



HE004

การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมในชุมชน
ตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู

The Development of Community Participation in Motorcycle Accident Protection
Bankho Subdistrict, Nonsang District, Nongbualumphu

พัทธนันท์ ศรีครุฑรักษ์¹
วีณา อิศรางกูร ณ อยุธยา²
อาทิตย์ ฉัตรชัยพลรัตน์³

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research - PAR) มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาความรู้ ทักษะ ทักษะ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังดำเนินกิจกรรม (2) ศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (3) ศึกษาปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ (4) พัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมในชุมชน ตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 288 คน และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 60 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมในชุมชน และกระบวนการประชุมปฏิบัติการเชิงสร้างสรรค์ด้วยเทคนิค AIC ระยะเวลาดำเนินการ เมษายน 2560 – กันยายน 2560 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพด้วยสถิติเชิงพรรณนาและวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า 1) ความรู้ ทักษะ ทักษะ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการดำเนินกิจกรรมมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ทักษะ ทักษะ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนการดำเนินกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.01$) 2) สภาพการณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2557–2559 พบว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 108 ราย เสียชีวิต 8 ราย พิกัดทางการเคลื่อนไหว 2 ราย ซึ่งเป็นสาเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ 3) การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถแยกประเด็นได้ 6 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านคน, ปัจจัยด้านสภาพรถ, ปัจจัยด้านถนน, ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม, ปัจจัยด้านกฎหมายและปัจจัยด้านสังคม

¹นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาภาวะผู้นำและนวัตกรรมการจัดการสุขภาพ
วิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย

²อาจารย์ประจำหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาภาวะผู้นำและนวัตกรรมการจัดการสุขภาพ วิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย

³คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย วิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย



และวัฒนธรรม 4) ได้แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วม คือ การจัดการแก้ไขปัญหาจากสาเหตุ ปัจจัย ในรูปแบบแผนงานโครงการ 8 โครงการ รวมถึงแนวทางการปฏิบัติในชุมชนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วม สามารถลดปัจจัยเสี่ยง และจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

คำสำคัญ : การพัฒนาแนวทาง, อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์, แบบมีส่วนร่วมในชุมชน

Abstract

This research is a participatory action research aimed to 1) Give information about knowledge, attitude, driving behavior, motorcycle risk of motorcycle accidents before and after activities. 2) Study the motorcycle accident situation. 3) Study the factors that contributes to Motorcycle accident. 4) Develop guidelines Prevention of Motorcycle Accident Attorneys in Ban Kho Sub-district, Non Sang District, Nong Bua Lamphu Province. The sample that were included on the risk of motorcycle accident was 288 persons and 60 stakeholders. The research tools includes an interview with the developing guidelines for accident prevention in motorcycle participation in community and the creative process of the workshop AIC. Period of operation is from April 2017 - September 2017. This research is quantitative and qualitative data analysis with descriptive statistics and content analysis.

The result of this research were as follows: 1) knowledge, attitude, driving behavior, motorcycle risk of motorcycle accidents after the activity, the average score, knowledge, attitudes and driving behavior of motorcyclists at risk of motorcycle accident. Motorcycle More than before the activity was significant (p -value <0.001). 2) Conditions during 2014 – 2016 there were 108 people injured in road accidents, 8 deaths, 2 mobility disabilities. Which is caused by motorcycles. 3) Accident from motorcyclists can distinguish 6 factors that includes Human factor, Car factor, Road factor, Environmental factors, Legal factors, Social and Cultural factors. 4) The prevention of motor vehicle accidents is a problem solving process in the form of 8 projects include community guidelines to reduce accidents caused by motorcyclists. The development of a participatory motorcycle accident prevention approach. Can reduce risk factors and the number of deaths from motorcycle accidents.

Keywords: Development, Motorcycle Accident, Community Participation

บทนำ

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี อีกทั้งอุบัติเหตุการจราจรทางถนน ยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัว จากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ (WHO, 2015) หนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) คือ ลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน ให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 ถือเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญ ต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนน ประเทศไทยมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 ของประเทศในอาเซียน และเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากประเทศลิเบีย ด้วยอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 36.2 ต่อแสนประชากร เกี่ยวเนื่องกับการขับขีรถจักรยานยนต์ร้อยละ 29.39 (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน) ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ภายใต้กรอบปฏิญญาออสโล เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2563 ทั้งนี้รัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ และขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่าง

จริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย Safety Thailand ตามนโยบายของรัฐบาล โดยในหนึ่งกลยุทธ์ที่นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น คือ กลยุทธ์การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก ที่ประสบความสำเร็จที่ได้รับการพิสูจน์มาแล้ว รูปแบบการร่วมกันหลายภาคส่วนเป็นสหสาขาในการแก้ไขปัญหา กระบวนการแก้ไขปัญหาที่สำเร็จ หลักการส่วนใหญ่จะสอดคล้องกับหลักการขององค์การอนามัยโลกที่สรุปไว้ (WHO Collaborating Center on Community Safety Promotion, Karolinska Institute, Sweden) ซึ่งประยุกต์เป็นกระบวนการแบบไทยว่า “ 5 ส ” (ปัญญา จันทรพาณิชย์ และคณะ, 2559) ได้ดังนี้ 1. ส สารสนเทศ (Information), 2. ส สุดเสียง (Priority), 3. ส สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary), 4. ส สุดคุ้ม (Cost effective) และ 5. ส ส่วนร่วม (Community participation) จังหวัดหนองบัวลำภู จากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนธันวาคม พบว่าในปี พ.ศ. 2557 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 1,060 ราย เสียชีวิต 59 ราย และเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 46 ราย ปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 1,083 ราย เสียชีวิต 57 ราย และเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 44 ราย ปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 1,202 ราย เสียชีวิต 73 ราย และเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 61 ราย (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2560) ในขณะที่เดียวกันตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู ในช่วงปี พ.ศ. 2557 – พ.ศ. 2559 พบว่า มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนถึง



108 ราย เสียชีวิต 8 ราย พิการทางการเคลื่อนไหว 2 ราย ซึ่งเป็นสาเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ทั้งสิ้น รวมทั้งการสัญจรของประชาชนทั้งในและนอกพื้นที่ในแต่ละวันจำนวนมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้งบนถนนสายหลักเส้นทางหลวงหมายเลข 2146 (หนองบัวลำภู – ขอนแก่น) รวมทั้งทางเข้าหมู่บ้านที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักและถนนในชุมชน การเกิดอุบัติเหตุทางถนนแต่ละครั้งทำให้เกิดผลกระทบและความสูญเสียมากมาย ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน สุขภาพกาย สุขภาพใจ ครอบครัว สังคม วิธีการดำรงชีวิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดกับวัยทำงานที่เป็นกำลังหลักสำคัญของครอบครัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจในครอบครัว ขาดรายได้จากการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต และปัญหาอื่น ๆ ที่จะตามมา ตลอดจนการเกิดภาวะพึ่งพิงทางสังคมต่อไป การดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลบ้านค้อที่ผ่านมา เทศบาลตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุทางถนนยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมาพบว่า ประชาชนยังไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ และถ้าจะให้บรรลุเป้าหมายจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือ จากองค์กรภาคีทุกภาคส่วนให้เข้ามามีบทบาทในการดูแลปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นอยู่ การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่เรื่องของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่ทุกหน่วยงาน ทุกภาคส่วนต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะบทบาทของชุมชน จะเป็นพลังที่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้

เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน มีสาเหตุปัจจัยหลายอย่างเข้ามาเกี่ยวข้องทั้งสภาพยานพาหนะ สภาพถนน สภาพแวดล้อม สมรรถนะและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะพฤติกรรมกรบรีโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนควรคำนึงถึงความต้องการและความเหมาะสมของพื้นที่ จึงจะช่วยป้องกันและลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนได้

ดังนั้นจึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษา การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนในการสร้างแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของกลุ่ม องค์กรและภาคีต่างๆ ที่มีอยู่ในชุมชน ในการหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในชุมชน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในชุมชนตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาความรู้ ทักษะคติ พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังดำเนินกิจกรรม

2.2 เพื่อศึกษาสถานการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในชุมชนตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู

2.3 เพื่อศึกษาปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในชุมชน ตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู

2.4 เพื่อพัฒนาแนวทาง การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แบบมีส่วนร่วมในชุมชน ตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู

3. แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 แนวคิดทฤษฎี ผู้วิจัยได้ศึกษาโดยใช้หลัก กลยุทธ์การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก ซึ่งประยุกต์เป็นกระบวนการแบบไทยว่า “ 5 ส ” (ปัญญ์ จันทรพาณิชย์ และคณะ, 2559) ได้ดังนี้ 1. ส สารสนเทศ (Information), 2. ส สุดเสียง (Priority), 3. ส สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary), 4. ส สุดคุ้ม (Cost effective) และ 5. ส ส่วนร่วม (Community participation) และแนวคิดการมีส่วนร่วม สามารถจำแนก ออกได้เป็นมิติต่าง ๆ ประกอบด้วย 1. ร่วมศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา 2. ร่วมวางแผน 3. ร่วมดำเนินการ 4. ร่วมรับผลประโยชน์ 5. การมีส่วนร่วมติดตามประเมินผล

3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พัทธนันท์ คงทอง (2556) ได้ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่รถที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาชุมชน ตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ มี 3 ปัจจัย คือ คน รถ และสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือ คนไม่เคารพกฎหมายจราจร

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ (2557) ได้ศึกษาการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ จังหวัดภูเก็ต ผลการศึกษา

พบว่า จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 37.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550 ดัชนีการเสียชีวิตลดลงจาก 0.0133 เป็น 0.0087 (ปี 2550 และ 2554 ตามลำดับ) มีภาคีเครือข่ายจาก 8 เป็น 10 หน่วยงาน การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ปัจจัยสำคัญในการดำเนินงาน คือ 1. การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย 2. การใช้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการจากหลายหน่วยงานที่มีเอกภาพ ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถนำไปใช้วางแผนมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสมให้กับพื้นที่ 3. การติดตาม/ประสานงานอย่างต่อเนื่องที่ก่อให้เกิดความยั่งยืน รูปแบบนี้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลงได้

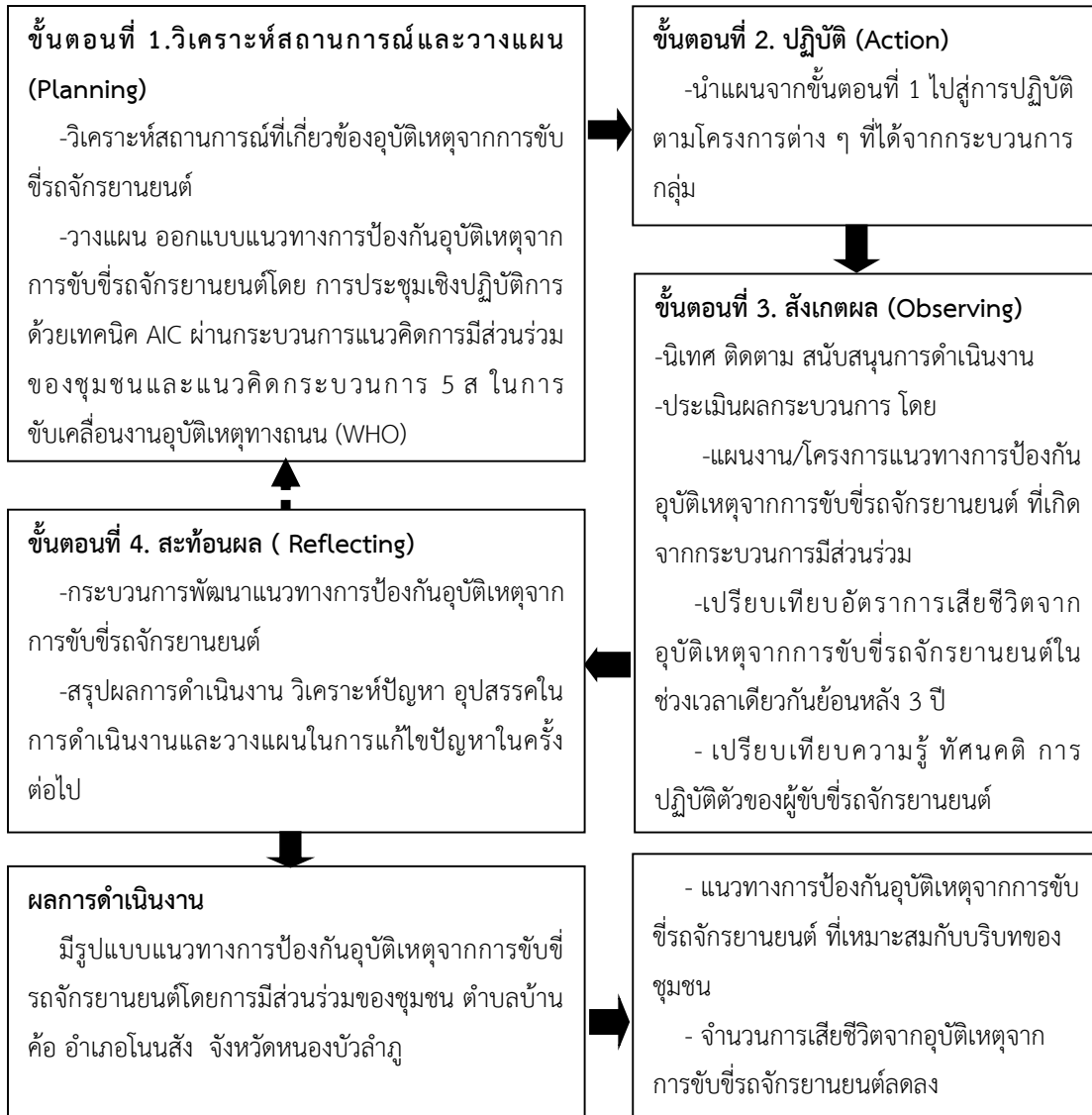
ธีรยุทธ ลีโคตร และคณะ (2558) ได้ศึกษาบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาบ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ผลการศึกษาพบว่า บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่รถที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ทั้งหมด 7 ด้าน คือ บทบาทด้านหน้าที่ของชุมชน การรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรมให้ความรู้ การแจ้งข่าว การแก้ไข การประสานงาน และการสร้างเครือข่าย แนวทางในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยกระบวนการประชาสังคม ควรมีการจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีการสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชน หาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยง โดยมีจุดเสี่ยง 9 จุดสำคัญ โดยให้มีแผนการป้องกันและแก้ไข



Sultan, Ngadiman, Kadir, Roslan and Moeinaddini (2014) ได้ศึกษาการวิเคราะห์ ปัจจัยการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศ มาเลเซีย พบว่า ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหา

รถจักรยานยนต์ในประเทศมาเลเซียมีมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านพฤติกรรมมนุษย์ รองลงมาคือด้านสภาพ ถนน ยานพาหนะ และสุดท้าย คือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

3.3 กรอบแนวคิดในการวิจัย



4. วิธีดำเนินการวิจัย

4.1 การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม (Participatory Action Research-PAR) เพื่อศึกษาความรู้ ทักษะ พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสี่ยงต่อการ

เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังดำเนินกิจกรรม, สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์, ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์, และพัฒนาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมในชุมชน ตำบลบ้านค้อ อำเภอนोनสัง จังหวัดหนองบัวลำภู โดยใช้แนวคิดกลยุทธ์การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก กระบวนการ 5 ส ในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนน และใช้กระบวนการกลุ่มด้วยเทคนิค AIC ระยะเวลาในการศึกษารั้งนี้ ระหว่าง เดือนเมษายน พศ. 2560 ถึง เดือนกันยายน พศ. 2560

4.2 ประชากร คือ ประชาชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์และอาศัยในพื้นที่ตำบลบ้านค้อ อำเภอนोनสัง จังหวัดหนองบัวลำภู จำนวน 10 หมู่บ้าน 1,124 หลังคาเรือน 5,128 คน และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วย ผู้แทนชุมชน ผู้แทนหน่วยงานราชการ ในตำบลบ้านค้อ อำเภอนोनสัง จังหวัดหนองบัวลำภู

4.3 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์และมีจักรยานยนต์ของครัวเรือนจำนวน 1,124 ครัวเรือนๆ ละ 1 คน มีคุณสมบัติอ่านออกเขียนได้ การคำนวณขนาดตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ เครจซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ได้ขนาดตัวอย่าง 288 คน และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ ผู้แทนชุมชนที่เกี่ยวข้อง ที่มีความสนใจ ยินดีเต็มใจเข้าร่วมโครงการจำนวนทั้งหมด 10 หมู่บ้าน จำนวน 40 คน และผู้แทนหน่วยงานราชการ จำนวน 20 คน รวมทั้งสิ้น 60 คน

4.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ผู้ทำการวิจัยจัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับคุณลักษณะส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้เรื่องการใช้รถจักรยานยนต์และ

กฎหมายจราจร ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเครื่องมือดำเนินการวิจัย ได้แก่ แนวทางการสนทนากลุ่มสำหรับผู้แทนชุมชน และผู้แทนหน่วยงานราชการ ในการประชุมปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมและสร้างสรรค์ด้วยเทคนิค AIC โดยใช้แนวคิดกระบวนการ 5 ส ในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนน

4.5 การวิเคราะห์ข้อมูล การวิจัยในครั้งนี้มีทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยข้อมูลแต่ละประเภทผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ ดังนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ก่อนและหลังการพัฒนาใช้สถิติ Paired t-test การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ นำข้อมูลที่ได้จากการประชุมปฏิบัติการเชิงสร้างสรรค์ด้วยเทคนิค ACI ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มาวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis) โดยนำข้อมูลที่ได้มาทำความเข้าใจจับประเด็น และจัดหมวดหมู่ข้อมูลอย่างเป็นระบบ เชื่อมโยงกับแนวคิดการสร้างเสริมสุขภาพและสรุปเนื้อหา

5. ผลการวิจัย

5.1 ความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการดำเนินกิจกรรมมี



ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ทักษะ ทักษะ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนการดำเนินกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.01$)

5.2 สภาพการณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2557 – 2559 พบว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 108 ราย เสียชีวิต 8 ราย พิกัดทางการเคลื่อนไหว 2 ราย ซึ่งเป็นสาเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์

5.3 การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถแยกประเด็นได้ 6 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านคน, ปัจจัยด้านสภาพรถ, ปัจจัยด้านถนน, ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม, ปัจจัยด้านกฎหมาย และปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม

5.4 แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วม คือ การจัดการแก้ไขปัญหาจากสาเหตุ ปัจจัย ในรูปแบบแผนงานโครงการ 8 โครงการ รวมถึงแนวทางการปฏิบัติในชุมชนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมสามารถลดปัจจัยเสี่ยง และจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

6. การอภิปรายผล

จากผลการวิจัยเรื่อง การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมในชุมชน ตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู พบว่า ความรู้ ทักษะ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการดำเนินกิจกรรมมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ทักษะ

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนการดำเนินกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.01$) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Pacheco - Magaña, Bonilla - Fernández and Rueda - Neria (2015) ได้ศึกษา การให้สุขศึกษาในด้านความปลอดภัยทางถนนในหมู่เด็กและวัยรุ่นในเม็กซิโก พบว่า หลังจากการให้ความรู้แล้วพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงด้านความรู้ ปฏิบัติและทัศนคติ มากกว่าก่อนการดำเนินกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถแยกประเด็นได้ 6 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านคน, ปัจจัยด้านสภาพรถ, ปัจจัยด้านถนน, ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม, ปัจจัยด้านกฎหมาย, ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ พัทธนันท์ คงทอง (2556) ได้ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหามิหระ อำเภอมือง จังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ มี 3 ปัจจัย คือ คน รถ และสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือ คนไม่เคารพกฎหมายจราจร และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Sultan, Ngadiman, Kadir, Rostan and Moeinaddini (2014) ได้ศึกษาการวิเคราะห์ปัจจัยการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศมาเลเซีย พบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างมากในการเกิดปัญหารถจักรยานยนต์ คือปัจจัยของมนุษย์ สภาพถนน และยานพาหนะ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Susan Amy

Voight (2013) ได้ศึกษาอุบัติภัยทางศีรษะกับภาระทางสังคม ประเด็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับการป้องกันอันตรายโดยการใช้หมวกนิรภัย พบว่า สภาพทางสังคมและวัฒนธรรมมีผลต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วม คือ การจัดการแก้ไขปัญหาจากสาเหตุ ปัจจัย ในรูปแบบแผนงานโครงการ 8 โครงการ รวมถึงแนวทางการปฏิบัติในชุมชนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สุรงค์ศรี ศีตมโนชญ์ (2557) ได้ศึกษาการพัฒนาแบบแผนการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ จังหวัดภูเก็ต ผลการศึกษาพบว่า จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 37.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550 ดัชนีการเสียชีวิตลดลงจาก 0.0133 เป็น 0.0087 (ปี 2550 และ 2554 ตามลำดับ) และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ ชิริยุทธ์ ลิโคตร และคณะ (2558) ได้ศึกษาบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ผลการศึกษาพบว่า บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ทั้งหมด 7 ด้าน คือ บทบาทด้านหน้าที่ของชุมชน การรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรมให้ความรู้ การแจ้งข่าว การแก้ไข การประสานงาน และการสร้างเครือข่าย การป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีการสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชน หาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยงโดยมีจุดเสี่ยง 9 จุดสำคัญ โดยให้มีแผนการป้องกันและแก้ไข

