

บทความวิจัย

การพัฒนาแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ตำบลไร่จึง อำเภอสамพราน จังหวัดนครปฐม

A Development of Community Participation Model in Road Traffic AccidePrevention Management at Raikhing Sub-district Sampran District Nakhon Pathom Province

กรรณิการ์ ฉัตรดอกไม้ไพร (Kannikar Chatdokmaiprai)*

บุญเรือง ขาวนวล (Boonruang Khaonuan)**

เพชรน้อย สิงห์ช่างชัย (Phechnoy Singchungchai)***

ศศิธร รุจนเวช (Sasitorn Roojanavech)*

พิมพ์นิภา ศรีนพคุณ (Pimnipa Srinopakhun)****

อุษา ตันทพงษ์ (Usa Tantapong)****

Received: October 3, 2024

Revised: November 4, 2024

Accepted: January 27, 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ พัฒนาการรูปแบบทดลองใช้และประเมินผลรูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในตำบลไร่จึง จังหวัดนครปฐม กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ 1) กลุ่มผู้นำชุมชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง 10 คน และ 2) กลุ่มนักเรียน 60 คน เครื่องมือวิจัย คือ เครื่องมือ 5 ชิ้น ที่จับเคลื่อนกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนไปสู่ผลลัพธ์ และ แบบสอบถามความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์การรับรู้อุปสรรคและพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการวิเคราะห์เนื้อหา เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความรู้ การรับรู้ในแต่ละด้าน และพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยสถิติ Independent t-test ผลการวิจัยพบว่า

1) การเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 65.7 พบในกลุ่มอายุ 36-60 ปี มากที่สุด ร้อยละ 35.5 และพบในเค้กวัยรุ่นอายุ 15-18 ปี ร้อยละ 8.4 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ 18.00-21.59 น. ร้อยละ 32.3

2) รูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนมี 3 ด้านคือ 2.1) พัฒนาศักยภาพของเยาวชนในด้านความรู้ การรับรู้ในแต่ละด้าน และการปฏิบัติในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร 2.2) ป้องกันอุบัติเหตุในจุดเสี่ยง และ 2.3) สร้างกลไกการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยผู้นำชุมชนจัดทีมกู้ภัยที่เข้าถึงผู้ประสบภัยได้อย่างทันที่

3) ผลการพัฒนาแบบพบว่หลังการอบรม กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้ในแต่ละด้าน และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่ากลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง มีความเห็นว่าชุมชนต้องมีการรณรงค์ในการป้องกันการอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง

สรุปได้ว่าผู้นำชุมชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องควรสนับสนุนให้เกิดรูปแบบการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่เป็นรูปธรรม และควรพัฒนารูปแบบนี้ในตำบลอื่น ๆ ต่อไป

คำสำคัญ: รูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชน การบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน การวิจัยเชิงปฏิบัติการ

Abstract

This action research aimed to analyze the situation of road traffic accidents, develop, trial use, and evaluate the road traffic accident management model in Rai Khing Subdistrict, Nakhon Pathom Province. The sample groups were 1) the community leader group and stakeholder consisting of 10 persons, and 2) the student group, consisting of 60 students. The research instrument used were five tools that drive the mechanism of the Road Safety Center to the outcomes, and a questionnaire of knowledge, perceived sensitivity, perceived severity, perceived benefits, perceived barriers, and behavior in preventing road traffic accident. Qualitative data was analyzed by content analysis. The mean differences of the score of knowledge, perceptions in each area, and behavior in preventing road traffic accidents between the experimental group and the control group were compared using the independent t-test.

The research results found that:

1) The most common traffic accidents in Raikhing sub-district were caused by motorcycles, at 65.7%. Majority (35.5%), were aged 36-60 years and found in adolescents aged 15-18 years at 8.4%. Most of the accident (32.3%) occurred during, 6.00-9.59 pm.

2) The community participation model has 3 aspects: 2.1) Developing the potential of youth in terms of knowledge, perceived sensitivity, perceived severity, perceived benefits, perceived barriers, and behavior in preventing road traffic accident. 2.2) Preventing accidents at risk points, and 2.3) Creating a traffic accident prevention mechanism by the community leader team organizing a rescue team that can reach victims in a timely manner.

3) In the evaluation of the model development phase, it was found that after the training, the experimental group of students had average scores in knowledge, perceived sensitivity, perceived severity, perceived benefits, perceived barriers and behavior in preventing road traffic accident significantly higher than the ones of control group at the .05 level. This study suggests that this community participation model should be further developed in other sub-districts.

This study suggests that community leaders, and stakeholders should create a concrete working model, and this community participation model should be further developed in other sub-districts.

Keywords: Community participation model, Road traffic accident prevention management action research

**Corresponding author: Boonruang Khaonuan; E-mail: bkhaonuan@gmail.com

*ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยคริสเตียน (Assistant Professor, College of Nursing, Christian University)

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะวิทยาการสุขภาพและการกีฬา มหาวิทยาลัยทักษิณ (Assistant Professor, Faculty of Health and Sports Science, Thaksin University)

***ศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยคริสเตียน (Professor, College of Nursing, Christian University)

****อาจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยคริสเตียน (Lecturer, College of Nursing, Christian University)

ความเป็นมาและความสำคัญ

อุบัติเหตุบนท้องถนนนับเป็นปัญหาที่สำคัญระดับโลก จากการรายงานขององค์การอนามัยโลกพบว่าทุกๆปีทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ยประมาณ 1.19 ล้านคน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งของการเสียชีวิตของเด็กและวัยรุ่นที่มีช่วงอายุ 5-29 ปี ดังนั้น สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ (United Nations General Assembly) จึงตั้งเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุดังกล่าวลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2030 (World Health Organization WHO, 2024a) ประเทศไทยเช่นเดียวกัน จากรายงานสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนน ปี พ.ศ. 2566 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 822,804 ครั้ง ในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 14,120 คน ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 90.5 ซึ่งจากรายงานล่าสุดขององค์การอนามัยโลกเมื่อปี 2023 โดยอ้างอิงข้อมูลปี 2021 พบว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงเป็นอันดับ 18 ของโลก (Thailand Road Accidents Data Centre for Road Safety Culture, 2024a)

จังหวัดนครปฐม เป็นจังหวัดที่มีถนนสายหลักลงสู่ภาคใต้และออกสู่ภาคตะวันตกในปี พ.ศ. 2566 จากสถิติจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน มีผู้ประสบอุบัติเหตุรวม 1,535 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตรวม 198 คน หรือ 21.5 ราย ต่อแสนประชากร โดยประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 97.3 อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดคือ อำเภอสามพราน กลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 30-39 ปี คือ ร้อยละ 51.4 นอกจากนี้พบว่า ช่วงอายุ 15-18 ปี หรือกลุ่มวัยรุ่นพบการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.5 และพบว่ามี การเสียชีวิตในกลุ่มวัยรุ่นนี้สูงถึงร้อยละ 46.7 ในขณะที่ปี พ.ศ. 2565 อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มอายุ 15-18 ปี ร้อยละ 4.17 โดยพบว่าเสียชีวิตร้อยละ 41.7 จะเห็นได้ว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มวัยรุ่นมีแนวโน้มที่สูงขึ้น โดยพบว่า วัยรุ่นที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว และแข่งในระยาระชั้นชิด (Nakhon Pathom Provincial Road Safety Operation Center, 2024) ตำบลไร้งังเป็นตำบลใหญ่ในอำเภอสามพราน มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างสูงเนื่องจากมีรถยนต์

และรถโดยสารขับผ่านไปยังจังหวัดอื่นๆ และเป็นตำบลของการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงได้แก่วัดไร้งัง ในบริเวณละแวกดังกล่าว มีการสัญจรไปมาของรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่นักเรียนเดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งพบว่า นักเรียนส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนพบว่ารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการ การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนยังเป็นการดำเนินการในช่วงที่มีการรณรงค์เป็นส่วนใหญ่ มีการให้ความรู้กับประชาชน โดยเฉพาะในเด็กนักเรียนเป็นครั้งคราว โดยสำรวจจากสถานีตำรวจภูธร ไร่แก้ว ซึ่งเน้นการบรรยายให้ความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัย และกฎจราจร แต่ยังไม่พบว่ามีนักเรียนยังไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ สถานีตำรวจภูธร ไร่แก้วเป็นผู้ดำเนินการหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูล แต่ถ้าผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาล ทางโรงพยาบาลจะเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูล ส่วนเทศบาลจะเป็นผู้ดำเนินการในด้านการกู้ภัย และส่งต่อผู้ป่วย และการเก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุยังไม่ชัดเจน โดยต่างฝ่ายต่างดำเนินการ

การบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอย่างมีประสิทธิภาพต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของทุกหน่วยงานในชุมชนที่เกี่ยวข้อง โคอเฮน และอัฟฮอฟฟ์ (Cohen & Uphoff, 1977) ได้อธิบายรูปแบบการมีส่วนร่วม 4 รูปแบบคือ 1) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision making) 2) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) 3) การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ (Benefits) และ 4) การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) ดังเช่นการศึกษาของอาแว อากาจิ ซาและสือแม นาวา และอาแว (Awae, Akachi, Saleh, Suemae, Nawa, & Awae, 2022) ที่พบว่าการส่งเสริมและสนับสนุนการทำงานแบบบูรณาการของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุลดลง และคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมกรรับรู้และป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนหลังพัฒนาสูงกว่าก่อนพัฒนา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.001$ อย่างไรก็ตามเมื่อชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน การบริหารจัดการในการ

ดำเนินงานต้องมีประสิทธิผลด้วย โดย กุลิก และเออร์วิก (Gulick & Urwick, 1937) กล่าวว่า การบริหารจัดการที่ดีประกอบด้วย 1) การวางแผน (Planning) 2) การจัดองค์กร (Organizing) 3) การจัดการเกี่ยวกับบุคลากรในองค์กรหรือที่เกี่ยวข้อง (Staffing) 4) การอำนวยการ (Directing) 5) การประสานงาน หรือกิจกรรมต่างๆ ให้การทำงานบรรลุเป้าหมาย (Co-ordinating) 6) การรายงานการปฏิบัติงาน (Reporting) และ 7) การบริหารงบประมาณ (Budgeting) ดังเช่นการศึกษาของ มิตร สารัตน์ (Sarat, 2022) ที่พบว่ารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยใช้ระบบและกลไกของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติความปลอดภัยทำให้จำนวนครั้งของอุบัติเหตุลดลง และจำนวนผู้บาดเจ็บลดลง และไม่มีผู้เสียชีวิตในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ นอกจากนี้ เจนส์แคมเปียน และสเตรเชอร์ (Janz, Campion, & Strecher, 2002) ยังเชื่อว่า ชุมชนจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพได้ด้นั้น ถ้ามีความเชื่อว่าการรับรู้ของบุคคลเป็นตัวบ่งชี้พฤติกรรมหากบุคคลรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้ถึงประโยชน์ของการรักษาและป้องกันโรค การรับรู้ต่ออุปสรรค ก็จะกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดผลดีต่อตนเองและหนีห่างจากสิ่งที่ไม่ปรารถนา ดังนั้นรูปแบบการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ที่อาศัยการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยมุ่งเน้นให้ชุมชนมีความรู้ มีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ถึงประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรคจะทำให้ประชาชนในชุมชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนได้

ผู้วิจัยจึงคาดว่า รูปแบบการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของชุมชนที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนดังกล่าวจะสามารถทำให้ชุมชนใดจึงมีความตระหนักถึงความสำคัญ มีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ถึงประโยชน์ การรับรู้ต่ออุปสรรค ตลอดจนมีพฤติกรรมที่ช่วยส่งเสริมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างถูกต้อง และยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในตำบลไร่จึงอำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม

2. เพื่อพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

3. เพื่อศึกษาผลของรูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในชุมชนดังกล่าว ในเรื่องความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการปฏิบัติของนักเรียนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนนี้แบ่งรูปแบบการศึกษาออกเป็นสามระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน อาศัยแนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชนของโคเฮน และอัฟฮอฟฟ์ (Cohen & Uphoff, 1977) ที่ได้อธิบายรูปแบบการมีส่วนร่วมโดยสามารถเป็น 4 รูปแบบคือ 1) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ เริ่มตัดสินใจ ดำเนินการตัดสินใจและตัดสินใจลงมือปฏิบัติการ 2) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) ประกอบไปด้วยการสนับสนุนทางด้านทรัพยากร การเข้าร่วมในการบริหารและการประสานขอความร่วมมือ 3) การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ (Benefits) ทางด้านต่าง ๆ ประกอบไปด้วยผลประโยชน์ทางด้านวัสดุผลประโยชน์ทางสังคมและผลประโยชน์ส่วนบุคคลและ 4) การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) เกี่ยวกับการควบคุมและการตรวจสอบการดำเนินกิจกรรมทั้งหมด

