

ชื่อเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนทางหลวง
สายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835-631+468

ผู้ศึกษา ประสงค์ มูลศรี ปริญญา ร.ม. (รัฐศาสตร์)

อาจารย์ที่ปรึกษา ดร.พัชชวัฒน์ เหล่าสุวรรณ

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม 2555

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835-631+468 เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยาน จำแนกตามเพศ อายุ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ และเพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835-631+468 จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ขีวดยานบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835-631+468 จำนวน 385 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม จำนวน 45 ข้อ แบบสอบถาม มีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ .883 สถิติที่ใช้ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test และ F - test

ผลการวิจัยพบว่า

1. ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835-631+468 โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.16$; S.D. = .42) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมาก 1 ด้าน คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวกล้อม ($\bar{X} = 3.37$; S.D. = .52) และอยู่ในระดับปานกลาง 2 ด้าน คือ ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน ($\bar{X} = 3.18$; S.D. = .44) และด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ($\bar{X} = 2.92$; S.D. = .63)

2. ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835-631+468 จำแนกตามเพศ อายุ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ พบว่า ผู้ขับขี่ขีวดยานที่มีเพศ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835-631+468 แตกต่างกันอย่าง

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอายุต่างกันมีความความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

3. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์บนทางหลวงสายเดี่ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 เป็นรายด้าน ดังนี้

3.1 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม โดยแขวงทางหลวงกาฬสินธุ์ ควรมีการปรับปรุงและต่อเติมในเรื่องการจัดทำเครื่องหมายจราจร และเครื่องหมายจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้เพียงพอ และชัดเจนในการมองเห็นจากระยะทางที่ไกลรวมทั้งจุดกลับรถที่มีระยะทางไม่ไกลเกินควร

3.2 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับคน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม เช่น แขวงทางหลวง สำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจ และเทศบาลภายในจังหวัดมีการร่วมมือจัดโครงการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในการขับขี่รถยนต์ให้แก่ประชาชนที่ใช้เส้นทางบนทางหลวงสายเดี่ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 ที่ใช้เป็นประจำ ได้มีความรู้และสามารถให้ความรู้แก่บุคคลภายในครอบครัวในการขับขี่รถยนต์ได้ถูกต้อง และปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถทุกประเภท

3.3 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ขนส่งจังหวัดกาฬสินธุ์ มีโครงการร่วมมือกับสถานีขนส่งจังหวัดกาฬสินธุ์ได้มีการออกบริการตรวจสภาพรถทุกประเภทซึ่งสามารถช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ โดยการตรวจสภาพยาง และอุปกรณ์ โครงสร้าง

ยานพาหนะ

TITLE Opinions of the Drivers towards the Causes of Accident on the Kalasin Bypass
from 628+835 to 631+468 Kilometers

AUTHOR Mr. Prasong Munsri **DEGREE** M. Pol. Sc. (Political Science)

ADVISOR Dr. Thatchawat Loawisarnsuwan

RAJABHAT MAHA SARAKHAM UNIVERSUTY, 2012

ABSTRACT

The objectives of this independent study were to survey the opinion of the drivers towards the causes of accidents on the Kalasin bypass from 628+835 to 631+468 kilometers, to compare the opinions of the drivers towards the causes regarding gender, age, experience in the accident and type of their own car and to find some useful suggestions for the causes of accidents on the Kalasin bypass. The samples were three hundred and eighty five drivers who drove on the Kalasin bypass from 628+835 to 631+468 Kilometers. They were selected by simple sampling. The instrument was a questionnaire with .883 reliability index. The statistics used were frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test and F – test.

Results of this research were as follows:

1. The finding showed that the average level of the opinion of the drivers towards the causes of accident was moderate ($\bar{X} = 3.16$; S.D. = .42). One high level of the opinion towards the causes was road condition and environment ($\bar{X} = 3.37$; S.D. = .52) Two moderate levels of the opinions towards the causes were human ($\bar{X} = 3.18$; S.D. = .44) and vehicles ($\bar{X} = 2.92$; S.D. = .63).

2. Regarding the comparison of the opinions, the findings showed that the average opinions of the drivers towards the causes of the accident regarding the different genders. experiences in driving and types of their own car were significantly different at the .05 level. Whereas, the average opinion of the drivers towards the causes of the accidents regarding the different ages was significantly different.

3. The suggestions are concluded as follows:

3.1 There should be enough clear traffic signs on the roads and safety tools for vehicle drivers

3.2 The training course on the traffic rules should be organized for drivers and people in community by highway department, provincial transportation office, police or provincial municipality.

3.3 Vehicle check services should be provided regularly for people in community.



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY