 $Safe = 0.0034 + 0.4919(Tran) + 0.5324(Beh-1) + 0.4685(Beh-2)$
 หรือกล่าวได้ว่า ความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต = $0.0034 + 0.4919$ (ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ) + 0.5324 (พฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่) + 0.4685 (พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป) รายละเอียดดังตารางที่ 4.16

นั่นคือปัจจัยด้านประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ ปัจจัยด้านพฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่ของพนักงานขับรถ ปัจจัยด้านพฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไปของพนักงานขับรถ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ตารางที่ 4.16 สัมประสิทธิ์ของสมการถดถอยเชิงเส้น

ลำดับที่	ตัวแปร	B	Unstandardized	Standardized	t	Sig.
			Coefficients			
			Std. Error	Beta		
	ค่าคงที่	0.0034	0.0486		0.0694	.9447
1	Tran	0.4919	0.0497	0.3876	9.8979	.0000
2	Beh-1	0.5324	0.0511	0.4114	10.4282	.0000
3	Beh-2	0.4685	0.0496	0.3730	9.4398	.0000

การวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยเชิงคุณภาพ

ในการดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยนำผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณไปสอบถามความคิดเห็นเชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวนทั้งสิ้น 5 ราย และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวนทั้งสิ้น 6 ราย รายละเอียดดังนี้

ก. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ในงานวิจัย ได้แก่

1. ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (สนภ.) กรมการขนส่งทางบก จำนวน 1 คน
2. ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร (ผนส.) กรมการขนส่งทางบก จำนวน 1 คน
3. ผู้ดูแลความเรียบร้อยและความปลอดภัยบริษัท พลังร่วม จำกัด “พลังร่วมรวมใจ แท็กซี่ดอนเมือง” จำนวน 1 คน
4. นายท่าพนักงานขับรถ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 2 คน

ข. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งถือว่าเป็นผู้ให้บริการและเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในงานวิจัย ได้แก่

1. นักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต จำนวน 2 คน
2. พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) จำนวน 1 คน
3. พนักงานขับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จำนวน 1 คน
4. พนักงานขับรถแท็กซี่ จำนวน 1 คน
5. พนักงานขับรถตู้โดยสารร่วมบริการ จำนวน 1 คน

และจากการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก สามารถวิเคราะห์ และสรุปเป็นประเด็นได้ดังนี้

ก. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวนทั้งสิ้น 5 ราย พบว่า ในส่วนของหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ มีการกำหนดนโยบาย/แนวทางในการควบคุม บริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ดังนี้

นโยบาย/แนวทางในการควบคุม บริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

1) กรรมการขนส่งทางบกในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความปลอดภัย และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนมีการกำหนดแนวทาง/เป้าหมายการให้บริการประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน คือ

- การอบรมให้ความรู้/พัฒนาผู้ขับรถและบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน ประเมินจากจำนวนผู้ผ่านการอบรมทดสอบและผู้ที่ได้รับการพัฒนา

- การพัฒนาความปลอดภัยของตัวรถ ประเมินจากจำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสภาพ

- การควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย ประเมินจากจำนวนรถและผู้ขับรถที่ผ่านการตรวจสอบและจำนวนการกำกับดูแลสถานประกอบการเอกชนที่ได้รับอนุญาต/ได้รับการรับรอง

โดยมุ่งเน้นพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนนเพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้ใช้บริการ การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งที่สะดวกและปลอดภัย และพัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งให้มีการบริหารจัดการที่ดีมีมาตรฐานคุณภาพบริการเป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งการใช้กลไกควบคุมและกำกับดูแลจากเครือข่ายหน่วยงานที่กระจายอยู่ทั่วประเทศในการเข้มงวด กวดขัน ตรวจสอบ ให้มีการรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดี โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม มีการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งโดยตรวจติดตามการประกอบการขนส่งให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการฯ โดยเฉพาะการประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารได้กำหนดให้ทุกเส้นทางต้องได้รับการตรวจติดตามอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยตรวจสอบในเรื่องต่าง ๆ เช่น เส้นทางเดินรถ จำนวนเที่ยว เวลาเดินรถ และอัตราค่าโดยสาร รวมถึงมีการจัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อรับเรื่องร้องเรียนผ่านสายด่วน โทร. 1584 ซึ่งให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ทำหน้าที่จัดการ คนขับรถ กระเป๋าแล่มที่บริการไม่สุภาพ การขับรถเร็วหวาดเสียว ไม่รับผู้โดยสาร แต่ผู้โดยสารจะต้องจดรายละเอียด วันเวลาสถานที่ หมายเลขทะเบียนรถ ชื่อคนขับให้ละเอียดเพื่อเวลาที่ร้องเรียนแล้วเจ้าหน้าที่เรียกมาสอบสวนข้อมูลจะได้ครบถ้วน โดยจะมีบทลงโทษเริ่มจากการเปรียบเทียบปรับในอัตราขั้นต่ำคือ 5,000 บาท และผู้ให้สัมปทานปรับอีก 5,000 บาท สูงสุดไม่เกิน 40,000 บาท และหากกระทำความผิดเป็นครั้งที่ 2 จะเพิ่มโทษจนถึงขั้นพักใช้ใบอนุญาตขับรถ และเพิกถอนรถคันที่

กระทำความผิดออกจากการเดินทางที่ได้รับอนุญาตทันที พร้อมทั้งติดตามตรวจสอบข้อเท็จจริงตามข้อร้องเรียนและแก้ไขปัญหา เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะได้รับการบริการที่ดีมีคุณภาพ และมีการกำหนดสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ดังนี้

1. ผู้ใช้บริการมีสิทธิร้องเรียนหรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหา เยียวยา หรือชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น
2. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายจากการประกันภัยโดยไม่มี การประวิงเวลา หรือบังคับให้ประนีประนอมยอมความ
3. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายทั้งทางร่างกาย ออนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิอื่น ๆ ที่ถูกละเมิด
4. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายด้วยหลักแห่ง พุทธิกรรมและความร้ายแรงแห่งละเมิด
5. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนและของผู้อื่น
6. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการรถโดยสาร
7. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสารและผู้ให้บริการที่มี คุณภาพมาตรฐาน
8. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพ เกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย ที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอต่อการตัดสินใจใช้บริการ
9. ผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และราคา ค่าบริการ
10. ผู้ใช้บริการมีอิสระในการเลือกใช้บริการรถโดยสารด้วยความสมัครใจ และปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม

นอกจากนี้ยังมีการตรวจความพร้อมตามมาตรฐานความปลอดภัย (Checklist) ปกติตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกซึ่งดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องตลอดปี รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการและพนักงานขับรถ อาทิ พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้อง ไร้สารเสพติด และแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ ชั่วโมงการขับรถไม่เกินที่กฎหมายกำหนด สภาพตัวรถทั้งภายนอกและภายใน รวมทั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องครบถ้วนและมีความปลอดภัยสูงสุด เช่น ระบบเบรก ยาง ล้อ เข็มขัดนิรภัย ประตูรถ ถึงดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เป็นต้น แนวทางการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม กำกับตรวจสอบการนำรถตู้เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารหรือจุดจอด ซึ่งจะดำเนินการต่อเนื่องตลอดปี หากพบพนักงานขับรถมีสภาพไม่พร้อมหรือมีความผิด จะดำเนินการลงโทษขั้นสูงสุด ทั้งปรับ พักใช้

หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และผู้ประกอบการต้องเปลี่ยนพนักงานขับรถทันที หากกรณีโดยสารมีสภาพไม่พร้อมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จะสั่งห้ามใช้รถและต้องนำไปแก้ไขข้อบกพร่องทันที รวมทั้งผู้ประกอบการจะต้องหารทดแทนไม่ให้ผู้โดยสารตกค้างเพื่อไม่ส่งผลกระทบต่อในการเดินทางของประชาชน

2) แนวทางการดำเนินการด้านความปลอดภัยขององค์กรธุรกิจของผู้ให้บริการรถแท็กซี่ “การให้บริการแท็กซี่” เป็นหนึ่งในการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนทั่วไปผู้ให้บริการรถแท็กซี่ในฐานะองค์กรธุรกิจ ได้รับมอบอำนาจจากรัฐเพื่อจัดให้มีการบริการสาธารณะด้านการขนส่ง มีวัตถุประสงค์ในการให้บริการขนส่งสาธารณะย่อมมีหน้าที่ปกป้องคุ้มครองผู้ใช้บริการให้ได้รับการปฏิบัติและเยียวยาความเสียหาย ภายใต้การควบคุมของรัฐ โดยเท่าเทียมกัน และมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้า สำหรับความปลอดภัยในการขับรถมีการกำหนดบทบาท และหน้าที่รับผิดชอบอย่างชัดเจนให้กับคนขับรถโดย

มีการกำหนดหลักปฏิบัติและจรรยาบรรณคนขับ เพื่อให้คนขับทุกคน ได้ใช้เป็นหลักและแนวทางไว้ยึดถือปฏิบัติ โดยคนขับต้องรับทราบและทำความเข้าใจข้อบังคับทางกฎหมาย กฎระเบียบด้านความปลอดภัย หลักความมั่นคง และมาตรฐานในการให้บริการอย่างถ่องแท้ โดยต้อง 1) ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย และข้อแนะนำทั้งหมด 2) การให้บริการอย่างมีอาชีพ และมีคุณภาพ 3) การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน 4) อบรมและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง และประเด็นสำคัญ คือ รถต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานและปลอดภัยเมื่ออยู่บนถนน

อย่างไรก็ตามกฎหมายและมาตรการในการควบคุมผู้ขับรถแท็กซี่ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่อาจป้องกันปัญหาอันเกิดจากผู้ขับรถแท็กซี่ได้เพียงพอ เนื่องจากการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถแท็กซี่ยังขาดคุณภาพและมาตรฐานในการควบคุม รวมทั้งการออกใบอนุญาตจึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานดังกล่าว เช่น ปัญหาแท็กซี่ไม่รับผู้โดยสาร, มารยาทแย, ขับขี่ไม่ปลอดภัย, และหนักสุดคือทำตัวเยี่ยงโจร เป็นปัญหาที่สะสมมานาน ผ่านมานานหลายปีก็ไม่มีหน่วยงานใดสามารถจัดการได้ นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2558 รัฐบาลได้ปรับค่าโดยสารขึ้นมาอีกประมาณร้อยละ 8 ซึ่งคาดกันว่าเมื่อได้ปรับอัตราค่าบริการแล้วจะช่วยให้การบริการผู้โดยสารดีขึ้นตามมา เพื่อเพิ่มมาตรการในการควบคุมผู้ขับรถแท็กซี่ให้มีคุณภาพประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นทางสมาคมวิชาชีพผู้ขับรถแท็กซี่แห่งราชอาณาจักรไทยจึงเห็นว่าควรมีองค์กรที่เข้ามากำกับดูแลภารกิจนี้ อย่างจริงจัง เพื่อกำหนดมาตรฐานและสร้างคนขับแท็กซี่ให้มีคุณภาพ ทำให้ผู้ประกอบการอาชีพขับรถแท็กซี่มีความภาคภูมิใจในอาชีพนี้ และสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการรถสาธารณะ เมื่อผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มีความมั่นใจในมาตรฐาน และ ความปลอดภัยแล้ว ก็จะมีหันมาใช้บริการรถสาธารณะมากยิ่งขึ้น ทำให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดน้อยลง การจราจรในเมืองใหญ่คล่องตัวตามมา

ปัจจุบันมีการให้บริการรูปแบบแอปพลิเคชันเรียกแท็กซี่ด้วยโทรศัพท์มือถือ และใช้โมเดลใหม่แบบศูนย์สั่งการ อย่างเช่น บริษัทเรียกรถแท็กซี่ ด้วยโทรศัพท์มือถือถึงแม้บริษัทจ่ายเงินส่วนแบ่งให้คนขับ องค์กรเห็นว่าเป็นแค่ทางเลือก และเป็นแค่ทางออกระยะสั้น เงินรายได้เหล่านั้นไม่นำมาพัฒนาคุณภาพคนขับแท็กซี่โดยรวมเพราะเป็น แอปพลิเคชันต่างชาติ การกำหนดระเบียบกฎเกณฑ์และลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎระเบียบด้วยตัวเอง จึงจะทำให้การบริการผู้โดยสารมีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน

3) นโยบาย/แนวทางการดำเนินการด้านความปลอดภัยขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งประชาชนด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการส่งเสริมให้องค์กรแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility: CSR) คือ ให้ถือเป็นภาระหน้าที่หนึ่งที่ต้องสำคัญในการจัดกิจกรรม เพื่อตอบสนองต่อ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการดำเนินกิจกรรมต้องสนับสนุนให้พนักงานเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อปลูกฝังและสร้างจิตสำนึก ความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งภายในภายนอกองค์กรควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืน มีการกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับที่มีความเข้มงวดแต่ปัญหา คือ เมื่อผู้ขับรถ หรือกระเป๋ารถออกไปปฏิบัติงาน ทางเจ้าหน้าที่ก็ไม่สามารถเข้าไปดูแลมารยาทต่าง ๆ ในขณะที่ปฏิบัติงานได้ตลอดเวลา ได้มีการจัดอบรมทำความเข้าใจเพื่อสร้างจิตสำนึกในการให้บริการมาโดยตลอด เพื่อลดปัญหาเหล่านี้ เพราะในปัจจุบัน ขสมก. จะให้บริการรถเมล์โดยสาร ทั้งในส่วนของรถร้อน ขสมก. และรถปรับอากาศ ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล 2,800 คัน และยังมีรถร่วมโดยสารอีกกว่า 4,000 คัน ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ อีกช่องทางหนึ่งที่เพิ่มเติมการให้บริการ คือ การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะ ก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ได้รับความนิยมและเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เนื่องจากข้อดีของรถตู้ คือ เข้าถึงหน้าบ้านและสถานที่ที่จะไปได้รวดเร็ว โดยขณะนี้มียอดรถตู้โดยสารสาธารณะที่วิ่งให้บริการด้วยการรับสัมปทานเดินรถจาก ขสมก. รวมกว่า 5,000 คัน 120 เส้นทาง อย่างไรก็ตาม รถตู้โดยสารสาธารณะที่เพิ่มขึ้นมาก ทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการที่วิ่งให้บริการมากขึ้น ทั้งแย่งคนกัน ขับเร็ว ขับรถประมาท หวาดเสียว รวมถึงเก็บค่าโดยสารเกินจากอัตรากฎหมายกำหนด

มีการจัดโครงการลดและป้องกันภัยและอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะ โดยรถโดยสารประจำ เพื่อกำหนดแนวทางและวิธีการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการและผู้ร่วมทาง สร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการและเพื่อลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ มีโครงการอบรมพัฒนาคุณภาพบริการ หลักสูตรบริการดีขับขี่ปลอดภัย เพื่อปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักถึงหน้าที่ในการให้บริการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้พนักงานตระหนักและเข้าใจถึงการสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง และเพื่อให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงมากที่สุด โดยมีตัวชี้วัดคือ จำนวนเรื่องร้องเรียนและอุบัติเหตุ รวมถึงมีโครงการ

พัฒนาคุณภาพการให้บริการเชิงสังคมและรถเมล์ฟรี นอกจากนี้ ยังสายด่วน 1490 ของ บขส. เพื่อให้ประชาชนได้ร้องเรียน ซึ่งจากที่เปิดศูนย์ร้องเรียนและคุ้มครองผู้โดยสารมาพบว่าช่องทางดังกล่าว ทำให้การควบคุมรถโดยสารนอกกรอบทำได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น แม้ว่ามาตรการสายด่วนที่เปิดให้ประชาชนร้องเรียนเข้ามานั้น อาจจะยังไม่สามารถล้อมคอกพนักงานขับรถที่ขับรถเร็ว ไม่มีมารยาทในขณะบริการ หรือการเก็บค่าโดยสารเกิน ให้อยู่ในกรอบและระเบียบได้ 100% แต่ก็ถือว่า ดีกว่า ไม่ได้ทำอะไรเลย

ปัจจุบันมีการกำหนดให้รถโดยสารทุกประเภท ทุกคันต้องติดตั้ง GPS Tracking และติดตามรถโดยสารสาธารณะทุกคันผ่านศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS ของกรมการขนส่งทางบก แต่ในส่วนของผู้ประกอบการเอกชนนั้น ยังไม่สามารถดำเนินการบังคับให้ติดตั้งระบบจีพีเอสได้ทั้งหมด ดังนั้น จึงแก้ปัญหาโดยให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือ กปถ. ออกค่าใช้จ่ายการติดตั้ง และเชื่อมสัญญาณดาวเทียมกับรถโดยสารสาธารณะทุกคันใน 5 ปีแรก จากนั้นหน่วยงานที่ดูแลและผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบเอง

ความคิดเห็นโดยสรุปเกี่ยวกับปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของผู้โดยสาร

(1) ความเร็วในการขับขี่

การใช้ความเร็วสูงในการขับขี่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงที่เกิดขึ้น การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุหลักอันดับต้นของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยมีการกำหนด ความเร็วจำกัดตาม พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่า รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ไม่เกิน 90 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล และไม่เกิน 80 กม./ชม. ในเขตเทศบาล กทม. และเมืองพัทยา สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารไม่เกิน 80 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล และไม่เกิน 60 กม./ชม. ในเขตเทศบาล กทม. และเมืองพัทยา แม้ว่าในช่วงหลายปีที่ผ่านมา จะเริ่มมีการใช้อุปกรณ์ตรวจจับความเร็วและส่งหลักฐานภาพถ่ายไปยังเจ้าของรถยนต์ที่กระทำผิด แต่เท่าที่การจัดหาอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วแบบภาพถ่ายให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตลอดจนการพัฒนาแนวทางการตั้งจุดตรวจจับความเร็วให้มีขีดความสามารถและประสิทธิภาพ ยังเป็นเรื่องที่ทำหายและเป็นปัญหาในทางปฏิบัติอยู่เสมอ

สำหรับมาตรการเฉพาะสำหรับกลุ่มรถตู้โดยสารสาธารณะโดยการติดตั้งติดแถบตรวจบันทึกความเร็ว (RFID) เพื่อตรวจจับความเร็วของรถ ซึ่งเริ่มใช้ตั้งแต่ 1 เมษายน 2555 เป็นต้นมา ยังมีข้อจำกัดในเรื่องเส้นทางและระยะทางที่ครอบคลุม รวมถึงประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็ว ในขณะที่มาตรการเฉพาะสำหรับรถโดยสารสาธารณะประจำทาง ปัจจุบันเริ่มมีการนำระบบ GPS Tracking มาติดตั้งกับรถโดยสาร บขส. และ รถร่วม บขส. ตั้งแต่ต้นปี 2556 รวมถึงการขยายผลไปถึงรถบรรทุกวัดถ่วงอันตรายและรถลากจูงที่จดทะเบียน

ใหม่ แต่ยังเป็นสิ่งที่ควรติดตามอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะการพัฒนาศูนย์ข้อมูลติดตามและสั่งการ เพื่อให้การควบคุมความเร็วด้วยเทคโนโลยีดังกล่าวเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

(2) พฤติกรรมขณะขับขี่ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

ในปัจจุบันพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมักมีพฤติกรรมการขับรถตัดหน้านั้นไม่ว่าจะกับรถเล็กหรือรถใหญ่ โดยเฉพาะผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์แม้รถจะเล็กแต่การตัดหน้า อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ และอีกหนึ่งยานพาหนะที่มักขับรถตัดหน้า คือ รถโดยสารสาธารณะ (รถเมล์) ถึงแม้จะเป็นรถที่ให้บริการของสาธารณะชน มักนิยมความรวดเร็วทันใจ ทันเวลา ขับเร็ว ฉวัดเฉวียน การขับรถโดยใช้ช่องไหล่ทางด้านซ้ายหรือขวาขณะที่รถติด การขับรถตามกระชั้นชิดที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ หากขับรถเร็วต้องเพิ่มระยะห่างจากรถคันหน้าให้มากขึ้น โดยระยะห่างที่ปลอดภัยควรอยู่ในสัดส่วนที่คิดเป็นร้อยละ 70 ของความเร็วในการขับรถ จะทำให้มีระยะในการหยุดรถได้อย่างปลอดภัย การเมาสุรา ตามนโยบายของภาครัฐ มีข้อกำหนดไม่อนุญาตให้ผู้ขับรถตาม พ.ร.บ. รถยนต์ ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัม ขับรถบนถนน ซึ่งมีโทษทั้งจำทั้งปรับ คุมประพฤติ พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ แล้วแต่ระดับความผิด

(3) สภาพรถ สภาพถนน

สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ มีผลต่อความปลอดภัย ได้แก่ สภาพของรถ สภาพถนน และดินฟ้าอากาศ

สาเหตุจากสภาพของรถ

1. ยางระเบิดหรือยางแตก ทำให้รถเสียการทรงตัว พลิกคว่ำได้ง่าย โดยเฉพาะรถที่กำลังแล่นด้วยความเร็วสูง และถนนลื่น
2. เบรกแตก เบรกลื่น ทำให้รถไม่สามารถหยุดหรือชะลอความเร็วลงได้ตามความต้องการ
3. เพลาหลุดหรือเพลาขาด ทำให้รถหมดกำลังในการขับเคลื่อน รถจะไม่แล่น แม้ว่าจะเหยียบคันเร่งอย่างไรก็ตาม ทำให้ยากแก่การควบคุมความเร็ว และง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4. คันส่งหลุด ทำให้พวงมาลัยใช้การไม่ได้ ไม่สามารถควบคุมรถได้
5. อุปกรณ์ประจำรถชำรุดหรือขัดข้อง เช่น ไม่มีไฟหน้า-หลัง ไฟใหญ่ มีข้างเดียว หรือไม่มีเลย ไฟเลี้ยวชำรุด ไม่ได้ซ่อมแซมหรือแก้ไข พวงมาลัยสันขณะขับ เป็นต้น
6. การเปลี่ยนแปลงสภาพรถ เช่น การเพิ่มแรงเครื่อง ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความคะนองและขับรถเร็ว การแปลงสภาพรถตามความพอใจ โดยไม่คำนึงถึงสภาพรถที่ได้รับการออกแบบมา

สาเหตุจากบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ สภาพถนนและสภาพแสงสว่าง

1. บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ทางแยก ทางโค้ง ทางตรง ทางเบี่ยง สะพาน วงเวียน ทางตัดทางรถไฟ ทางลาดชัน/เนินเขา ทางเข้าออกทางด่วน ทางเชื่อมโยงทางแยก ทางเชื่อมอาคารที่พักอาศัย ฯลฯ ซึ่งบริเวณที่มักเกิดเหตุบ่อยที่สุด คือ ทางตรง โดยสภาพเส้นที่ตีเรียบ มักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง นอกจากนี้จะพบว่าถนน 3 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนน 2 ช่องทาง และถนน 4 ช่องทาง และถนนสี่แยกจะอันตรายกว่าสามแยก
2. สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม มีเครื่องกีดขวางมาก ๆ หรือถนนที่แคบ ถนนที่ลื่น มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้
3. สภาพแสงสว่างบนถนน เช่น แสงสว่างที่ส่องจากรถคันที่สวนมา โดยการเปิดไฟสูงและมีความสว่างสูง ทำให้ตามัวมองไม่ชัดเจน หรือไม่มีไฟส่องสัญญาณทางแยก บนท้องถนนมืดไม่มีไฟฟ้า ไม่มีแสงสว่าง ทำให้มองไม่เห็นทาง หรือมองไกลไม่ได้ ย่อมเป็นอันตรายต่อการขับรถ อย่างไรก็ตามแสงสว่างในเวลากลางวัน หรือความสว่างของ ถนนก็มักทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงกว่าเวลากลางคืน แต่ความรุนแรงจะเกิดในเวลากลางคืนมากกว่า

สาเหตุจากดินฟ้าอากาศ

1. ฝนตกหนัก น้ำท่วม ทำให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นหล่มโคลน ถนนลื่น ทำให้รถตกถนน พลิกคว่ำ
2. การเกิดพายุหรือหมอกกลางจัด ทำให้มีควันปกคลุมมองไม่เห็นทาง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
3. พายุหิมะ ในต่างประเทศอาจมีพายุหิมะ ทำให้ถนนลื่นมองไม่เห็นทาง
4. สภาพดินฟ้าอากาศที่ดี อุบัติเหตุมักเกิดจากสภาพดินฟ้าอากาศที่ตีเสมอ ทั้งนี้เพราะผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูง และขาดความระมัดระวังอันตราย

ข. ในส่วนการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งถือว่าเป็นผู้ให้บริการและเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ อาทิ นักศึกษาที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในด้านพฤติกรรมกรให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และพฤติกรรมกรใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษาในเชิงลึก จำนวนทั้งสิ้น 6 ราย ได้แก่ 1) นักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต จำนวน 2 คน 2) พนักงานขับรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) จำนวน 1 คน 3) พนักงานขับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จำนวน 1 คน 4) พนักงานขับรถแท็กซี่ จำนวน 1 คน และ 5) พนักงานขับรถตู้โดยสารร่วมบริการ จำนวน 1 คน พบว่า

- ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะส่วนใหญ่มักนิยมใช้รถโดยสารสาธารณะ เนื่องจากเห็นว่ามีความสะดวกรวดเร็วในการใช้บริการ มีรถวิ่งตลอดเวลาไม่ขาดตอน จึงทำให้การมองในเรื่องความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญอันดับรองลงมา เนื่องจากผู้ให้บริการไม่ได้มีส่วนตัว จึงมีความจำเป็นที่ต้องใช้บริการของรถโดยสารสาธารณะ ถึงแม้ว่าสภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะยังคงอยู่ในระดับที่ควรปรับปรุงก็ตาม อาทิเช่น ในช่วงเวลาเร่งด่วน เช้าวันจันทร์ ตั้งแต่เวลา 7.00-8.00 น. รถโดยสารสาธารณะมักจะมีไม่เพียงพอ ต้องเข้ารอคิวเป็นจำนวนมาก เช่นเดียวกับช่วงเวลาเลิกงาน 16.00-19.00 น. รวมถึงความปลอดภัยที่คนขับมักจะขับรถเร็ว ปาดหน้า แชนง มีวินัยในการขับขี่น้อย เพราะต้องการทำเวลา

โดยผู้บริภกรมองว่าตนเองสามารถเลือกประเภทของรถโดยสารได้ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม สถานการณ์ และความเร่งด่วนของตน โดยถ้าตนเองสามารถใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในช่วงเวลาที่ปลอดภัย การเลือกใช้บริการโดยดูจากสภาพของรถโดยสารสาธารณะก่อนการเลือกใช้ การเลือกลักษณะ บุคลิกภาพของคนขับก่อนการใช้บริการ รวมถึงความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ การเตรียมเวลาที่เหมาะสมในการเดินทางก่อนถึงที่หมายในการใช้บริการ และการการเปลี่ยนยานพาหนะในขณะที่เดินทาง การเกิดอุบัติเหตุต่างๆก็น่าจะน้อยลงได้ ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้มีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเอง

- พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมองว่า ในด้านความปลอดภัยในการให้บริการนั้น พนักงานขับรถจะต้องพักผ่อนให้เพียงพอและมีความพร้อมอยู่เสมอในขณะที่ปฏิบัติงาน พนักงานขับรถจะต้องรู้จักและเคารพเครื่องหมาย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ขับรถขณะที่อยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์ยาเสพติด หรือสารเสพติดอื่น ๆ รวมถึงยาต่าง ๆ ที่จะมีผลทำลายความสามารถในการขับอย่างปลอดภัย ต้องมีความรอบรู้เกี่ยวกับรถที่ขับเป็นอย่างดี คอยหมั่นตรวจสอบสภาพรถ คอยตรวจเช็คความพร้อมข้อบกพร่องตรงส่วนไหนรีเปลา นอกจากนี้ยังจำเป็นที่จะต้องรู้เส้นทางที่จะไป เนื่องจากทางแต่ละสายก็จะแตกต่างกันไปโดยขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมต่างๆและภูมิประเทศของสถานที่ที่จะขับไป ดังนั้นจึงควรศึกษาเส้นทางต่าง ๆ ก่อนที่จะเดินทางไปยังสถานที่นั้น

การขับรถให้ปลอดภัยก็ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความชำนาญในการขับรดด้วยเช่นกัน เนื่องจากการขับรดก็เป็นสิ่งหนึ่งที่ต้อง รู้จักวิธีแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้โดยฉับพลัน เช่น ถ้าขับมาด้วยความเร็วแล้วมีสุนัขวิ่งผ่านตัดหน้า จะต้องตัดสินใจทันทีว่าจะหักหลบหรือชนกับสุนัขตัวนั้น เป็นต้น และที่สำคัญมารยาทในการขับรดเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่ผู้ขับช้ทุกคนต้องมีในการขับรด การใช้รถใช้ถนนผู้ขับช้ควรแสดงความอะลุ่มอะล่วย เห็นใจและให้อภัยต่อความผิดพลาดของผู้อื่น หลีกเลี่ยงการแสดงมารยาทหรือสีหน้าที่ไม่สมควรออกมา

ด้านอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด รถแท็กซี่หรือรถโดยสารที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย หรืออุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยบกพร่องชำรุด ในกรณีที่จำเป็นต้องให้บริการ พนักงานขับรถก็จะแจ้งให้ผู้ใช้บริการ นั่งด้านอื่นแทนเพื่อป้องกันความปลอดภัย แต่ในส่วนของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง บางครั้งยังขาดความพร้อมเกี่ยวกับหมวกกันน็อคให้กับผู้โดยสาร ประกอบกับในระยะทางสั้น ๆ ผู้โดยสารก็ไม่อยากใส่หมวกกันน็อคที่ได้จัดเตรียมไว้ให้จากพนักงานขับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

- ปัจจัยส่วนใหญ่ที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ยังคงเกิดจากพฤติกรรม การขับขี่เร็ว-ประมาท ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ การขับขี่ไม่สุภาพ เช่น ขับปาดหน้าในระยะกระชั้นชิด ทำให้เกิดความรู้สึกเสี่ยงต่อการใช้บริการ คนขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คนขับใช้โทรศัพท์มือถือโดยไม่ใช้อุปกรณ์ช่วยเหลือ (Hand Free) การขับลงเลนซ้ายเพื่อแซงจากทางด้านซ้ายทำความเร็ว โดยผู้บริการจะมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยมากหากคนขับรถมีพฤติกรรมขับรถที่มีความเสี่ยง

ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมีความต้องการให้รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ จริ่งใจในการแก้ปัญหา ใช้อำนาจที่มีในการตรวจสอบติดตามผล เข้ามามีส่วนช่วยเหลือในการออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เหมาะสมในการให้บริการ/ใช้บริการ เพื่อปกป้องคุ้มครองประชาชนให้ปลอดภัย เมื่อรถโดยสารสาธารณะเป็นพาหนะที่ปลอดภัย ทุกฝ่ายจะได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน (win-win) กล่าวคือ ผู้ประกอบการมีรายได้ ประชาชนได้รับความสะดวก ปลอดภัย ซึ่งส่งผลไปถึงการลดจำนวนอุบัติเหตุ และการสูญเสียชีวิตบนท้องถนนได้อีกด้วย ตลอดจนการเยียวยาความเสียหายในลักษณะต่าง ๆ ในมิติของรัฐในฐานะผู้เป็นเจ้าของอำนาจ หรือเป็นผู้มอบหมายให้เอกชนหรือองค์กร ธุรกิจใช้อำนาจในนามของตน จะต้องมีการควบคุม ทั้งกฎหมาย นโยบาย เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ภายใต้การให้บริการขนส่งสาธารณะนี้ได้รับการปกป้องคุ้มครอง ต่อร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สิน หรือเสรีภาพของบุคคลขณะที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต สรุปผลการวิจัย ดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลนักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตจำนวน 400 คน โดยการแจกแบบสอบถามเพื่อศึกษาความคิดเห็น ในส่วนของคุณลักษณะส่วนบุคคล พบว่า นักศึกษาที่ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุอยู่ระหว่าง 20-22 ปี มีภูมิลำเนาต่างจังหวัด และมีสถานที่พักในปัจจุบัน ในกรุงเทพมหานครเป็นหอพักเอกชน โดยมีผลการศึกษารูปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

การศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

จากการศึกษาระดับความคิดเห็นของนักศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ พบว่า

1. ด้านความเร็วในการขับขี่ ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เป็นสิ่งสำคัญที่สุดต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการขับขี่ด้วยความเร็วสูงในที่มีมีการจราจรพลุกพล่าน การขับขี่เร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การใช้ความเร็วสูงในการขับขี่บ่อยครั้ง ฯลฯ นั้น เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ง่าย เนื่องจากความเร็วที่เพิ่มขึ้นอาจจะส่งผลกระทบต่อระยะทางในการหยุดรถ ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยในการใช้บริการ พนักงานขับรถควรขับขี่ในอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด คือ ไม่เกิน 90 กม./ชม.

2. ด้านพฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป) ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ถือเป็นสิ่งสำคัญที่พนักงานขับรถต้องตระหนักและให้ความสำคัญ โดยเฉพาะในด้านการหยุด หรือการแซงในระยะกระชั้นชิด พนักงานขับรถควรให้สัญญาณมือ สัญญาณไฟ หรือสัญญาณอื่น ๆ ให้ผู้ขับขี่รถคันอื่น ๆ ได้ทราบ ก่อนที่จะทำการเลี้ยว การแซง การจอดเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร พร้อมมองกระจกมองหลังและกระจกมองข้างให้รอบคอบทุกครั้ง การแซงหรือการขับรถตัดหน้ารถคันอื่นถือเป็นมารยาทที่ไม่ควรทำ รวมไปถึงการขับขี่โดยใช้ช่องไหล่ทางด้านซ้ายหรือขวา ขณะที่รถติด ขับรถริมไหล่ทางคู่ขนานไปกับรถคันอื่น ก็อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงได้เช่นเดียวกัน เนื่องจากผู้ขับขี่รถที่อยู่ในช่องทางปกติไม่ทราบว่าจะมีรถเข้ามาแซงในด้านซ้าย และไม่ควรถับขี่ในช่องทางขวาเป็นเวลานาน ๆ เพราะช่องทางขวาใช้สำหรับการแซงรถ ด้านการเปลี่ยนช่องจราจรบ่อยครั้งขณะขับขี่ พนักงานขับรถไม่ควรเปลี่ยนช่องทางไปมาโดยไม่จำเป็น เพราะจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน พนักงานขับรถควรมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยและมีมารยาทที่ดี ขับขี่รถด้วยความไม่ประมาท มีความระมัดระวัง มีสติ

3. ด้านพฤติกรรมส่วนตัว ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ การขับรถในขณะที่ร่างกายขาดความพร้อมอาจเนื่องมาจากร่างกายพักผ่อนได้ไม่เพียงพอ ทำให้พนักงานขับรถอาจหลับใน หรือตัดสินใจช้าลง โดยสิ่งหนึ่งนี้อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน คือ การดื่มของมึนเมาก่อนการขับขี่ ทำให้ขณะขับรถ พนักงานขับรถมีอาการมึนเมา มีกลิ่นแอลกอฮอล์ติดที่ตัว ความรู้สึกปลอดภัยของผู้โดยสารที่ใช้บริการก็จะลดน้อยลง เพราะผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์จะมีอาการมึนเมาและตึกคะนอง โดยเฉพาะหากดื่มแล้วขับ จะทำให้ความสามารถในการขับช้าลง การตัดสินใจและการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินจะช้าลง เช่นเดียวกันกับการที่พนักงานขับรถมีอาการมึนเมาในขณะที่กำลังขับรถให้บริการผู้โดยสารนั้น ก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของการที่ทำให้ความรู้สึกปลอดภัยขณะเดินทางของผู้ใช้บริการรู้สึกน้อยลง พนักงานขับรถอาจขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ทำผิดกฎจราจร ฯลฯ เนื่องจากขาดสติในขณะนั้น รวมไปถึงการใช้อุปกรณ์สื่อสาร โทรศัพท์ ขณะให้บริการขับรถโดยสารสาธารณะ การโทรศัพท์ขณะขับรถ จะทำให้สมาธิในการขับรถลดลง ทำให้เสียสมาธิในการควบคุมรถ หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน จะไม่สามารถหยุดรถได้ทัน ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าการขับรถในช่วงปกติ หลายต่อหลายครั้งที่ความมึนง่ายของคนเรามักทำให้เกิดอุบัติเหตุ

การศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

จากการศึกษา พบว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิตส่วนใหญ่มักนิยมใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) ในการเดินทางเป็นประจำ เนื่องจากนักศึกษาส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาต่างจังหวัด และมีสถานที่พักในปัจจุบันในกรุงเทพมหานครเป็นหอพักเอกชน หรืออาจเช่าบ้านพัก หรือพักอาศัยร่วมกับญาติ/เพื่อน ที่มีที่พักอาศัยอยู่ไกลจากมหาวิทยาลัย และไม่มีรถส่วนตัวในการเดินทางมาเรียนหนังสือ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ การใช้บริการรถโดยสารสาธารณะจึงเป็นทางเลือกที่สำคัญและจำเป็นต่อผู้ใช้บริการในปัจจุบัน ในขณะที่แต่ละบุคคลก็มีความต้องการในการใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะที่แตกต่างกันออกไปเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับความถี่ ช่วงเวลาในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต พบว่า นักศึกษามักนิยมใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทุกวันเป็นประจำ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า (06.00-09.00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น (15.01-19.00 น.) และใช้เวลาในการรอรถโดยสารสาธารณะก่อนที่จะได้ขึ้นโดยสารเป็นเวลาประมาณ 11-20 นาที ซึ่งจะใช้ระยะเวลาทั้งหมดในการเดินทางจนถึงที่หมายโดยประมาณ 11-20 นาที และประมาณ 21-30 นาที ซึ่งไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะในระหว่างเดินทางส่วนประเด็นด้านความรู้สึกปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ใช้อยู่เป็นประจำ พบว่า

นักศึกษามีความรู้สึกว่าตนเองใช้บริการแล้วมีความรู้สึกในด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง อาจยังมีกังวลในเรื่องของความปลอดภัยอยู่บ้าง เนื่องจากความรู้สึกเกี่ยวกับด้านพฤติกรรม การให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะยังมีอยู่ในระดับมาก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่ใช้บริการ เพราะต้องใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นประจำ

การศึกษาสภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ พบว่า

1. ด้านสภาพรถ เป็นประเด็นที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ไม่ควรละเลย การใช้งานรถโดยสารสาธารณะหนักเกินไป ละเลยการตรวจสภาพ ขาดการทะนุบำรุง ดูแลรักษา ให้แตกต่างจากสภาพเดิมของรถ รถอยู่ในสภาพเก่า ทรุดโทรม บรรทุกผู้โดยสารเกินปริมาณที่กำหนด การตัดแปลงสภาพที่ไม่เหมาะกับการบรรทุกผู้โดยสาร เครื่องยนต์บนรถมีเสียงดัง ซึ่งล้วนแต่เป็นสิ่งที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย รวมถึงสมรรถนะของรถในการออกตัว การเร่ง การเปลี่ยนช่องทาง หรือการเบรก ทั้งทางตรงและทางโค้ง โดยเฉพาะช่วงจังหวะกะทันหัน

2. ด้านสภาพถนน ถนนที่ไม่ได้รับการซ่อมแซมเป็นหลุมเป็นบ่อ การขับรถโดยสารสาธารณะด้วยความเร็วสูง มักเสียหลักเมื่อเจอหลุม บ่อ หรือพื้นผิวถนนไม่เรียบ เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือการขับรถเร็วในถนนที่แคบ ไม่มีไหล่ทาง ถนนลื่นมีน้ำขังบริเวณผิวทาง เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน แสงสว่างไม่เพียงพอ ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้รถโดยสารสาธารณะไม่สามารถควบคุม รถเสียหลักตกข้างทาง เกิดอุบัติเหตุอยู่เป็นประจำ

การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ความรู้สึกปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการพึงจะได้รับ จากการศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ซึ่งประกอบไปด้วย ปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้ เพศ อายุ พฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่ พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมส่วนตัว ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเดินทาง สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะด้านสภาพรถ สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะด้านสภาพถนน ความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต พบว่า มีปัจจัยที่สำคัญ 3 ปัจจัย คือ 1) ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ 2) พฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่ และ 3) พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

1. ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ เป็นตัวเลือกที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ผู้ใช้บริการจะพิจารณาเลือกใช้บริการ การเลือกประเภทของรถก็ขึ้นอยู่กับค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่สูงมาก มีความสะดวก สบาย และรวดเร็ว มีเส้นทางการเดินทางให้เลือกหลากหลาย และมีความสามารถในการเข้าถึงสถานที่ต่าง ๆ ได้เร็ว ซึ่งที่สำคัญต้องความปลอดภัยในขณะที่ใช้บริการรถเมล์จึงเป็นทางเลือกที่สำคัญที่ผู้ใช้บริการมักเลือกใช้ เนื่องจากมีความรู้สึกที่ปลอดภัยกว่า (มีคนที่ใช้บริการจำนวนมากร่วมใช้บริการด้วยกัน) มีหลากหลายสายที่ให้บริการ มีค่าใช้จ่ายที่ไม่มากจนเกินไป ในขณะที่รถมอเตอร์ไซด์หรือ รถแท็กซี่ก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในกรณีที่เร่งด่วน ต้องการถึงที่หมายในระยะเวลาที่เร็ว และสะดวก แต่อาจเกิดความเสี่ยงในการเดินทางได้มากกว่า เนื่องจากรถมอเตอร์ไซด์เป็นรถขนาดเล็ก และมักขับขี่ด้วยความรวดเร็ว ไม่มีอุปกรณ์ที่ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เพียงพอ รถแท็กซี่ก็สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางได้ดี มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงกว่าแต่ก็อาจทำให้ผู้ใช้บริการไม่รู้สึกปลอดภัยเนื่องจากปัจจุบันมีข่าวมากมายที่เกิดจากพฤติกรรมของพนักงานขับรถแท็กซี่ นั่นคือ การเลือกประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสมจึงส่งผลต่อความปลอดภัยที่จะเกิดขึ้น

2. พฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่ ความเร็วเป็นสาเหตุแห่งความสูญเสียในอุบัติเหตุทางถนน และเกี่ยวข้องเชื่อมโยงไปสู่การสูญเสียอื่น ๆ ด้วย การขับรถเร็วจะทำให้ระยะในการตัดสินใจระยะทางในการหยุดรถที่ยาวกว่าการขับรถเร็วที่ต่ำกว่า ดังนั้น หากเกิดเหตุคับขันเกิดขึ้น เช่น มีการตัดหน้ากระชั้นชิด หรือต้องหยุดรถให้กับคนที่ข้ามถนน การที่ขับรถเร็วระยะเบรกจะไม่เพียงพอ โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุก็จะมากขึ้น ดังนั้น หากพนักงานขับรถมักใช้ความเร็วสูงในขณะที่ขับรถหรือให้บริการนั้น ความรู้สึกไม่ปลอดภัยสำหรับผู้รับบริการก็จะเพิ่มขึ้น ความเร็วที่ปลอดภัย คือ ความเร็วที่เหมาะสมกับสภาพถนน สภาพอากาศ สภาพการจราจร ซึ่งเป็นความเร็วที่ไม่ก่ออันตรายแก่ผู้อื่น ลองมาศึกษาการประมาณการความเร็วที่ปลอดภัย

3. พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป อาทิเช่น การหยุดหรือการแซงในระยะกระชั้นชิด การขับรถโดยใช้ช่องไหล่ทางด้านซ้ายหรือขวา ขณะที่รถติด การเปลี่ยนช่องจราจรบ่อยครั้งขณะขับขี่ การขับรถจี้ท้าย หรือการใช้สัญญาณแตรบ่อยครั้ง ฯลฯ ล้วนแล้วแต่เป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

การขาดวินัย ขาดมารยาท ขาดน้ำใจและความเอื้ออาทรในการขับรถ พนักงานขับรถบางคนมักจะทำให้ตนเองถึงที่หมายได้เร็วขึ้นในทางที่ไม่เหมาะสมและถูกต้อง ด้วยการทำผิดกฎจราจร ไม่มีมารยาทในการขับรถ และไม่มีน้ำใจหรือเอื้ออาทรให้ผู้ขับขี่รถคันอื่น หรือผู้เดินถนน มักจะแซงปาดหน้ากัน ฝ่าไฟแดง ไม่หยุดรถให้คนข้ามถนนหรือรถที่รอเลี้ยว ไม่เปิดไฟเลี้ยวเมื่อจะเลี้ยวหรือเปลี่ยนเลน บางรายจะเบรกบ่อย ๆ โดยไม่คำนึงถึงผู้ใช้บริการ ผู้ขับขี่คันอื่น ฯลฯ พนักงานขับรถบางรายขับรถแบบลั้งเลวว่าจะหยุดหรือจะเลี้ยว บางรายก็หยุดรถกะทันหันกลางถนน บางราย

ก็จอดรถโดยไม่สนใจรถคันหลังที่ตามมา บางรายจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดกลางถนน ทำให้รถที่ตามมาเกิดความไม่แน่ใจกับคนที่ขับรถคันข้างหน้าว่าจะเอาอย่างไรกันแน่ บางรายขับรถช้า แต่อยู่ในช่องทางขวา บางรายขับรถค่อมเลน บางรายจะแซงขึ้นมาในช่วงจังหวะหรือในที่ ๆ ไม่ควรแซง บางรายวิ่งแซงบนไหล่ทาง บางรายขับรถเร็วและหวาดเสียว บางรายก็ไม่ทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้าในระยะพอสวมครุ แต่จะขับรถจี้รถคันหน้า แฉกเปิดไฟใหญ่หรือบีบแตรไล่ใส่รถคันหน้าเพื่อขอทางอย่างไม่ค่อยมีมารยาท เพื่อจะได้แล่นรถไปเร็วขึ้น และ/หรือบางรายเบรคไม่ทัน พฤติกรรมการขับรถเหล่านี้ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ถือเป็นปัจจัยหนึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยน้อยลง

นโยบาย/แนวทางในการควบคุม พัฒนา บริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ (การสัมภาษณ์เชิงลึก)

ในส่วนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบการให้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ มีการกำหนดนโยบาย/แนวทางในการควบคุม บริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ มีการควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยมุ่งเน้นพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนนเพื่อส่งเสริมการให้บริการรถโดยสารสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ยังมีการตรวจความพร้อมตามมาตรฐานความปลอดภัย (Checklist) ซึ่งดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องโดยตลอด พร้อมกำหนดให้รถโดยสารทุกประเภท ทุกคันต้องติดตั้ง GPS Tracking และติดตามรถโดยสารสาธารณะทุกคันผ่านศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS ของกรมการขนส่งทางบก แต่ในส่วนของผู้ประกอบการเอกชนนั้น ยังไม่สามารถดำเนินการบังคับให้ติดตั้งระบบ GPS ได้ทั้งหมด ซึ่งก็ทยอยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการและพนักงานขับรถ พร้อมจัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเพื่อรับเรื่องร้องเรียนผ่านสายด่วน โทร. 1584 และ สายด่วน 1490 ของ ขบส.

หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการจัดโครงการลดและป้องกันภัยและอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะให้กับรถโดยสารสาธารณะหลายประเภท เพื่อกำหนดแนวทางและวิธีการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการและผู้ร่วมทาง สร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารและเพื่อลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ มีโครงการอบรมพัฒนาคุณภาพบริการหลักสูตรบริการดีขับซื่อปลอดภัย เพื่อปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักถึงหน้าที่ในการให้บริการที่ดีและมีความรับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานตระหนักและเข้าใจถึงการสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง พร้อมทั้งมีการกำหนดหลักปฏิบัติและจรรยาบรรณพนักงานขับรถเพื่อให้พนักงานขับรถทุกคนได้ใช้เป็นหลักและแนวทางไว้ยึดถือปฏิบัติ โดยพนักงานขับรถต้อง

รับทราบและทำความเข้าใจข้อบังคับทางกฎหมาย กฎระเบียบด้านความปลอดภัย หลักความมั่นคง และมาตรฐานในการให้บริการอย่างถ่องแท้

อย่างไรก็ตามกฎหมายและมาตรการในการควบคุมพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่อาจป้องกันปัญหาอันเกิดจากพนักงานขับรถได้เพียงพอ เนื่องจากการกำหนดคุณสมบัติของพนักงานขับรถยังขาดคุณภาพและมาตรฐานในการควบคุม รวมทั้งการออกใบอนุญาต จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานดังกล่าวและช่องทางในการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

อภิปรายผล

จากการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต สามารถอภิปรายผลได้ดังต่อไปนี้

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เป็นพฤติกรรมที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมักจะประมาทในการขับขี่ ขาดการระมัดระวัง และปฏิบัติจนเป็นสิ่งเคยชินในขณะที่ให้บริการ โดยพบว่าในส่วนประเด็นที่สำคัญที่อาจมีผลต่อความรู้สึกปลอดภัยของผู้ใช้บริการ คือ

1. ความเร็วในการขับขี่ ถือเป็นประเด็นที่สำคัญที่ผู้ให้บริการมีความกังวลต่อความปลอดภัยในระหว่างให้บริการ เนื่องจากเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า อุบัติเหตุอันส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ความเร็วสูงเกินควร โดยมีปัจจัยเสี่ยงจากการขับรถด้วยความเร็วสูง

1.1 การมองเห็นวัตถุ ในขณะที่รถกำลังเคลื่อนตัว ผู้ขับขี่จะมีระยะเวลาในการมองเห็นวัตถุสั้นลง โดยปกติขอบเขตที่สายตามองเห็นอยู่ในระยะ 180 องศา แต่ในขณะที่ขับรถภาพที่สายตามองเห็นจะเคลื่อนตัวไปข้างหลังอย่างต่อเนื่องจึงมองเห็นเส้นทางไม่ชัดเจน โดยเฉพาะเมื่อใช้ความเร็วสูงภาพที่สายตามองเห็นจะยังมีขอบเขตลดลง หากขาดความระมัดระวังอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

1.2 แรงปะทะ หากขับรถด้วยความเร็วสูงและเกิดอุบัติเหตุ แรงปะทะ ณ จุดเกิดเหตุและการยุบตัวของรถจะเพิ่มขึ้นตามอัตราความเร็ว น้ำหนักและโครงสร้างของรถ หากเพิ่มความเร็วกว่าปกติ 2 เท่า แรงปะทะจะเพิ่มขึ้น 4 เท่า เมื่อประสบอุบัติเหตุจะทำให้ผู้ที่อยู่ในรถได้รับอันตรายมากขึ้น

1.3 ระยะทางในการหยุดรถ การขับรถด้วยความเร็วสูงต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถมากขึ้น ซึ่งการขับรถบนเส้นทางปกติระยะทางที่สายตามองเห็นจนเท้าแตะเบรกคิดเป็นระยะเวลา 1 วินาที ขณะที่การขับรถบนสภาพถนนที่เปียกชื้นต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถมากกว่า 1.5 เท่า

1.4 ระยะเวลาในการแก้ไขเหตุการณ์ การขับรถด้วยความเร็วสูง ทำให้ผู้ขับขี่มีระยะเวลาในการแก้ไขสถานการณ์เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินลดลง จึงเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะรุนแรง เนื่องจากรถจะพุ่งชนสิ่งกีดขวางด้วยความรวดเร็ว

1.5 โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ การขับรถด้วยความเร็วสูง ทำให้ประสิทธิภาพในการขับรถ ควบคุมรถ และหยุดรถลดลง ไม่สามารถหลบหลีกสิ่งกีดขวางและแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้าเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินได้ทันทั่วทั้งที่ จึงเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ความเร็วที่ปลอดภัย คือ ความเร็วที่เหมาะสมกับสภาพถนน สภาพอากาศ และสภาพการจราจรถือเป็นระดับความเร็วที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น หากขับรถด้วยความเร็วที่ปลอดภัยแล้วประสบอุบัติเหตุจะไม่รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต ซึ่งกฎหมายได้กำหนดระดับความเร็วที่เหมาะสม สำหรับรถแต่ละประเภทตามสภาพถนนและสภาพการจราจรในแต่ละพื้นที่

ความเร็วจำกัด คือ ความเร็วที่กำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งต้องสัมพันธ์กับปริมาณรถยนต์ คนเดินเท้า ระยะห่างระหว่างสี่แยก สภาพแวดล้อมข้างทางและความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน

พนักงานขับรถควรไม่ประมาท ระมัดระวังขณะขับขี่ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การขับรถด้วยความเร็วในประเทศไทยถูกกำหนดด้วยกฎหมาย 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวถึงความเร็วในเขตเมืองและนอกเขตเมือง โดยคำจำกัดความของความเร็วตามกฎหมายนี้หมายถึง กรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล สำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ไม่เกิน 80 กม./ชม. ส่วนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 นั้น กำหนดความเร็วสำหรับทางหลวงพิเศษ และทางหลวงชนบท ซึ่งนิยามของความเร็วในเขตเมืองกว้างเกินไป เนื่องจากปัจจุบันมีถนนหลายประเภทรวมอยู่ในเขตเมือง การกำหนดอัตราความเร็วที่ค่าเดียวจึงอาจไม่ใช่การกำหนดความเร็วที่เหมาะสมตามหน้าที่ของถนน (Function) โดยตามหลักการกำหนดความเร็วด้วยหลักวิศวกรรมควรกำหนดตามประเภทและ function ของถนน

การกำหนดความเร็วเขตเมืองในต่างประเทศจะกำหนดเป็นช่วง เช่น ประเทศออสเตรเลียกำหนดความเร็วเป็นช่วงที่ 50-90 กม./ชม. เนื่องจากประเทศออสเตรเลียนี้มีทั้งถนนชุมชน, freeway, local road ซึ่งผู้ขับขี่สามารถรับรู้ความเร็วกำหนดจากป้ายจำกัดความเร็ว ดังนั้น จึงไม่ควรกำหนดความเร็วในเขตเมืองเพียงค่าเดียว เนื่องจากเขตเมืองเป็นคำนิยามที่ต่างกันเกินไป และมีถนนหลายประเภทอยู่ในเขตเมือง แต่ควรใช้ป้าย/เครื่องหมายจราจรบนถนนเป็นสัญลักษณ์ในการสื่อสารกับผู้ขับขี่ในการใช้ความเร็วที่เหมาะสม หรือถนนเส้นเดียวกันก็ไม่ควรกำหนดความเร็วที่เท่ากัน เช่น ถนนหน้าโรงเรียนก็ไม่ควรกำหนดที่ความเร็วเดียวกันตลอดทั้งเส้น

ทางออกสำหรับการจัดการเพื่อการควบคุมความเร็วในเขตเมืองให้ปลอดภัยดูเหมือนว่าจะไม่ได้มีเพียงแค่การแก้ไขกฎหมายเพียงอย่างเดียวเท่านั้น การติดตั้งป้ายก็เป็นเรื่องสำคัญไม่แพ้กัน โดยตามมาตรา 67 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระบุว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง” หากเป็นถนนในท้องถิ่นซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลและองค์การบริหารส่วนจังหวัดจะอยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งทางหลวงชนบทหรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติทางหลวงจะเป็นผู้กำหนดความเร็ว แต่ในการจัดทำป้ายควบคุมความเร็วนั้นจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลและองค์การบริหารส่วนจังหวัด โดยใช้เงินจากส่วนแบ่งค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 146 ซึ่งในปัจจุบันยังขาดแนวทางในการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

2. ด้านพฤติกรรมกรรมการขับขี่ (ทั่วไป) ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งคือพฤติกรรมต่าง ๆ ของพนักงานขับรถในขณะที่ให้บริการ อาทิเช่น การขับรถโดยใช้ช่องไหล่ทาง ด้านซ้ายหรือขวาขณะที่รถติด การเปลี่ยนช่องจราจรบ่อยครั้งขณะขับขี่ การขับรถจี้ท้าย หรือการใช้สัญญาณแตรบ่อยครั้ง ฯลฯ ถือเป็นสิ่งหนึ่งที่ผู้ใช้บริการให้ความสำคัญและคิดว่าอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยได้ และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นพนักงานขับรถควรให้ความตระหนัก และใส่ใจในการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง ต้องช่วยกันรณรงค์ในเรื่องมารยาทในการขับรถ เพื่อให้เกิดการขับรถที่ปลอดภัยและมีความเอื้ออาทรในการขับรถบนท้องถนน ดังนี้

2.1 การขับรถ ควรปฏิบัติ ดังนี้

- ควรขับรถชิดซ้ายเสมอ โดยเฉพาะรถที่ขับช้า เพื่อให้รถที่ขับเร็วกว่าได้แซงออกไปยังเลนขวาได้
- ควรขับรถในความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ไม่ควรขับรถเร็วเกินไปหรือในลักษณะหวาดเสียวที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- เมื่อมีรถพยาบาลหรือรถฉุกเฉินต่าง ๆ ขับตามหลังมาและส่งสัญญาณไซเรนเพื่อเป็นการขอทาง ต้องรีบให้ทางเขาก่อน โดยขับรถหลบเพื่อให้ช่องทางรถฉุกเฉินหรือรถพยาบาลไปก่อน เป็นการช่วยชีวิตผู้ป่วยหรือให้เขาไปปฏิบัติภารกิจเพื่อช่วยเหลือผู้อื่นได้ทันเวลา ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญและเป็นมารยาทอันดีในการขับรถและเป็นการแสดงความเอื้ออาทรและมีน้ำใจต่อผู้อื่น
- ไม่ควรขับรถค่อมเลน เพราะทำให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นสับสนว่าจะขับเลนไหนแน่ รถคันอื่นที่ตามมาต้องชะลอ และทำให้รถติด

- ไม่ควรขับรถจี้ท้ายรถคันหน้า แต่ควรเว้นระยะห่างที่เหมาะสมที่ตนสามารถควบคุมรถให้เบรกได้ทันในระยะเวลาที่ปลอดภัย ถ้าเกิดเหตุฉุกเฉินที่รถคันหน้าเกิดหยุดรถหรือเบรกกระทันหัน เพราะการขับรถจี้ท้ายจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ซึ่งจะเห็นกันอยู่บ่อย ๆ ที่ชนกันหลายคันซ้อนกัน และยังทำให้ผู้ขับขี่รถคันหน้ารำคาญและเครียด และแสดงถึงความไม่มีมารยาทของผู้ขับขี่อีกด้วย

- การขับรถตอนกลางคืน ไม่ควรใช้สัญญาณไฟสูงโดยไม่จำเป็น เพราะแสงไฟจะแยงตาและรบกวนผู้ขับขี่รถคันข้างหน้า กรณีที่จะขอทาง ควรกระพริบไฟสูงและทำสัญญาณไฟเพื่อขอทาง และไม่ควรถีบแตร เพราะเสียงจะรบกวนผู้พักอาศัยในยามค่ำคืน

- การขับรถขณะฝนตก ควรลดความเร็วลง เพราะถนนลื่นอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และควรเปิดไฟหรือไฟใหญ่ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ เพื่อให้รถคันหลังที่ตามมาหรือรถด้านข้างเห็น จะช่วยลดอุบัติเหตุได้ และควรลดความเร็วลงเพื่อไม่ให้น้ำกระเซ็นไปโดนคนเดินเท้า รถมอเตอร์ไซด์ หรือรถคันอื่นที่อาจทำให้คนเดินเท้าหรือคนขี่มอเตอร์ไซด์เปียกหรือเสียหลักได้ และควรเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าให้มากกว่าการขับรถบนถนนในภาวะปกติพอสมควร เพราะถนนลื่นมากอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

- กรณีขับรถเข้าในวงเวียนที่ไม่มีการติดตั้งสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้ผู้ขับขี่รถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวามือของคนขับไปก่อน แล้วจึงขับรถเข้าวงเวียนหรือขับตามในเส้นทางที่จะไป

- กรณีขับรถในทางร่วมทางแยก ควรดูป้ายเครื่องหมายจราจรว่า รถของเราอยู่ในทางเดินรถทางเอกหรือทางโท โดยดูจากถ้ามีป้ายเครื่องหมายจราจรว่า "หยุด" อยู่ที่ริมทางร่วมทางแยกนั้น แสดงว่าทางเดินรถนั้นเป็นทางโท และรถที่อยู่แยกอีกด้านหนึ่งที่ไม่ใช่ป้ายเครื่องหมายดังกล่าว ถือว่าเป็นทางเอก ผู้ขับขี่รถทางโทจึงควรให้รถทางเอกไปก่อน ซึ่งเป็นข้อกำหนดของกฎหมายการจราจรและเป็นมารยาทในการขับรถด้วย

2.2 การเปลี่ยนเลน/การแซง ควรทำการขอทางก่อน โดยการให้สัญญาณไฟด้วยการเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวในข้างที่จะเปลี่ยน/แซง เพื่อขอทาง เตือนหรือบอกให้รถคันหน้ารู้ตัวและระมัดระวังหรือให้ทาง แล้วจึงเปลี่ยน/แซงในช่วงจังหวะที่ปลอดภัย และเส้นทางควรว่างพอในการเปลี่ยน/แซง ที่ดูแล้วว่าเข้าเส้นทางได้ทันและไม่หวาดเสียว เมื่อเข้าสู่เส้นทางที่ต้องการได้เต็มคันแล้วสิ่งที่ควรทำ คือ เร่งความเร็วให้สัมพันธ์กับรถในเลนนั้น เพราะถ้าช้าเกินไปรถคันหลังที่ตามมาด้วยความเร็วหรือกระชั้นชิด อาจต้องเบรกกระทันหันหรือชนท้ายรถได้ ไม่ควรเปลี่ยนเลนหรือแซงในที่คับขันหรือในเขตห้ามแซง การแซงควรดูว่ามีรถวิ่งสวนทางมาหรือไม่ ถ้ามีไม่ควรแซง เพราะอาจเกิดอุบัติเหตุได้ และข้อสำคัญควรก้มหัวให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นที่เป็นผู้ให้ทาง เพื่อเป็นการขอบคุณที่เขาให้ทางคุณ การกระทำนี้ คือ มารยาทในการขับรถที่ดี นอกจากนี้ ถ้ามีรถส่งสัญญาณขอแซง หรือไม่ส่ง

สัญญาณขอแซง แต่มีพฤติกรรมการขับรถที่บ่งบอกว่าจะแซงรถเรา ไม่ควรเร่งความเร็วที่คู่กับรถที่ขอแซงหรือทำท่าว่าจะพยายามแซง แต่ควรให้ทาง จะได้ไม่เกิดอุบัติเหตุ หรือเมื่อมีรถคันอื่นตีคู่รถเราเพื่อจะแซง และมีรถอีกคันวิ่งสวนทางมา ควรลดความเร็วของรถ เพื่อเว้นช่องทางให้รถที่ตีคู่แซงหลบเข้ามา เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุและช่วยเหลือเพื่อนเดินทางด้วยกัน

2.3 การเลี้ยวรถ ควรให้สัญญาณไฟด้วยการเปิดไฟเลี้ยวในข้างที่จะเลี้ยวก่อนล่วงหน้าที่จะทำการเลี้ยวในระยะที่เหมาะสม เพื่อเป็นการเตือนหรือบอกรถที่ร่วมทางล่วงหน้าว่ารถของตนกำลังจะเลี้ยวไปทางใด และก่อนการเลี้ยวควรแล่นรถอยู่ชิดเลนข้างที่จะเลี้ยว ไม่ควรปาดหน้าหรือแซงขึ้นมาเพื่อจะเลี้ยว เพราะนอกจากจะไม่มีมารยาทในการขับรถแล้ว อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การเลี้ยวนั้นจะต้องดูจังหวะของการเลี้ยวให้ปลอดภัยด้วย โดยดูว่ามีรถสวนย้อนเส้นทางขึ้นมา และ/หรือมีคนเดินหรือวิ่งตัดหน้ารถหรือไม่ เพราะบ่อยครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจากการเลี้ยว ส่วนหนึ่งคนขับมองด้านตรงข้ามเพื่อระวังรถที่จะวิ่งตรงมาในช่องทางที่จะเลี้ยว แต่ไม่ได้ดูด้านที่จะเลี้ยว ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน ฉะนั้น การเลี้ยวรถต้องระวังในทุกด้านที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ด้วย และสำคัญต้องดูสัญญาณจราจรและทำให้ถูกกฎจราจรด้วย

2.4 การจอดรถ ควรจอดรถในพื้นที่ที่อนุญาตให้จอดได้ และจอดรถให้ชิดขอบฟุตบาทหรือไหล่ทางด้านซ้ายของตัวรถในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือจอดรถในช่องที่ให้อจอดรถตามที่สถานานั้น ๆ กำหนดไว้ โดยไม่ให้ล้ำเส้นที่กำหนด เพื่อรถคันอื่นจะได้เข้าจอดได้ด้วย ไม่ควรจอดรถซ้อนคัน ขวางทางเข้าออกเข้าออกของรถคันอื่น ขวางประตูบ้านหรือสถานที่ต่าง ๆ ตรงบริเวณป้ายจอดรถประจำทาง บนทางเท้า บนทางม้าลาย (ทางข้าม) ตรงบริเวณท่อน้ำดับเพลิง บนสะพาน ในอุโมงค์ ในทางร่วมทางแยก ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ ในที่คับขัน ในระยะ 10 เมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์ หรือในช่องทางเดินรถ เพราะเป็นการกีดขวางการจราจร ยกเว้น กรณีจำเป็นที่ต้องจอดรถ เช่น รถเสีย หรือมีเหตุขัดข้องเกี่ยวกับเครื่องยนต์ หรือรถเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณการจอดรถโดยใช้ไฟฉุกเฉินและแสดงเครื่องหมายตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อแจ้งเตือนหรือบอกรถร่วมทางล่วงหน้าว่ารถของตนจำเป็นต้องจอดและมีเหตุขัดข้อง และควรจอดรถให้ชิดไหล่ทางมากที่สุด ขณะเดียวกันก็ต้องพยายามรีบนำรถให้พ้นช่องทางเดินรถโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ จะได้ไม่กีดขวางการจราจรและป้องกันรถร่วมทางเฉี่ยวชนหรือชนท้ายได้ กรณีจอดรถในที่จอดปกติไม่ควรใส่เบรกมือหรือเข้าเกียร์ไว้ ควรเข้าเกียร์ว่างไว้เพื่อให้รถคันอื่นสามารถเลื่อนออกได้ หรือในที่ที่เป็นทางลาดหรือทางชันต้องห็นล้อหน้ารถเข้าขอบทางและควรนำอิฐหรือหินมาดันหน้าล้อหลังไว้เพื่อป้องกันรถไหลไปชนรถคันอื่นหรือชนสิ่งอื่นที่อยู่ใกล้รถ กรณีรถผู้อื่นเสียและส่งสัญญาณไฟฉุกเฉินเพื่อขอทางเข้าจอดหรือเคลื่อนย้ายรถ ควรหยุดรถเพื่อให้ทางเขาด้วย จะเป็นการให้รถที่เสียไม่กีดขวางทางจราจร

2.5 การเบรครถ ก่อนทำการเบรคต้องสังเกตรถคันหลังที่ตามมาด้วยว่าตามมา กระชั้นชิดหรือไม่ เพราะมิฉะนั้น อาจชนท้ายได้ และควรลดความเร็วก่อนล่วงหน้าแล้วถึงเหยียบเบรค โดยเหยียบเบรคในระดับน้ำหนักและจังหวะที่เหมาะสม เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจมีรถชน ท้ายหรือรถของตนเสียหลักไปชนรถคันหน้าหรือรถด้านข้างได้ และไม่ควรเหยียบเบรคโดยไม่จำเป็น หรือบ่อยจนเกินไป จะทำให้รถคันหลังที่ตามมาชะงัก และรำคาญ และถ้ารถคันหลังตามมาในระยะ กระชั้นชิดอาจเกิดการชนกันได้

ดังนั้น ในการขับขีรถจะต้องขับรถอย่างมีมารยาท ถูกกฎจราจร และมีน้ำใจ และเอื้ออาทรเพื่อนร่วมทางและคนเดินเท้าด้วยกัน จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนและ ลดอุบัติเหตุการจราจรได้เป็นอย่างดี ขณะเดียวกันเพื่อความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ ควรระวังรถ ที่ขับไม่ถูกกฎจราจรหรือไม่มีมารยาทด้วย เพราะแม้เราจะขับถูกต้อง ถูกมารยาท แต่คนขับบางคน ไม่มีมารยาทก็ทำให้เราเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน การขับรถผู้ขับขีจะต้องขับอย่างระมัดระวังเป็น อย่างดี จึงจะปลอดภัยทั้งเราและเขา และอย่าลืมตรวจตรารถของเราให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีด้วย จะยิ่งทำให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3. ด้านพฤติกรรมส่วนตัว ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รวมถึง การใช้ อุปกรณ์สื่อสารโทรศัพท์ การรับประทานอาหาร/น้ำ การขาดความพร้อมด้านร่างกาย มีอาการ อ่อนเพลีย มีอาการมึนเมา มีกลิ่นแอลกอฮอล์ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย/ไม่สวมหมวกกันน็อค การศึกษาคะนอง ผาดโผน ฯลฯ ยังคงเป็นส่วนหนึ่งที่ผู้ใช้บริการเห็นว่าอาจมีผลต่อความปลอดภัยของ พวกเขาในระดับหนึ่ง เนื่องจากเป็นพฤติกรรมส่วนบุคคลของผู้ขับขี ที่เมื่อผู้ใช้บริการพบเห็นแล้ว อาจทำให้ความรู้สึกด้านความปลอดภัยนั้นน้อยลง พนักงานขับรถควรมีความพร้อมในด้านร่างกาย จิตใจ ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก โดยปฏิบัติดังนี้

ก่อนเดินทาง พนักงานขับรถควรเตรียมสภาพร่างกายให้พร้อม โดยนอนหลับ พักผ่อนอย่างเพียงพอ ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ หรือทานยาที่ทำให้ง่วงนอน เพราะส่งผลให้ประสิทธิภาพในการ ขับรถลดลง ตรวจสอบรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยเฉพาะ ยางรถยนต์ ระบบเบรค จัดเตรียมอุปกรณ์ฉุกเฉินไว้ประจำรถ วางแผนการเดินทางล่วงหน้า ศึกษา และเลือกใช้เส้นทางที่ปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ขณะเดินทาง พนักงานขับรถควรปฏิบัติตามกฎจราจรและป้ายเตือนริมทาง อย่างเคร่งครัด ใช้อุปกรณ์นิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขีและโดยสารยานพาหนะ ไม่ขับขีเร็ว ไม่เปลี่ยนช่องทาง กะทันหัน ไม่ขับขีจี้ท้าย ไม่ขับขีย้อนศร ไม่แซง ในที่คับขัน ไม่ควรหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารนอกสถานที่ พร้อมเพิ่มความระมัดระวังเมื่อขับขีผ่านจุดเสี่ยง โดยเฉพาะทางโค้ง ทางแยกและจุดตัดทางรถไฟ หลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่ทำให้เสียสมาธิ ไม่ใช่โทรศัพท์ขณะขับขี จอดรถพักในบริเวณ ที่ปลอดภัย

ทุกระยะ 150-200 กิโลเมตร หรือทุก ๆ 2 ชั่วโมง เพื่อปรับเปลี่ยนอิริยาบถ จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการนั่งหลับใน

พฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา จากการศึกษาพบว่า นักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิตส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ในการมาศึกษาที่มหาวิทยาลัยจึงพักอาศัยในหอพักเอกชน หรือเช่าบ้านพัก หรือพักอาศัยร่วมกับญาติ/เพื่อน ส่วนใหญ่ไม่มีรถส่วนตัวมาเรียน จึงเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นประจำทุกวัน ในการเดินทางมาเรียนที่มหาวิทยาลัย และในเรื่องการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะเป็นประจำทุกวัน นักศึกษาอยากให้ ผู้ประกอบการต้องควบคุมจำนวนเที่ยวรถให้เพียงพอกับความต้องการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการไม่ต้องรอรถโดยสารเป็นเวลานาน หรือต้องเผื่อเวลาในการเดินทางนาน ๆ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งรีบ ช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า (06.00-09.00 น.) และ ช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น (15.01-19.00 น.) การระบุเวลาเดินทางที่แน่นอนการออกรถต้องตรงต่อเวลา ผู้ใช้บริการจะได้ไม่ต้องเปลี่ยนประเภทรถโดยสารในขณะเดินทาง และควรจะต้องมีการจัดหาจุดนั่งพักรถโดยสารให้เพียงพอเนื่องจากในบางครั้งที่รถโดยสารขาดระยะผู้โดยสารอาจจะต้องรอรถโดยสารเป็นเวลานาน เพิ่มความปลอดภัยในการรอรถโดยสาร

ด้านความปลอดภัยในการใช้บริการ ผู้ประกอบการควรจะต้องจัดให้มีการตรวจเช็คสภาพรถในการสม่ำเสมอ ตลอดจนความสะอาดของรถในส่วนต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในรถ อุณหภูมิภายในรถ ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเพื่อทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความมั่นใจว่าการเดินทางปลอดภัยและประทับใจ รวมไปถึงพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษาที่ปลอดภัยเองนั้น นักศึกษาควรเลือกประเภทรถโดยสารสาธารณะที่ถูกต้อง มีการจดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก อาจดูจากสีของป้ายทะเบียน สภาพรถ สภาพโดยรวมของรถ ฯลฯ เมื่อเกิดเหตุก็สามารถตรวจสอบได้ ตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะว่ามีหรือไม่ขณะใช้บริการ ไม่ทนนั่งโดยสารสาธารณะในกรณีที่ พนักงานขับรถขับรถเร็วมาหวาดเสียว ขับรถไม่ตามกฎจราจร พนักงานขับรถหลับใน สภาพรถโดยสารสาธารณะทรุดโทรม ให้บริการที่ไม่สุภาพ ควรเตือนหรือรับแจ้งพนักงานขับรถทันที หากไม่ได้รับการตอบสนองอาจแจ้ง สายด่วนกรมการขนส่งทางบก 1584 เพื่อไม่ให้เป็นอันตรายต่อผู้อื่นต่อไป ไม่ขึ้นหรือลงรถโดยสารสาธารณะนอกป้ายและจุดจอด เพราะจะก่อให้เกิดอันตรายจากรถประเภทอื่น ๆ ที่แล่นมาอาจเฉี่ยวชนหรือเกิดอุบัติเหตุได้

การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ผลการวิเคราะห์พบว่า 1) ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ 2) พฤติกรรมการให้บริการในด้านความเร็วในการขับขี่ และ 3) พฤติกรรมการให้บริการในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ประจำ รถโดยสารสาธารณะในปัจจุบันมีหลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ในการคมนาคมและการขนส่ง นักศึกษาก็สามารถเลือกใช้บริการรถโดยสารตามความต้องการ ความปลอดภัย และวัตถุประสงค์ของการเดินทาง การเลือกใช้บริการก็อาจขึ้นกับความสะดวก รวดเร็วในการใช้บริการ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แต่ถึงอย่างไรความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินก็เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงและ ตระหนักอย่างยิ่งในการเลือกใช้ นักศึกษาส่วนใหญ่คิดว่ารถเมล์ เป็นบริการรถโดยสารสาธารณะประเภทหนึ่งที่น่าจะปลอดภัย การเลือกเดินทางโดยรถเมล์ อาจเนื่องจากการเดินทางที่หลากหลายเส้นทาง มีเครื่องอำนวยความสะดวกทั้งติดเครื่องปรับอากาศ และไม่ติด รวมถึงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพง การเลือกประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสมยิ่งส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเอง

2. ความเร็วในการขับขี่ ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการของนักศึกษาที่สำคัญ หากพนักงานขับรถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถ เคารพกฎจราจร มีมารยาทในการขับขี่แล้ว ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุก็จะน้อยลง ยิ่งหากมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีเพิ่มขึ้น ความรู้สึกปลอดภัยของนักศึกษาก็จะเพิ่มขึ้นตาม ดังนั้น พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทควรให้ความสำคัญและตระหนักด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร ใช้ความเร็วที่เหมาะสม

การใช้ความเร็วที่เหมาะสมกับสถานการณ์ อาทิ

ก. สภาพถนนกับความเร็วที่ปลอดภัย ผู้ขับขี่ควรใช้ความเร็ว ให้เหมาะสมกับสภาพเส้นทาง โดยปฏิบัติตามป้ายจำกัดความเร็ว ที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะเมื่อขับผ่านทางโค้ง ทางแยก ทางลาดชัน ทางขึ้น-ลงสะพาน ทางเบี่ยง เส้นทางที่อยู่ระหว่าง การก่อสร้าง ผู้ขับขี่ควรลดความเร็วและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นพิเศษ จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

ข. สภาพอากาศกับความเร็วที่ปลอดภัย การขับรถในช่วงที่สภาพอากาศไม่ดี เช่น ฝนตกหนัก หมอก ลงจัด คว้นไฟปกคลุมเส้นทาง เป็นต้น ทำให้ผู้ขับขี่มีทัศนวิสัยในการมองเห็นเส้นทางไม่ชัดเจน การใช้ ความเร็วที่เหมาะสมและควบคุมความเร็วให้คงที่ถือเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการ เดินทาง ดังนั้น เมื่อขับรถผ่านเส้นทางที่มีทัศนวิสัยไม่ดี สภาพถนนเปียกชื้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็ว ไม่ควรขับรถด้วยความเร็วสูง ใช้ความเร็วในระดับที่สามารถควบคุมรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึง เว้นระยะห่างจากรถคันหน้าให้มากขึ้น เพื่อจะได้มีระยะทางในการหยุดรถที่ปลอดภัย ห้ามเร่งและ ลดความเร็วในทันที รวมถึงไม่เบรกรถกะทันหัน เพราะจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ค. สภาพการจราจรกับความเร็วที่ปลอดภัย แม้การขับรถในแต่ละเส้นทางจะมีการจำกัดความเร็ว ที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง แต่ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วให้สอดคล้องกับสภาพ การจราจร ปริมาณรถยนต์ และสภาวะแวดล้อมบนท้องถนน โดยเฉพาะเส้นทาง

ผ่านแหล่งชุมชน โรงเรียนที่มีปริมาณรถหนาแน่นและผู้คนพลุกพล่าน ผู้ขับขี่ไม่ควรขับรถด้วยความเร็วสูง หากเกิด เหตุฉุกเฉินจะหยุดรถได้อย่างปลอดภัย

ง. ความเร็วที่ปลอดภัยในเวลากลางคืน การขับรถในช่วงพลบค่ำ กลางคืน และเข้ามืดมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า เวลากลางวัน เพราะผู้ขับขี่มีขอบเขตในการมองเห็นเส้นทางจำกัด ประกอบกับความมืดและความอ่อนล้า ส่งผลให้มีปฏิกิริยาตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินช้ากว่าปกติเพื่อความปลอดภัย ผู้ขับขี่ควรใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพเส้นทางและสัมพันธ์กับ ระยะในการมองเห็น จะได้สามารถหยุดรถทันเมื่อเกิดเหตุ ฉุกเฉิน

จ. ความเร็วที่ปลอดภัยกับระยะทางที่ไฟหน้าส่องถึง ปกติไฟสูงหน้ารถจะส่องได้ไกลในระยะ 100 เมตร ส่วนไฟต่ำจะมองเห็นสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนในระยะไม่เกิน 40 เมตร เพื่อความปลอดภัยในการขับรถ เวลากลางคืน ผู้ขับขี่ควรใช้ความเร็วให้สัมพันธ์กับระยะทางที่ไฟหน้ารถส่องถึงและระยะทางที่สามารถ หยุดรถได้ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินจะได้หยุดรถหรือหักหลบสิ่งกีดขวางได้ทัน

3. พฤติกรรมในการขับขี่ทั่วไป ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการของนักศึกษา ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ พนักงานขับรถต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเป็นหลัก ไม่ประมาท ขาดสติในการขับรถ การขับรถตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท ความปลอดภัยก็มากขึ้น ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุก็น้อยลง ข้อควรปฏิบัติในการขับรถที่ดี คือ

3.1 อย่าแซงรถในที่คับขัน ขณะขึ้นลงเขาสูง บนสะพาน ทางโค้ง ทางแยก ทางร่วม หรือจุดที่มีเส้นขาวทึบหรือเหลืองทึบ

3.2 อย่าขับรถตามหลังรถคันอื่นในระยะทางกระชั้นชิด

3.3 อย่าขับรถแข่งกันด้วยความคึกคะนอง

3.4 อย่าขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด

3.5 ควรให้สัญญาณก่อนหยุดรถ เลี้ยวรถ ขอทางแซง

3.6 รถที่ขับช้ากว่ารถคันอื่น ๆ ควรใช้ทางเดินรถด้านซ้าย

3.4 ทางเดินรถที่มีมากกว่า 1 ช่อง ให้ขับชิดช่องทางที่ 1 ชิดซ้ายมือ ยกเว้นจะแซงขึ้นหน้าหรือเลี้ยวขวา เมื่อแซงแล้วก็ให้กลับเข้าช่องทางที่ 1

3.8 ขับรถส่วนกันควรใช้ไฟต่ำ

3.9 เวลาขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขา หรือระหว่างเนินควรชิดขอบทางซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งควรส่งสัญญาณให้รถอื่นที่สวนมา

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงขณะขับขี่

ก. การรักษาระยะห่าง

เว้นระยะห่างจากรถคันอื่นให้มากกว่าเส้นทางปกติ 2-3 เท่า หากเกิดเหตุฉุกเฉิน จะได้สามารถหยุดรถได้ทัน ไม่ขับขี่ตัดท้ายรถคันหน้าในระยะกระชั้นชิด เพราะจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง การเลือกใช้ช่องจราจร ควรขับรถให้อยู่ในกึ่งกลางช่องจราจร ไม่ขับรถคร่อมช่องทาง หากเป็นเส้นทางที่มีสองช่องจราจร ควรใช้ช่องทางด้านซ้ายเสมอ เพราะช่องทางขวาใช้สำหรับแซงรถ หากเป็นถนนที่มีมากกว่าสองช่องจราจร ควรขับขี่ซ้าย พร้อมเพิ่มความระมัดระวังในการใช้ช่องจราจรที่สอง เพราะเป็นช่องทางที่รถบรรทุกใช้แซง การเปลี่ยนช่องทาง ไม่เปลี่ยนช่องทางไปมาโดยไม่จำเป็น เพราะจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากเปลี่ยนช่องทางควรให้สัญญาณไฟล่วงหน้าในระยะไม่ต่ำกว่า 60 เมตร พร้อมมองกระจกมองหลังและกระจกมองข้างให้รอบคอบทุกครั้ง รอจนเส้นทางด้านหลังไม่มีรถหรือรถอยู่ในระยะไกล ค่อยเปลี่ยนช่องทาง

ข. การขับแซงรถ

ก่อนขับแซงรถคันอื่น ควรให้สัญญาณไฟล่วงหน้า พร้อมประเมินสถานการณ์จากสภาพการจราจรบนเส้นทาง สมรรถนะรถ ความเร็วของรถคันหลัง และระยะทางที่เหมาะสมสำหรับแซงรถ ไม่ใช่ช่องทางซ้ายหรือไหล่ทางในการแซงรถ เพราะหากมีรถจอด อาจเกิดอุบัติเหตุได้ เมื่อขับแซงพ้นแล้ว ควรเว้นระยะห่างจากรถที่แซงก่อนให้สัญญาณเบี่ยงเข้าสู่ช่องทางเดิม

ค. การเบรกหรือหยุดรถ

ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการหยุดรถให้มากขึ้น เพื่อให้สามารถควบคุมระยะทางในการหยุดรถได้อย่างปลอดภัย ก่อนหยุดรถควรมองกระจกหลัง เพื่อประเมินสถานการณ์ชะลอความเร็ว เหยียบเบรกเป็นจังหวะและสัมพันธ์กับสถานการณ์ ไม่เหยียบเบรกกะทันหัน เพราะรถที่ขับตามหลังมาด้วยความเร็วสูง อาจหยุดรถไม่ทัน ทำให้ถูกชนท้ายได้ การขับรถลงทางด่วนหรือออกจากทางหลัก ตรวจสอบสภาพเส้นทางด้วยการมองกระจกมองหลังและกระจกมองข้าง พร้อมให้สัญญาณไฟล่วงหน้า เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงค่อย ๆ เปลี่ยนช่องทางจราจรที่ละช่องทางไปทางด้านซ้ายสุด ไม่ขับตัดหน้ารถคันอื่นหลาย ๆ ช่องจราจร เพราะจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อขับรถออกจากทางด่วนหรือทางหลักแล้ว ควรลดความเร็วให้สัมพันธ์กับสภาพการจราจร เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งนี้ การเรียนรู้หลักการขับรถบนถนน ทางด่วนและทางหลวง จะช่วยลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการ

นโยบาย/แนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

อย่างไรก็ตามในด้านความปลอดภัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ ยังมีการกำหนดมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพิ่มความเข้มข้นในการควบคุมกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะและบังคับใช้มาตรการลงโทษตามกฎหมาย หากผู้ประกอบการไม่ควบคุมดูแลพนักงานขับรถให้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความปลอดภัยจนเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุร้ายแรง ฝ่าฝืนกระทำผิดเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการ บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทั้งผู้โดยสาร เก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด หรือปล่อยให้มีการนำรถไปใช้กระทำผิดตามกฎหมายอื่น เช่น ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ กรมการขนส่งทางบกสามารถสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถ ระบุใบใช้รถ หรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ทันทีโดยมีระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน รวมถึงผู้ประกอบการต้องจัดทำสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ ตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถและผู้ขับรถพร้อมทำบันทึกการตรวจสอบดังกล่าวและใบกำกับสินค้ากรณีเป็นผู้ประกอบการขนส่งโดยรถบรรทุก นอกจากนี้ ผู้ประกอบการรถสาธารณะยังต้องจัดให้มีประกันภัยเพิ่มเติมจากประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอก โดยต้องแสดงหลักฐานการจัดทำประกันภัยทั้งภาคบังคับและที่จัดทำเพิ่มเติมก่อนดำเนินการชำระภาษีรถประจำปีและในการยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

กำหนดให้รถโดยสาร ทุกประเภท ทุกคันต้องติดตั้ง GPS Tracking และติดตามรถโดยสารสาธารณะทุกคันผ่านศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS ของกรมการขนส่งทางบก และศูนย์ GPS ของสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ ซึ่งผู้โดยสารและผู้ประกอบการสามารถมีส่วนร่วมในการกำกับตรวจสอบพฤติกรรมของรถได้ผ่าน Application “DLT GPS” แบบ Realtime เช่นเดียวกัน โดยรถทุกคันที่ติด GPS เมื่อนำรถเข้าบริษัทจะต้องนำกล่องดำ GPS มาถ่ายข้อมูลลงเครื่องโดยมีหน่วยวิเคราะห์ข้อมูลที่สามารถเช็คความเร็วในการขับขี่ได้ทั้งหมดตลอดเส้นทาง หากพบว่า พนักงานขับรถคันใดขับรถเกินความเร็วที่กำหนด (กำหนด 90 กม./ชม. บนถนน 2 ช่องจราจร และ 100 กม./ชม. บนถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป) จะต้องมีการลงโทษพนักงานขับรถผู้นั้น และหากมีความจำเป็นที่ต้องวิ่งเกินความเร็วที่กำหนดจะต้องติดต่อกลับมาขออนุญาตเป็นกรณีไป นอกจากนี้ยังมีการกำหนดความเร็วที่ต้องวิ่งที่จุดอันตรายบางจุดเป็นพิเศษบนเส้นทาง เช่น ความเร็วจำกัดที่ทางโค้งอันตราย หรือการหยุดที่ทางแยกแม้ในกรณีที่ไม่มียาสูบไฟควบคุม

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกยังมีมาตรการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและผู้ประจำรถตามมาตรฐานความปลอดภัย (Checklist) ร่วมกับบริษัท ขนส่ง จำกัด ร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ทหาร ตำรวจ และหน่วยงานท้องถิ่น ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรถที่กำหนด 212 จุดทั่วประเทศ โดยดำเนินมาตรการเข้มข้นในปี 2560

รวมถึงการติดตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และดำเนินการลงโทษขั้นสูงสุดทุกกรณี ความผิดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เพื่อให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ที่ได้รับสามารถจัดทำเป็นข้อเสนอแนะได้ดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

นอกเหนือจากการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดเป็นแนวทางและนโยบายที่เป็นรูปธรรม สามารถนำมาใช้ได้จริงแล้ว ออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เหมาะสมในการให้บริการ/ใช้บริการ ยังควรดำเนินการจัดตั้งระบบการประเมินคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยต้องติดตามนโยบาย มาตรการต่างๆ รวมถึงกำหนดบทลงโทษให้มีผลย้อนหลังหากไม่ปฏิบัติตาม เพื่อปกป้องคุ้มครองประชาชนให้ปลอดภัย และเพื่อจับตาผู้ประกอบการไม่ให้ทำผิดระเบียบ นำไปสู่การปรับปรุงคุณภาพการบริการในอนาคต

ด้านผู้ใช้บริการ นักศึกษามหาวิทยาลัยสวนดุสิตในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ควรมีความตระหนักรู้ในด้านการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ อาทิ การคาดเข็มขัดนิรภัย สวมหมวกกันน็อคขณะใช้บริการ ไม่ใช่บริการรถโดยสารที่รับปริมาณผู้โดยสารเกินจำนวนที่กำหนดไว้ เดินทางเวลาในช่วงเวลาที่ปลอดภัย เลือกระเบียงรถโดยสารที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางของตน ฯลฯ

ในส่วนของผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถ ควรให้ความสำคัญกับการตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในตัวรถ ความพร้อมใช้งาน ความสะอาดภายในรถ และจุดที่ติดตั้งให้สามารถเห็นได้ชัด น่าจะเป็นการลดการสูญเสียชีวิตลงได้ และการตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถขับให้มีความพร้อม เช่น การง่วงซึม การเมาสุรา ความเหนื่อยล้าที่เกิดจากการขับรถโดยไม่ได้หยุดพัก ปัญหาด้านสภาพจิตใจ เป็นต้น ดังนั้นหากผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถ คำนึงถึงสวัสดิภาพของผู้ใช้บริการ มีความรับผิดชอบต่อสังคม มีการตรวจสอบสภาพความพร้อมก่อนทำการขับรถ จะสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ สร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะต่อไป

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป

ในส่วนปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ควรมีการศึกษาวิจัย ปัจจัยส่วนบุคคลด้านอื่น ๆ ที่มีผลหรือมีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมในการใช้บริการและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยสำรวจประชากรเฉพาะปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการที่เป็นแรงจูงใจให้ใช้บริการโดยสาธารณะเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมชัดเจนยิ่งขึ้น และสามารถนำไปใช้ในการวางแผน หรือวางกลยุทธ์ในการดำเนินการให้บริการเป้าหมายที่วางไว้

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

บรรณานุกรมภาษาไทย

- กรมการขนส่งทางบก. (2553). *แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ.2554-2558)*. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=2223:-2554-2558-12-53&catid=38:2009-09-17-10-03-21&Itemid=80 [2558, กรกฎาคม 24].
- กรมการขนส่งทางบก. (2557). *สถิติการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 จำแนกตามประเภทและเรื่องร้องเรียน*. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] http://apps.dlt.go.th/statistics_web/1584.html [2008, กรกฎาคม 24].
- กรรณนิการ์ กนกวรรณรัตน์. (2548). *การศึกษาคุณภาพการให้บริการเรือโดยสารคลองแสนแสบ*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กรรณนิการ์ แสงสุริศรี. (2546). *ทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารร่วมบริการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กรณีศึกษาบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ*. สารนิพนธ์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- กฤษณ์ เจ็ดวรรณ และศุภชัย ทอวิมานพร. (2554). *ลักษณะการชนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ระหว่างจังหวัดประเภทรุนแรง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.
- กวี เกื้อเกษมบุญ. (2545). *การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถยนต์*. วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- กุลชน ธนาพงศธร. (2538). *การบริการให้เป็นเลิศ*. กรุงเทพฯ: เอช-เอน.
- กุลธร ธนาพงศธร. (2550). *ประโยชน์และบริการในเอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานบุคคล*. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์. (2553). *การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- ฉัตยาพร เสมอใจ. (2548). *การจัดการและการตลาดบริการ*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.

- ชรัตน์ พิริยะวัฒน์. (2550). *ความพึงพอใจของผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง และการยอมรับของผู้เดินทางต่อระบบขนส่งสาธารณะแบบก้าวหน้าในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชาย โพธิ์สิตา. (2549). *ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์ พรินตติ้ง.
- ตรีเพ็ชร อำเมือง. (ม.ป.ป.). *คู่มือ-เทคนิคการให้บริการด้วยใจ*. ส่วนงานเลขานุการกิจและสภาคณาจารย์กองบริหารงานทั่วไป สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยมหิดล. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] <http://www.sc.mahidol.ac.th/scad/doc/employeedoc/คู่มือการให้บริการงานบริหารและธุรการ.pdf> [2558, มีนาคม 15].
- ทัศนีย์ ปริรักษวิจิตร. (2549). *ศึกษาแนวทางการเสริมสร้างความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพะเยา*. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.
- เทพศักดิ์ บุญยรัตนพันธ์. (2546). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างประสิทธิผลของการนโยบายการให้บริการแก่ประชาชนไปปฏิบัติ: กรณีศึกษานักงานกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สาขาการบริหารการพัฒนา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ไทยพับลิก้า. (2558). *สำรวจค่าใช้จ่ายค่าเดินทางคนกรุงเทพฯ รถไฟ รถเมล์ เรือ วินมอเตอร์ไซด์ ตุ๊กตุ๊ก และแท็กซี่*. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] <http://thaipublica.org/2015/02/bangkok-public-transportation/> [2558, มีนาคม 20].
- ชนพล มณีรัตน์. (2550). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลผลต่อความพึงพอใจในการให้บริการของรถโดยสารปรับอากาศไมโครบัส*. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต วิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ธนสิทธิ์ ปั้นประเสริฐ. (2549). *ความพึงพอใจของผู้โดยสารคนไทยที่มีต่อการให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทการบินไทย จากัด (มหาชน)*. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิตคณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2555). *การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS (พิมพ์ครั้งที่ 13)*. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนสามัญปิซิเนส อาร์ แอนด์ ดี.
- ธีรพงษ์ บุญสุภา และคณะ. (2550). *ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) ในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.

- ธีรยสส์ ปานกลาง. (2548). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้รถโดยสารประจำทางภายใต้การกำกับดูแลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2535). *การวิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่ง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประชด ไกรเนตร. (2541). *การขนส่งผู้โดยสาร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปรัชญา เวสารัชช์. (2546). *องค์การกับลูกจ้าง*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พรเทพ ปิยวัฒนเมธา. (2536). *คู่มือแก้ปัญหาการขายและการบริการ*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- พนิต ภูจินดา. (2555). *การวางแผนระบบขนส่งมวลชน*. เอกสารประกอบการสอน ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พัฐกานต์ เขียงน้อย. (2558). วสท. ระดมสมองลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เผยสูญเสียปีละกว่า 2.3 แสนล้าน. *ฐานเศรษฐกิจฉบับพิเศษ 65 ปี ความสัมพันธ์ไทย-ลาว*. (เมษายน 3, 2558).
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และยงจินทร์ พิมลเสถียร. (2551). *ศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และสำนักงานสนับสนุนการวิจัย.
- ภักวิภา ศักดิ์ศรี. (2547). *ปัจจัยที่พยากรณ์พฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง บริษัทขนส่ง จำกัด*. วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (จิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มงคล อย่างรัตนโชติ. (2550). *ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดสุโขทัยกับจังหวัดอื่น ๆ*. ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วาสนา เจริญรวย. (2548). *การบริการประชาชนของสำนักงานที่ดินจังหวัดระยอง*. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วิบูลย์ มิ่งมงคล. (2550). *การใช้บริการของรถโดยสารไมโครบัสในย่านธุรกิจสีลม*. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วีรยา อุทยานรัตน์. (2556). *การวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วีระพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. (2547). *คุณภาพในการให้บริการ (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: ประชาชน.
- วันชัย บัวกิติ. (2550). *ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อการบริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- ศุภระวรรณ มณีปฐ และคณะ. (2550). *ความคาดหวังในการให้บริการรถโดยสารประจำทาง
ขสมก. ของประชาชนเขตจตุจักร*. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏ
จันทรเกษม.
- ศุภนิติย์ โชครัตนชัย. (2536). *การปรับปรุงคุณภาพบริการ*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2551). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-
2555 (ฉบับย่อ)*. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัยทางถนน.
- _____. (2554). *แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563*.
กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- _____. (2554). *แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555*. ออนไลน์
[เข้าถึงได้จาก] [http://www.roadsafetythailand.com/
main/files/data1/action_plan54-
55.pdf](http://www.roadsafetythailand.com/main/files/data1/action_plan54-55.pdf) [2558, มีนาคม 22].
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2556). *อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ: ผลกระทบ
การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา. รายงานที่ตีอาร์ไอ, 98 (ธันวาคม 2556), หน้า 6-7*.
- สมชาย กิจยรรยง. (2536). *สร้างบริการ สร้างความประทับใจ*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- สำนักสถิติเศรษฐกิจและสังคม. (2553). *สรุปผลที่สำคัญการสำรวจความปลอดภัยในการเดินทางทาง
ถนน พ.ศ. 2553*. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.
- สมิต สัจฉกร. (2548). *ศิลปะการให้บริการ (พิมพ์ครั้งที่ 1)*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- สุขุม นวลสกุล. (2538). *ทำงานให้ดีต้องมีหัวใจบริการ*. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการvehการ
สังคม. กรุงเทพฯ: อัดसानา. หน้า 16-21.
- สุชัชวีร์ สุวรรณสวัสดิ์. (2558). *วสท. และ 7 องค์กรเปิดมุมมอง “365 วันอันตราย ลดอุบัติเหตุบน
ถนนอย่างไรให้ยั่งยืน” เผยไทยแชมป์โลกอันดับ 2 เสียชีวิตบนถนน เสนอ 5 แนวทางเสนอ
คสช.* ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] <http://consmag.com/th/news/6817> [2558, เมษายน
22].
- สุภางค์ จันทวานิช. (2549). *วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพฯ: ด่านสุทธา.
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2551). *วิศวกรรมขนส่ง*. เอกสารประกอบการสอนรายวิชา 533371 วิศวกรรม
ขนส่ง. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุรินทร์ นิยมมางกูร. (2546). *เทคนิคการสัมภาษณ์อย่าง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล และดลยา จาตุรงค์กุล. (2545). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- อดุลย์ จาตุรงค์กุล. (2546). *การบริหารการตลาดกลยุทธ์และยุทธวิธี*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อานุพล กฤษตานิรมิต. (2553). *การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคลากร มจธ. บางขุนเทียน*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- อภิรักษ์ สะตะพันธ์. (2551). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย*. วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

บรรณานุกรมภาษาต่างประเทศ

- Bijleveld, F. & Churchill, T. (2009). *The Influence of Weather Conditions on Road Safety*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.
- Cambridge Systematizes, Inc. & The Urban Institute Sydec, Inc. (1992). Characteristics of Urban Transportation System, Rev. ed., *Federal Transit Administration*, pp. 3.1-3.18.
- Gronroos, C. (1990). *Service Management and Marketing*. Lexington MA: Lexington.
- Gupta, A. K. & Parida, M. (1992). Transportation System Management (TSM): A New Concept in Urban Transportation Planning and Management. *40th ATCP Seminar held at Pune Organised by ITPI, India*.
- Herbert Heinrich, W. (1959). *Industrial accident prevention: a scientific approach*. New York: Granniss.
- Hung, K. V. & Huyen, L. T. (2011). Education Influence in Traffic Safety: A Case Study in Vietnam. *IATSS Research*, 34 (2011). pp. 87-93.
- Jones, P. W. (2009). *The Limits to Competition in the Jamaican Urban Bus Service*. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] http://papers.ssm.com/sol3/papers.cfm?abstract_id1351557 [2558, เมษายน 2].
- Kansas Department of Transportation. (2012). *KDOT Public Transportation Pre-trip Inspection*. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] <http://www.ksdot.org> [2558, มีนาคม 20].
- Katz, E. & Brenda D. (1995). *Bureaucracy and the public (5 th ed.)*. New York: Basic.
- Kotler, P. (2003). *Marketing Management*. Prentice Hall, New Delhi.

- Lamtrakul et al. (2007). A Reflection of Bus Accident in Thailand on Passengers' View. *Proceeding of National Transportation Conference 5th*, November 23, 2007. Chiang Mai Thailand.
- Lovelock, C. H. & Wright, L. K. (1999). *Principles of Service Marketing and Management (International Edition)*, Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall.
- Millet, J. D. (1997). *Management in the public service: The quest for effective performance. (5th ed.)*. New York: Mc Grow-Hill.
- Ohio Department of Education. (2013). *Van Driver Evaluation Form Documents*. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] <http://education.ohio.gov> [2558, เมษายน 10].
- Parasuraman, Zeithaml & Berry. (1985). A Conceptual Model of Service Quality and Its Implications for Future Research. *Journal of Marketing*, Fall, pp. 41-50.
- Rovinelli, R. J. & Hambleton, R. K. (1977). On the Use of Content Specialists in the Assessment of Criterion-Referenced Test Item Validity. *Dutch Journal of Educational Research*, 2, pp. 49-60.
- Shimazaki, T. & Rahman, M. D. M. (1995). Operation Characteristics of Paratransit in Developed Countries of Asia. *Transportation Research Record*, Vol. 1503, pp. 49-56.
- Shin, Y., Yamakawa, H. & Akiyama, A. (1997). An Evaluation of the Quality of Service and Cost-Effectiveness of Special Transport Service in the Tokyo Area, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 2, No. 5, pp. 1357-1370.
- Srisakda, L. (2010). Safety Issues of Bus Transport in Thailand-A Lesson Learnt From an In-Depth Accident Investigation. *Naresuan University Engineering Journal*, volume 5. Naresuan University.
- Talvitie, A. (2006). *A direct Demand Model for Downtown Work Trips*. ออนไลน์ [เข้าถึงได้จาก] <http://www.springerlink.com/content/d3v1017m80574500/?p=05c7e971eb4fcaa8fd8b07d3a38a54=2> [2558, เมษายน 2].
- Taneerananon, P., & Sutiwipakorn, W. (1999). *Bus safety in Thailand Final Report* Department of Civil Engineering Faculty of Engineering. Prince of Songkla University: Hat Yai.

- Tien, N. H. (1996). *Public Transit Performance Evaluations and Planning a Case of Hochiminh City*. Master of Engineering's Thesis, Geotechnical and Transportation Engineering Program, Asian Institute of Technology, pp. 1-87.
- Verma, H. L. (1997). *Introduction to quality method: A managerial emphasis (3th ed.)*. New York: A Wiley Hamiton.
- Yamane, T. (1973). *Statistic: An Introductory Analysis (3rd Ed.)*. New York: Harper and Row.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม



แบบสอบถาม
ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้ ได้รับทุนอุดหนุนวิจัยจากมหาวิทยาลัยสวนดุสิต มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ

- 1.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
- 1.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- 1.3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสาร

สาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

โดยมีนิยามศัพท์คำว่า “รถโดยสารสาธารณะ” หมายถึง รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ทุกชนิด ทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง และมีการเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนในการใช้บริการ (ได้แก่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถตู้โดยสารร่วมบริการ อื่น ๆ)

2. แบบสอบถามฉบับนี้มีจำนวน 5 ตอน คือ

- ตอนที่ 1 คุณลักษณะส่วนบุคคลของนักศึกษา
- ตอนที่ 2 พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
- ตอนที่ 3 พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา
- ตอนที่ 4 สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
- ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3. แบบสอบถามฉบับนี้จะใช้ประโยชน์ในการวิจัยและนำเสนอในภาพรวมเท่านั้น จะไม่เกิดผลกระทบต่อท่านแต่อย่างใด ผู้วิจัยหวังว่าคงได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณล่วงหน้ามา ณ ที่นี้

ดร. องค์กร สงวนญาติ และคณะ
มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

คำชี้แจง โปรดประเมินพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้ โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านจากประสบการณ์ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด

พฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ความเร็วในการขับขี่					
1. การใช้ความเร็วสูงในการขับขี่บ่อยครั้ง					
2. การขับรถด้วยความเร็วสูงในที่มีจราจรพลุกพล่าน					
3. การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด					
4. การเร่งความเร็ว เมื่อถึงทางร่วม ทางแยก ที่มีสัญญาณไฟจราจร					
5. การเร่งความเร็วเพิ่มขึ้น เมื่อมีรถคันหลังกำลังจะแซงรถ					
พฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป)					
6. การเปลี่ยนช่องทางจราจรบ่อยครั้งขณะขับขี่					
7. การหยุด หรือการแซงในระยะกระชั้นชิด					
8. การหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารนอกสถานที่					
9. การไม่หยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย					
10. การขับรถจี้ท้าย หรือการใช้สัญญาณแตรบ่อยครั้ง					
11. การขับรถโดยใช้ช่องไหล่ทางด้านซ้ายหรือขวา ขณะที่รถติด					
12. การขับรถผิดกฎหมายหรือกฎจราจร					
พฤติกรรมส่วนตัว					
13. การใช้อุปกรณ์สื่อสารโทรศัพท์					
14. การรับประทานอาหาร/น้ำ					
15. การขาดความพร้อมด้านร่างกาย มีอาการอ่อนเพลีย ง่วงนอน					
16. มีอาการเมินเมา มีกลิ่นแอลกอฮอล์					
17. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย/ไม่สวมหมวกกันน็อค					
18. การขับรถขณะที่มีอารมณ์ฉุนเฉียว					
19. การใช้ถ้อยคำที่ไม่สุภาพ					
20. การไม่รู้เส้นทาง					
21. การคึกคะนอง ผาดโผน					

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา

คำชี้แจง โปรดประเมินพฤติกรรมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของท่านในด้านต่าง ๆ
ต่อไปนี้อย่างตรงไปตรงมา ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

1. รถโดยสารสาธารณะประเภทใดที่ท่านมักใช้เดินทางเป็นประจำ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อแต่ไม่เกิน 3 ข้อ)
 1. รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
 2. รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์)
 3. รถแท็กซี่
 4. รถตู้โดยสารร่วมบริการ
 5. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
2. สาเหตุที่ท่านใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ (ตอบ 1 ข้อ)
 1. ไม่มีรถส่วนตัว
 2. สะดวกรวดเร็ว
 3. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
 4. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
3. วัตถุประสงค์ที่ท่านใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในการเดินทางตรงกับข้อใดมากที่สุด (ตอบ 1 ข้อ)
 1. ไปศึกษาเล่าเรียน
 2. ไปทำงาน
 3. ไปเที่ยว
 4. ไปห้างสรรพสินค้า
 5. ไปทำธุระส่วนตัว
 6. เดินทางกลับบ้าน
 7. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
4. ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
 1. นาน ๆ ครั้ง
 2. 1-2 วันต่อสัปดาห์
 3. 3-4 วันต่อสัปดาห์
 4. 5-6 วันต่อสัปดาห์
 5. ใช้ทุกวัน
5. ท่านมักใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเดินทางในช่วงเวลาใดมากที่สุด (ตอบ 1 ข้อ)
 1. ช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า (06.00 -09.00 น.)
 2. ช่วงสายถึงบ่าย (09.01-15.00 น.)
 3. ช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเย็น (15.01-19.00 น.)
 4. ช่วงค่ำและดึก (19.01-22.00 น.)
6. ระยะเวลาที่ท่านต้องรอรถโดยสารสาธารณะ ก่อนที่จะได้ขึ้นโดยสาร
 1. ประมาณ 1-10 นาที
 2. ประมาณ 11-20 นาที
 3. ประมาณ 21-30 นาที
 4. ประมาณ 31-60 นาที
 5. ตั้งแต่ 1 ชั่วโมงขึ้นไป
7. ระยะเวลาทั้งหมดที่ท่านใช้ในการเดินทางจนถึงที่หมาย
 1. ประมาณ 1-10 นาที
 2. ประมาณ 11-20 นาที
 3. ประมาณ 21-30 นาที
 4. ประมาณ 31-60 นาที
 5. ตั้งแต่ 1 ชั่วโมงขึ้นไป

สภาพแวดล้อมในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
สภาพถนน					
8. ผิวจราจรเป็นคลื่น/หลุม/บ่อ ขรุขระ					
9. มีน้ำขังบริเวณผิวทาง					
10. ไม่มีเครื่องหมายจราจร ป้ายจราจรบอกทาง/หรือไม่ชัดเจน					
11. ถนนที่แคบ ไม่มีไหล่ทาง					
12. ไม่มีเส้นแบ่งทิศทางจราจรบนพื้นถนน/หรือไม่ชัดเจน					
13. ไม่มีไฟส่องสว่างบนถนน					
14. มีฝนตก ถนนลื่น					
15. มีกิ่งไม้ยื่นขวางทางจราจร					

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณที่เสียสละเวลาตอบแบบสอบถาม

ภาคผนวก ข
แบบสัมภาษณ์



แบบสัมภาษณ์ผู้บริหาร

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

คำชี้แจง

1. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยที่ได้รับทุนอุดหนุนจาก มหาวิทยาลัย สวนดุสิต มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ
- 1.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
 - 1.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
 - 1.3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

โดยมีนิยามศัพท์คำว่า “รถโดยสารสาธารณะ” หมายถึง รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ทุกชนิด ทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง และมีการเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนในการใช้บริการ (ได้แก่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถตู้โดยสารร่วมบริการ อื่นๆ)

2. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้จะใช้ประโยชน์ในการวิจัยและนำเสนอในภาพรวมเท่านั้น จะไม่เกิดผลกระทบต่อท่านแต่อย่างใด ผู้วิจัยหวังว่าคงได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณล่วงหน้ามา ณ ที่นี้

ดร.องค์อร สวงนญาติ และคณะ
มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

1. หน่วยงานของท่านมีการกำหนดนโยบาย/แนวทางในการควบคุม พัฒนา บริหารจัดการด้าน
ความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือไม่ อย่างไร

.....
.....
.....
.....

2. ท่านคิดว่าปัจจัยด้านต่างๆ ต่อไปนี้ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ
ของผู้โดยสารหรือไม่ อย่างไร

- ความเร็วในการขับขี่

.....
.....
.....
.....

- พฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป)

.....
.....
.....
.....

- พฤติกรรมขณะขับขี่

.....
.....
.....
.....

- พฤติกรรมส่วนตัว

.....
.....
.....
.....

- สภาพรถ

.....
.....
.....
.....

- สภาพถนน

.....
.....
.....
.....

3. โปรดระบุประเด็นที่ท่านคิดว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ (นอกเหนือจากคำถามข้อ 2)

.....
.....
.....
.....

4. ภาครัฐ/หน่วยงานของท่านมีส่วนช่วยเหลือ/แนวทาง/มาตรการ ในการแก้ไขปัญหาในด้านใดบ้างที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

.....
.....
.....
.....

ขอบพระคุณ



แบบสัมภาษณ์นักศึกษา

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

คำชี้แจง

1. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้ ได้รับทุนอุดหนุนวิจัยจากมหาวิทยาลัยสวนดุสิต มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ

- 1.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
- 1.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- 1.3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

โดยมีนิยามศัพท์คำว่า “รถโดยสารสาธารณะ” หมายถึง รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ทุกชนิด ทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง และมีการเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนในการใช้บริการ (ได้แก่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถตู้โดยสารร่วมบริการ อื่น ๆ)

2. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้จะใช้ประโยชน์ในการวิจัยและนำเสนอในภาพรวมเท่านั้น จะไม่เกิดผลกระทบต่อท่านแต่อย่างใด ผู้วิจัยหวังว่าคงได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณล่วงหน้ามา ณ ที่นี้

ดร.องค์อร สงวนญาติ และคณะ

มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

1. ท่านคิดว่ารถโดยสารสาธารณะที่ท่านเลือกใช้บริการเป็นประจำมีความปลอดภัยมากน้อยเพียงใด
อย่างไร

.....

2. ท่านคิดว่าประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่ใช้บริการ มีผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถ
โดยสารสาธารณะของท่านหรือไม่ อย่างไร

.....

3. ท่านคิดว่าความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ช่วงเวลา ระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้บริการ
จนถึงที่หมาย มีผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของท่านหรือไม่ อย่างไร

.....

4. ท่านคิดว่าการเปลี่ยนถ่ายระหว่างการเดินทาง และสาเหตุของการเปลี่ยนยานพาหนะ มีผลต่อ
ความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของท่านหรือไม่ อย่างไร

.....

5. ท่านคิดว่าปัจจัยด้านต่างๆ ต่อไปนี้ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
ของผู้โดยสารหรือไม่ อย่างไร

- ความเร็วในการขับขี่

.....

- พฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป)

.....

.....

.....

- พฤติกรรมขณะขับขี่

.....

.....

.....

- พฤติกรรมส่วนตัว

.....

.....

.....

- สภาพรถ

.....

.....

.....

- สภาพถนน

.....

.....

.....

6. โปรดระบุประเด็นที่ท่านคิดว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

.....

.....

.....

7. ท่านต้องการให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยโดยสารสาธารณะ ในเรื่องใดบ้าง

.....
.....
.....
.....

8. ท่านต้องการให้ภาครัฐ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยเหลือในด้านใดบ้างที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

.....
.....
.....
.....

ขอขอบคุณ



แบบสัมภาษณ์พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

คำชี้แจง

1. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้ ได้รับทุนอุดหนุนวิจัยจากมหาวิทยาลัยสวนดุสิต มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ

- 1.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการให้บริการของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
- 1.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- 1.3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

โดยมีนิยามศัพท์คำว่า “รถโดยสารสาธารณะ” หมายถึง รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ทุกชนิด ทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง และมีการเรียกเก็บค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนในการใช้บริการ (ได้แก่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถแท็กซี่ รถตู้โดยสารร่วมบริการ อื่น ๆ)

2. แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้จะใช้ประโยชน์ในการวิจัยและนำเสนอในภาพรวมเท่านั้น จะไม่เกิดผลกระทบต่อท่านแต่อย่างใด ผู้วิจัยหวังว่าคงได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณล่วงหน้ามา ณ ที่นี้

ดร.องค์อร สวงวนญาติ และคณะ

มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

1. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา

.....

.....

.....

.....

2. ท่านมีอุปสรรคเกี่ยวกับความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนดครบถ้วนหรือไม่ เหตุใดจึงไม่มี

.....

.....

.....

.....

3. ท่านคิดว่าปัจจัยด้านต่างๆ ต่อไปนี้ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของผู้โดยสารหรือไม่ อย่างไร

- ความเร็วในการขับขี่

.....

.....

.....

.....

- พฤติกรรมการขับขี่ (ทั่วไป)

.....

.....

.....

.....

- พฤติกรรมขณะขับขี่

.....

.....

.....

.....

- พฤติกรรมส่วนตัว

.....
.....
.....

- สภาพพรถ

.....
.....
.....

- สภาพถนน

.....
.....
.....

4. โปรดระบุประเด็นที่ท่านคิดว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

.....
.....
.....

5. ท่านต้องการให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ ในเรื่องใดบ้าง

.....
.....
.....

6. ท่านต้องการให้ภาครัฐ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยเหลือในด้านใดบ้าง

.....
.....
.....

ขอบพระคุณ

ภาคผนวก ค
ค่าความเชื่อมั่น

Reliability

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Statistics for	Mean	Variance	Std Dev	N of Variables
SCALE	89.0000	743.7931	27.2726	36
 Item-total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Alpha if Item Deleted
B1	86.0000	693.1034	.6198	.9709
B2	86.0333	712.9989	.6313	.9705
B3	86.3000	698.4931	.7921	.9697
B4	86.4667	696.8782	.7026	.9702
B5	86.4333	702.1851	.6519	.9704
B6	86.1333	694.3264	.8042	.9696
B7	86.2000	690.6483	.8299	.9695
B8	86.3667	696.3092	.6990	.9702
B9	86.4000	707.1448	.6047	.9706
B10	86.5333	697.0161	.8043	.9697
B11	86.2000	706.7172	.7367	.9701
B12	86.3667	700.3782	.7262	.9700
B13	86.3667	696.3782	.6979	.9702
B14	86.5667	700.4609	.7429	.9700
B15	86.6667	707.1264	.6747	.9703
B16	86.9000	718.1621	.5010	.9710
B17	86.8000	701.8207	.6455	.9704
B18	86.8667	715.0851	.5799	.9707
B19	86.7333	712.9609	.5499	.9708

B20	86.9667	712.6540	.6387	.9705
B21	86.9000	698.3690	.7650	.9698
D1	86.1333	699.9816	.6230	.9706
D2	86.4333	707.0816	.7521	.9700
D3	86.5667	703.8402	.7875	.9698
D4	86.4333	700.7368	.6266	.9706
D5	86.3000	697.4586	.7218	.9701
D6	86.4667	702.5333	.7276	.9700
D7	86.5667	707.0816	.6671	.9703
D8	86.5000	695.2931	.7659	.9698
D9	86.7000	704.5621	.7581	.9699
D10	86.7333	702.2023	.8131	.9697
D11	86.5667	705.7713	.6685	.9703
D12	86.6667	715.6782	.6067	.9706
D13	86.8667	712.2575	.6129	.9705
D14	86.8667	702.0506	.7130	.9701
D15	87.0000	714.8276	.5784	.9707

Reliability Coefficients

N of Cases = 30.0 N of Items = 36

Alpha = .9710

Reliability

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

	Mean	Variance	Std Dev	N of Variables
Statistics for SCALE	52.8000	303.6138	17.4245	21

Item-total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Alpha if Item Deleted
B1	49.8000	271.6828	.6070	.9627
B2	49.8333	283.3851	.6487	.9611
B3	50.1000	274.5759	.7984	.9594
B4	50.2667	269.0299	.8238	.9590
B5	50.2333	272.1851	.7822	.9596
B6	49.9333	276.3402	.6875	.9607
B7	50.0000	270.2759	.8187	.9591
B8	50.1667	270.4885	.7709	.9597
B9	50.2000	275.5448	.7342	.9601
B10	50.3333	272.5057	.8446	.9589
B11	50.0000	282.3448	.6569	.9610
B12	50.1667	274.6954	.7614	.9598
B13	50.1667	271.0402	.7566	.9599
B14	50.3667	274.5161	.7863	.9596
B15	50.4667	278.3954	.7303	.9602
B16	50.7000	284.7690	.5777	.9618
B17	50.6000	272.7310	.7524	.9599
B18	50.6667	282.5057	.6713	.9609
B19	50.5333	282.4644	.5898	.9617
B20	50.7667	282.0471	.6950	.9607
B21	50.7000	272.5621	.8266	.9591

Reliability Coefficients

N of Cases = 30.0 N of Items = 21

Alpha = .9621

Reliability

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

	Mean	Variance	Std Dev	N of Variables
Statistics for SCALE	36.2000	161.5448	12.7100	15

Item-total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Alpha if Item Deleted
D1	33.3333	138.7126	.7033	.9640
D2	33.6333	142.2402	.8640	.9605
D3	33.7667	141.7023	.8519	.9606
D4	33.6333	138.2402	.7392	.9630
D5	33.5000	139.0172	.7604	.9623
D6	33.6667	141.9540	.7455	.9624
D7	33.7667	140.4609	.8415	.9606
D8	33.7000	136.3552	.8742	.9599
D9	33.9000	139.4034	.9443	.9589
D10	33.9333	141.1678	.8682	.9603
D11	33.7667	140.7368	.7994	.9614
D12	33.8667	145.1540	.7708	.9621
D13	34.0667	143.1678	.7803	.9618
D14	34.0667	139.9954	.8023	.9613
D15	34.2000	147.9586	.5765	.9652

Reliability Coefficients

N of Cases = 30.0 N of Items = 15

Alpha = .9641

ประวัติคณะผู้วิจัย

หัวหน้าโครงการวิจัย

ชื่อ-นามสกุล (ภาษาไทย)

ดร.องค์อร สวงวนญาติ

ชื่อ-นามสกุล (ภาษาอังกฤษ)

Dr. Ongorn Snguanyat

ตำแหน่งปัจจุบัน

รองคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

เวลาที่ใช้ทำวิจัย

1 ปีงบประมาณ

หน่วยงานและสถานที่อยู่ที่ติดต่อได้สะดวก

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มหาวชิราลงกรณ

145/9 ถนนสุขุโขทัย เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300

โทรศัพท์ที่ทำงาน

02-2417191-2 โทรสาร 0-243-3408

โทรศัพท์เคลื่อนที่

088-979-2641

อีเมลล์

ongorns@hotmail.com

ประวัติการศึกษา

Ph.D. Statistics and Operations Research

Faculty of Science and Technology, Queensland
University of Technology (QUT), AUSTRALIA

สาขาวิชาการที่มีความชำนาญพิเศษ

การวิจัยเชิงปริมาณ, สถิติสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์,
การวางแผนเชิงกลยุทธ์, การพัฒนาสมรรถนะบุคลากร
การจัดการองค์การคุณภาพ (TQA)

ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ผลงานวิจัยที่ทำเสร็จแล้ว ประกอบด้วย

- วิจิตรา ศรีสอน, จิรัฐ ชวนชม และ องค์อร สวงวนญาติ. (2557). *การจัดการความรู้ด้านการบริหารจัดการขยะโดยอาศัยภูมิปัญญาท้องถิ่นกรณีศึกษาชุมชนพระยาประสิทธิ์ กรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- วิจิตรา ศรีสอน, ทิฆัมพร พันลึกเดช และ องค์อร สวงวนญาติ. (2558). *ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมและการบริหารจัดการขยะ ของคนในชุมชนพระยาประสิทธิ์ เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- มหาวิทยาลัยสวนดุสิต. (2558). *การศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นและการพัฒนามาตรฐานสมรรถนะอาจารย์ระดับอุดมศึกษาของอาจารย์และนักศึกษา 5 มหาวิทยาลัยอาเซียนบวกหนึ่ง (ประเทศจีน) ภายใต้ข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

- อีระเดช ขึ้นประภานุสรณ์, จงกล บุญชาติ, องค์กร สงวนญาติ และคณะ. (2558). *การยกระดับคุณภาพครูปฐมวัยสังกัดกรมการปกครองส่วนท้องถิ่นในประเทศไทยโดยใช้กระบวนการสร้างระบบชี้แนะและการเป็นที่เลี้ยงในรูปแบบการพัฒนาในขณะปฏิบัติการสอน*. ได้รับเงินทุนอุดหนุนจากงบประมาณแผ่นดินด้านการวิจัย.
- อีระเดช ขึ้นประภานุสรณ์, องค์กร สงวนญาติ, จงกล บุญชาติ และคณะ. (2559). *การพัฒนาแบบการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการการเรียนรู้ควบคู่กับการทำงานสายธุรกิจบริการของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย*. ได้รับเงินทุนอุดหนุนจากงบประมาณแผ่นดินด้านการวิจัย.
- วิจิตรา ศรีสอน, จิรัฐ ชวนชม และ องค์กร สงวนญาติ. (2559). *กลยุทธ์การตลาดสินค้าวิสาหกิจชุมชนของผู้ประกอบการ เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- The Development of Work-Integrated Learning Model in Business Service Field for Rajabhat University, Thailand. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, ISSN 2039-9340, Vol 8, No 1, January 2017.
- The Standard's Development of Kindergarten Teachers of the Department of Local Administration, Thailand by "Coaching and Mentoring" method under the model of On the Job Training. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, ISSN 2039-9340, Vol 7, No 4, July 2016.
- The Comparative Study and Development of Teaching Competency Standards in Higher Education level between Faculty members and Senior Students among 6 ASEAN Universities under MOU. *SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2643225>, August 2015.*

ผลงานวิจัยที่กำลังดำเนินการ รับทุนจากคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ ประเภทงบประมาณแผ่นดินปี 2559 เริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2559 และ 2560)

- ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- กลยุทธ์การตลาดสินค้าวิสาหกิจชุมชนของผู้ประกอบการ เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- แนวทางการพัฒนา ความฉลาดทางอารมณ์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- การผลิตอิฐดินประสานด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มมาตรฐานคุณภาพและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน
- การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ตามรอยวัฒนธรรมเปอรานากันอันดามันวิถีในเขตภาคใต้ของประเทศไทยตามแนวทาง Authenticity Trend : เก้าแท้ ปรุงใหม่ ให้ทันสมัย

นักวิจัยร่วม

ชื่อ-นามสกุล

ผศ.ดร. วิจิตรา ศรีสอน

ชื่อ-นามสกุล

Dr. Wijhittra Srisorn

ตำแหน่งปัจจุบัน

อาจารย์

หน่วยงานและสถานที่อยู่ที่ติดต่อได้สะดวก วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

เลขที่ 1 ถนนทองนอก แขวงดุสิต เขตดุสิต

กรุงเทพมหานคร 10300

โทรศัพท์ที่ทำงาน

0-2160-1183-8 โทรสาร0-2160-1184

โทรศัพท์เคลื่อนที่

089-126-9433

อีเมล

vi3619@hotmail.com

ประวัติการศึกษา

ปรัชญาดุษฎีบัณฑิตทางสังคมศาสตร์

สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ผลงานวิจัยที่ทำเสร็จแล้ว

- วิจิตรา ศรีสอน. (2546). การสังเคราะห์ผลงานของสถาบันราชภัฏสวนดุสิตเกี่ยวกับวิสาหกิจชุมชน. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต.
- สุดาภรณ์ อรุณดี และ วิจิตรา ศรีสอน. (2554). รูปแบบการปฏิบัติสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงในการเสริมสร้างชุมชนปลอดภัยแบบชุมชนเข้มแข็ง. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (นักวิจัยร่วม) (ผลงานวิจัยได้รับเผยแพร่ในระดับชาติ) ได้รับเงินทุนสนับสนุนการวิจัยมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- Wijittra Srisorn. (2012). *Green Logistics.Proceeding of The International Symposium on Production and supply Chain Management*. 13-15 December.
- วิจิตรา ศรีสอน. (2556). ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าวิสาหกิจชุมชนของผู้บริโภค อำเภอบางคนที จังหวัดสมุทรสงคราม. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. ได้รับเงินทุนสนับสนุนการวิจัยมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- วิจิตรา ศรีสอน, จิรัฐ ชวนชม และ องค์กร สงวนญาติ. (2557). *การจัดการความรู้ด้านการบริหารจัดการขยะโดยอาศัยภูมิปัญญาท้องถิ่น กรณีศึกษาชุมชนพระยาประสิทธิ์ กรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.

- วิจิตรา ศรีสอน, ทิฆัมพร พันลึกเดช และ องค์กร สงวนญาติ. (2558). *ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมและการบริหารจัดการขยะ ของคนในชุมชนพระยาประสิทธิ์ เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- วิจิตรา ศรีสอน, จิรัฐ ชวนชม และ องค์กร สงวนญาติ. (2559). *กลยุทธ์การตลาดสินค้าวิสาหกิจชุมชน ของผู้ประกอบการ เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.

นักวิจัยร่วมวิจัย

ชื่อ-นามสกุล	ผศ.ดร. สุภาภรณ์ ตั้งกำเนิดสวัสดิ์
ชื่อ-นามสกุล	Dr. Supaporn Tungdamnernsawad
ตำแหน่งปัจจุบัน	อาจารย์
หน่วยงานและสถานที่ติดต่อได้สะดวก	บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสวนดุสิต อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มหาวชิราลงกรณ 145/9 ถนนสุขโขทัย แขวง/เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300
โทรศัพท์ที่ทำงาน	02-2417191-2 โทรสาร 0-243-3408
โทรศัพท์เคลื่อนที่	086-755-1620
อีเมลล์	ying_stang@hotmail.com
ประวัติการศึกษา	ครุศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาบริหารการศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ผลงานวิจัยที่ทำเสร็จแล้ว

- สุภาภรณ์ ตั้งกำเนิดสวัสดิ์. (2555). *คุณลักษณะของบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ระดับปริญญาตรี ปริญญาโท และปริญญาเอก ตามกรอบมาตรฐานคุณวุฒิ ระดับอุดมศึกษา แห่งชาติ: รายงานการวิจัย*.

ผู้ช่วยนักวิจัย

ชื่อ-นามสกุล

นางสาวศุจิรัตน์ ประกอบกิจ

ชื่อ-นามสกุล

Ms.Sujirat Parkobkit@hotmail.com

ตำแหน่งปัจจุบัน

บุคลากรสายสนับสนุนวิชาการ

หน่วยงานและสถานที่อยู่ที่ติดต่อได้สะดวก บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

อาคารเฉลิมพระเกียรติ 50 พรรษา มหาวชิราลงกรณ์

145/9 ถนนสุขุโขทัย แขวง/เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300

โทรศัพท์ที่ทำงาน

02-2417191-4125 โทรสาร 0-243-3408

โทรศัพท์เคลื่อนที่

081-8090-171

อีเมลล์

par_parkobkit@hotmail.com

ประวัติการศึกษา

บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการบัญชี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานวิจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ผลงานวิจัยที่ทำเสร็จแล้ว

- นันทิยา ดวงกุ่มเมศ, พิมพ์มาดา วิชาศิลป์, นพมาศ กลัดแก้ว และศุจิรัตน์ ประกอบกิจ. (2555). รายงานสรุปผลการดำเนินงานโครงการฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศ (อังกฤษ) แก่ข้าราชการตำรวจ ประจำปี 2555. งบประมาณสนับสนุนจาก กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- นันทิยา ดวงกุ่มเมศ, พิมพ์มาดา วิชาศิลป์, นพมาศ กลัดแก้ว และศุจิรัตน์ ประกอบกิจ. (2556). รายงานสรุปประเมินผลโครงการฝึกอบรมด้านภาษาต่างประเทศ (อังกฤษ) แก่ข้าราชการตำรวจ ประจำปี 2556. งบประมาณสนับสนุนจาก กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2557). โครงการเยาวชน: พลังสร้างสรรค์วิถีไทยสู่วิถีชีวิตสุขภาวะ. มหาวิทยาลัยมหิดล.