ระยะที่ 2 การวางแผนพัฒนาหรือออกแบบ โปรแกรมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอาศัยแนวคิดแนวคิดการบริหารจัดการของกุลิก และเออร์วิก (Gulick & Urwick, 1937) ที่กล่าวว่า การบริหารจัดการที่ดีประกอบด้วย 1) การวางแผน (Planning) 2) การจัดองค์กร (Organizing) 3) การจัดการเกี่ยวกับบุคลากรในองค์กรหรือที่เกี่ยวข้อง (Staffing) 4) การอำนวยการ (Directing) 5) การประสานงาน หรือกิจกรรมต่างๆ ให้การทำงานบรรลุเป้าหมาย (Co-ordinating) 6) การรายงานการปฏิบัติงาน (Reporting) และ 7) การบริหารงบประมาณ (Budgeting)

ระยะที่ 3 การศึกษาผลของรูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอาศัยแนวคิดแนวคิดการบริหารจัดการของกุลิกและเออร์วิค (Gulick & Urwick, 1937) ในการบริหารจัดการทั้ง 7 ขั้นตอน ร่วมกับทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยเชื่อว่า การรับรู้ของบุคคลเป็นตัวบ่งชี้พฤติกรรมหากบุคคลรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค รับรู้ความรุนแรงของโรค รับรู้ถึงประโยชน์ของการรักษาและป้องกันโรค และรับรู้ต่ออุปสรรค ก็จะกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดผลดีต่อตนเองและหนีห่างจากสิ่งที่ตนเองไม่ปรารถนา (Janz et al., 2002)

วิธีการดำเนินการวิจัย

1. ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในชุมชนไร่จิง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

คัดเลือกชุมชนในการวิจัย โดยผู้วิจัยได้คัดเลือกชุมชนในตำบลไร่จิง หมู่ที่ 12 และ 9 อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม เนื่องจากเป็นตำบลที่มีวิทยาลัยฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดทำโครงการด้านสุขภาพมาหลายโครงการ และเป็นตำบลที่มีสถานที่ท่องเที่ยว และมีประชากรหนาแน่น และมีถนนสายสำคัญทอดผ่าน อีกทั้งเป็นตำบลที่มีโรงเรียนที่มีนักเรียนชั้นมัธยมต้นและมัธยมปลายซึ่งมีนักเรียนที่เดินทางมาด้วยรถจักรยานยนต์ และรถจักรยานค่อนข้างมาก นอกจากนี้ ทีมผู้นำชุมชน และภาคีเครือข่ายของชุมชนให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนเป็นอย่างมากโดยกลุ่มประชากรเป้าหมายคือประชาชนในชุมชนตำบลไร่จิง จังหวัดนครปฐม ได้แก่ 1) กลุ่มแกนนำ จำนวน 4 คน โดยกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกจากเกณฑ์ (Inclusion criteria) คือ

เป็นผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนตั้งแต่ 6 เดือนขึ้นไปและได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้นำชุมชนอย่างเป็นทางการ ได้แก่ รองปลัดเทศบาลตำบลไร่จิง ประธาน อสม. ตำบลไร่จิงเลขานุการนายกเทศมนตรีเมืองไร่จิง สมาชิกสภาเทศบาลเมืองไร่จิง และกฐีชีพเทศบาลเมืองไร่จิง 2) ผู้อำนวยการ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลไร่จิง 3) ผู้แทนโรงเรียนไร่จิงวิทยา ได้แก่ ครูผู้ดูแลรับผิดชอบในส่วนของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน 4) แกนนำนักเรียนโรงเรียนไร่จิงวิทยา

จำนวน 3 คน และ 5) ตำรวจจราจรจากสถานีตำรวจภูธรตำบลไร่จิง จังหวัดนครปฐม จำนวน 1 คน

เครื่องมือวิจัย ได้แก่

แนวการสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น เพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นให้ผู้สนทนากลุ่มแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ตลอดจนการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา โดยในระยะที่ 1 จะใช้เครื่องมือชิ้นที่ 1 และ 2 ได้แก่ 1) สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ เพื่อทบทวนสถานการณ์ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างเป็นองค์รวม และ 2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา เป็นการช่วยให้ทีมมองปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแบบเชื่อมโยง เป็นเหตุเป็นผล และวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นเพื่อเข้าใจสถานการณ์ปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ (Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation, 2022)

โดยเครื่องมือดังกล่าวเป็นเครื่องมือมาตรฐานที่เป็นกระบวนการที่ใช้ในโครงการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

2. ระยะที่ 2 การพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างเดียวกับระยะที่ 1

เครื่องมือวิจัย

เครื่องมือ 5 ชิ้น เพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชิ้นที่ 3 และ 4 ได้แก่ 3) บันไดผลลัพธ์ การวางผลลัพธ์จะเป็นตัวช่วยในการกำหนดเป้าหมาย ผลลัพธ์แต่ละขั้น บันได 4) การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน ซึ่งการวิเคราะห์นี้จะทำให้ทราบถึงต้นทุนและข้อจำกัดในพื้นที่ รวมถึงชวนให้กำหนดกิจกรรม เพิ่มแรงเสริมและลดแรงต้าน เพื่อไปสู่เป้าหมายที่คาดหวังไว้ และ 5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ หลังจากทีมงานขับเคลื่อนตามแผนแล้วจะมีการติดตามประเมินผล (Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation, 2022)

3. ระยะที่ 3 การศึกษาผลของรูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนวัดไร่จิง จำนวน 200 คน

ตัวอย่างคือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนวัดไร่จิง จำนวนขนาดตัวอย่าง โดยใช้โปรแกรมจี*พาวเวอร์ (G*Power) โดยวิเคราะห์อำนาจทดสอบ (Power analysis) (Cohen, 1988) กำหนดขนาดอิทธิพล (Effect Size) ซึ่งอ้างอิงจากงานวิจัยที่คล้ายคลึงกันของจุฑามณี น้านวล พินิตานพพันธ์ นฤมล กิ่งแก้ว และสาวิตรี สุมาโท (Namnaun, Noppa, Kingkaew, & Sumato, 2022) เรื่องประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา ในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี พบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุก่อนเข้าร่วมโปรแกรมโดยมีค่าเฉลี่ย 65.70 (S.D. = 9.6) หลังเข้าร่วมโปรแกรมมีค่าเฉลี่ย 74.5 (S.D. = 6.5) ได้ค่าอิทธิพล 0.89 ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลขนาดใหญ่ จึงกำหนดค่าอิทธิพลเท่ากับ (Effect size) 0.8 ระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = .05$ และเนื่องจากงานวิจัยเป็นแบบกึ่งทดลองและมีการสุ่มและมีกลุ่มควบคุมเพื่อลดความคลาดเคลื่อน แบบที่ 2 จึงกำหนดอำนาจการทดสอบ (Power of test) = 0.9 (Srisatitmarakul, 2020) กำหนดขนาดตัวอย่างได้ 56 คน เพื่อป้องกันการสูญหายหรือขอยุติการเข้าร่วมวิจัย โดยคาดว่า จะมีผู้สูญหายจากการติดตามร้อยละ 10 (Gupta, Attri, Singh, Kaur, & Kaur, 2016) ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 60 คน สุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มอย่างง่าย โดยการจับฉลากแบบไม่ใส่คืน (Sampling without replacement) แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุม 30 คน

เครื่องมือวิจัย

1. เครื่องมือวิจัยที่ใช้ในการทดลอง ได้แก่ รูปแบบการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนที่ผู้วิจัยร่วมกันพัฒนากับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการทบทวนวรรณกรรม โดยการประยุกต์กระบวนการบริการจัดการของ กุลิก และเออร์วิค (Gulick & Urwick, 1937) ที่ ร่วมกับทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยเชื่อว่าการรับรู้ของบุคคลเป็นตัวบ่งชี้พฤติกรรมหากบุคคลรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้ถึงประโยชน์ของการรักษาและป้องกันโรค การรับรู้ต่ออุปสรรค ก็จะกระทำสิ่งที่ก่อให้เกิดผลดีต่อตนเอง และหนีห่างจากสิ่งที่ตนเองไม่ปรารถนา (Janz et al., 2002)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามที่แบ่งเป็น 6 ส่วน ดังนี้