จากการวิจัยแสดงให้เห็นว่า ผลการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วม สามารถลดปัจจัยเสี่ยง และจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ได้ และสมควรนำไปใช้กับพื้นที่อื่นๆ ต่อไป

7. สรุปและข้อเสนอแนะ

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วม คือ การจัดการแก้ไขปัญหาจากสาเหตุ ปัจจัย ในรูปแบบแผนงานโครงการ รวมถึงแนวทางการปฏิบัติในชุมชนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วม สามารถลดปัจจัยเสี่ยง และจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ และมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ข้อเสนอแนะระดับวิชาชีพด้านสุขภาพ สิ่งสำคัญที่สุด คือ บทบาทการเป็นผู้กระตุ้นให้ชุมชนร่วมกันในการวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุ และความต้องการด้านสุขภาพ รวมถึงการออกแบบบริการ หรือการหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านสุขภาพร่วมกัน
2. ข้อเสนอแนะระดับนโยบาย ควรส่งเสริมให้ทุกชุมชนมีการดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยการสร้างข้อตกลงร่วมกันของชุมชนที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ซึ่งจะเป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจราจร ได้อย่างต่อเนื่อง นั่นหมายถึง การช่วยลดงบประมาณค่าใช้จ่าย ทั้งในด้านป้องกันและการรักษาพยาบาลของประเทศลงได้



3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาการพัฒนา รูปแบบป้องกันอุบัติเหตุจราจรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนด กฎเกณฑ์และการให้ความรู้ ที่สอดคล้องกับบริบท และวิถีชีวิตของประชาชนในชุมชน

8. บรรณานุกรม

1. กาญจนา ทองทั่วและคณะ. (2555). **โครงการกระบวนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของนักศึกษาและชุมชนรอบมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1.** สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
2. กานต์พิชชา หนูบุญ. (2557). **ผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา.** วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
3. คมชาญ ไชโยแสง. (2560). **ผลของการเสริมสร้างพลังอำนาจในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ตำบลหนองไผ่ อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น.** วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาภาวะผู้นำและนวัตกรรมการจัดการสุขภาพ. บัณฑิตวิทยาลัย, วิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย.
4. เจมส์ แอล เครตัน. (2543). **คู่มือการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการ**

ตัดสินใจของชุมชน. แปลโดย ศ.นพ.วันชัย วัฒนศัพท์. นนทบุรี : ศูนย์สันติวิธีเพื่อการพัฒนาประชาธิปไตย.

5. ธีรยุทธ์ ลีโคตร และคณะ. (2558). **บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม.** วารสารการเมืองการปกครอง ปีที่ 5 ฉบับที่ 2 มีนาคม-สิงหาคม. วิทยาลัยการปกครอง, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
6. ปัญญ์ จันทร์พานิชย์ และคณะ. (2559). **แนวทางการประเมินการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน DHS-RTI.** กรุงเทพฯ : สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค.
7. พัชรนันท์ คงทอง. (2556). **พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาชุมชนตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง.** วารสารศรีนครินทร์วิโรฒวิจัยและพัฒนา สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปีที่ 5, ฉบับที่ 9 (ม.ค.-มิ.ย. 2556) หน้า 116-130.
8. สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์. (2557). **การพัฒนาแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต.** วารสารวิชาการสาธารณสุข ปีที่ 23 ฉบับที่ 4 กรกฎาคม – สิงหาคม.



9. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <http://www.thairsc.com> สืบค้น 26 พฤษภาคม 2560
10. Pacheco-Magana, L.E., Bonilla-Fernandez, P., Rueda-Neria, C. & Arenas-Monreal, L. (2015). **An educational intervention in road safety among children and teenagers in Mexico.** Traffic Injury Prevention, 18(2).
11. Susan Amy Voight. (2013). **Cracked skulls and social liability : relating helmet safety messages To motorcycle riders.** Master of Arts in the Department of Communication Studies, Indiana University.
12. WHO. (2015). **รายงานสถานการณ์โลก ด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558.** (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : <http://www.searo.who.int/thailand/areas/gsr-thai.pdf?ua=1> สืบค้น 3 พฤษภาคม 2560
13. Zahid Sultan, Noor Irdiana Ngadiman, Fara Dela A.Kadir , Nur Fathin Roslan & Mehdi Moeinaddini. (2014). **Factor analysis of motorcycle Crashes in Malasia.** Journal of the Malaysian. Institute of Planners special issue iv (2016), Page 135-146