2.1) ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) ประกอบด้วย เพศ อายุ ประเภทของรถที่ขับขี่ การมีใบขับขี่ รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถหรือนั่งซ้อนท้ายรถ ประวัติการถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ความผิดพลาดทางวินัยจราจร และประวัติการได้รับอุบัติเหตุทางจราจร

2.2) ส่วนที่ 2 แบบวัดความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนนจำนวน 15 ข้อเป็นแบบสอบถามแบบถูก ผิด โดยตอบผิดได้ 0 คะแนน ตอบถูก ได้ 1 คะแนน เครื่องมือนี้ ผู้วิจัยดัดแปลงมาจากแบบสอบถามของ ปิยนุช ภิญโย กิตติภูมิ ภิญโย กล้วยไม้ ธิพรพรรณ และประภัสศรี ชาวงษ์ (Phinyo, Phinyo, Thipornphan, & Shawong, 2022)

2.3) ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จำนวน 12 ข้อ

2.4) ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จำนวน 12 ข้อ

2.5) ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จำนวน 12 ข้อ

2.6) ส่วนที่ 6 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จำนวน 12 ข้อ

2.7) ส่วนที่ 7 แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จำนวน 20 ข้อ

โดยเครื่องมือส่วนที่ 3-7 ผู้วิจัยดัดแปลงมาจากแบบสอบถามของ ปิยนุช ภิญโย และคณะ (Phinyo et al., 2022) เป็นแบบประมาณค่า 5 ระดับของไลเคิร์ต (Likert's five rating scale) ซึ่งมีความหมายของระดับความคิดเห็นคือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง (ระดับคะแนน 5) หมายถึง เห็นด้วยกับข้อความนั้นมากที่สุด เห็นด้วย (ระดับคะแนน 4) หมายถึง เห็นด้วยกับข้อความนั้นค่อนข้างมาก ไม่แน่ใจ (ระดับคะแนน 3) หมายถึง ไม่แน่ใจหรือเห็นด้วยกับข้อความนั้นบางส่วน ไม่เห็นด้วย (ระดับคะแนน 2) หมายถึง ไม่เห็นด้วยกับข้อความนั้นค่อนข้างมาก ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (ระดับคะแนน 1) หมายถึง ไม่เห็นด้วยกับข้อความนั้นมากที่สุด พร้อมกำหนดเกณฑ์การพิจารณาความหมายระดับความคิดเห็นตามเกณฑ์ของ เบส และคาน (Best & Kahn, 2006)

แบ่ง 5 ระดับ ดังนี้ แบบสอบถามส่วนที่ 3-6 ช่วงคะแนน 54.1-60 หมายถึง มีระดับความคิดเห็นมากที่สุด ช่วงคะแนน 42.1-54.0 หมายถึง คะแนนระดับความคิดเห็นมาก ช่วงคะแนน 30.1-42.0 หมายถึง คะแนนระดับความคิดเห็นปานกลาง ช่วงคะแนน 18.1-30.0 หมายถึง คะแนนระดับความคิดเห็นน้อยและช่วงคะแนน 12-18.0 หมายถึง คะแนนระดับความคิดเห็นน้อยที่สุดแบบสอบถามส่วนที่ 7 ช่วงคะแนน 90.1-100 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมากที่สุด ช่วงคะแนน 70.1-90 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมาก ช่วงคะแนน 50.1-70 หมายถึง ระดับความคิดเห็นปานกลาง ช่วงคะแนน 30.1-50.0 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อย ช่วงคะแนน 20.0 -30.0 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ตรวจสอบหาความตรงของเครื่องมือ (Validity) ดังนี้

1) เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง ได้แก่รูปแบบการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ได้ตรวจสอบความเป็นไปได้ของรูปแบบ โดยผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน

2) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1) การตรวจสอบหาความตรง (Validity)

2.1.1) แนวคำถามการสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น เพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นเครื่องมือมาตรฐานที่เป็นกระบวนการที่ใช้ในโครงการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผู้วิจัยได้ให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาความเป็นไปได้ในการนำไปใช้กรอบ หลังจากนั้นปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำก่อนนำไปใช้

2.1.2) แบบสอบถามทั้งหมด 6 ส่วน ผู้วิจัยได้ให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา ความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ความสอดคล้องระหว่างสาระคำถาม หลังจากนั้นนำผลการพิจารณาคำนวณหาค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity index: CVI) ทั้งฉบับได้เท่ากับ 0.99

การตรวจสอบความเที่ยง (Reliability)

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการปรับปรุงเนื้อหาไปทดลองใช้กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ห้องเรียนอื่น

ที่มีลักษณะใกล้เคียงกันกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน โดยตรวจสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้านความรู้ด้วย Kuder-Richardson20 (KR-20) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.89 และความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.83 และความเชื่อมั่นรายด้าน ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรคและการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.74, 0.83, 0.87, 0.84, และ 0.93 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้ (Polit, Beck, & Owen, 2007)

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในชุมชนไร่จิง

ขึ้นเตรียมการคณะผู้วิจัยได้ประสานงานกับเทศบาลเมืองไร่จิง เพื่อขอทราบรายชื่อ และสถานที่ติดต่อของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ในตำบลไร่จิง จังหวัดนครปฐม ได้แก่เทศบาลเมืองไร่จิง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ตัวแทนครูประจำโรงเรียนในชุมชน แกนนำนักเรียน และตำรวจจราจรที่รับผิดชอบในเขตตำบลไร่จิง จังหวัดนครปฐม จากนั้นประสานงานเชิญประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนและสะท้อนปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในเขตตำบลไร่จิง โดยปฏิบัติการภาคสนามที่ชุมชนไร่จิงด้วยการใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น เพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ในวันอังคารที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2566 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 สำนักงานเทศบาลเมืองไร่จิง ตำบลไร่จิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ในวันจัดประชุมมีตัวแทนชุมชนเข้าร่วมประชุม จำนวน 10 คนวิทยากรผู้ดำเนินการประชุม จำนวน 2 คน และทีมผู้วิจัยจากมหาวิทยาลัยคริสเตียน จำนวน 2 คน รวม 15 คน เข้าร่วมแลกเปลี่ยนและสะท้อนปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน เป็นระยะเวลา 3 ชั่วโมง

2. ระยะที่ 2 การพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ผู้วิจัยร่วมกับตัวแทนของชุมชน ร่วมกันวิเคราะห์ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จากนั้นร่วมกันวางแผนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยตัวแทนของชุมชนวิเคราะห์ว่าอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นมีจุดเสี่ยงที่เกิดบริเวณหน้าตลาดนัดและหน้าโรงเรียนวัดไร่จิง ที่แม้ว่าจะมี

ไฟจากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย และผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ขับเร็วและขับแข่งกัน เป็นปัญหาที่สำคัญ ตลอดจนผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งการขาดการเฝ้าระวังอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น จึงเลือกปัญหานี้ขึ้นมาแก้ไขเป็นลำดับแรก โดยการแก้ปัญหาที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

2.1 ควรสร้างจิตสำนึกที่เด็กนักเรียน โดยพิจารณา ร่วมกันเลือกโรงเรียนที่อยู่ในเขตตำบลไร่จิง ที่มีนักเรียน ขับจักรยานยนต์มาโรงเรียน ซึ่งพบว่า โรงเรียนวัดไร่จิงวิทยามีนักเรียนที่ขับจักรยานยนต์มาโรงเรียนมากที่สุด ที่ประชุมจึงร่วมกันพัฒนาโครงการ โรงเรียนไร่จิงวิทยาร่วมแรง ร่วมใจเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยวางแผน จัดโครงการ ในวันพฤหัสบดีที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2566 เวลา 12.30-15.30 น. ณ หอประชุมธรรมบูชา โรงเรียนไร่จิงวิทยา ตำบลไร่ อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม

2.2 ควรแก้ปัญหา ณ จุดเสี่ยง โดยเฉพาะจุดเสี่ยง หน้าโรงเรียนวัดไร่จิงก่อน ที่มีไฟข้ามถนนอัจฉริยะโดย ตำรวจจราจร ได้เสนอแนะที่จะจัดตำรวจจราจรประจำที่ จุดเสี่ยงหน้าโรงเรียน โดยเฉพาะในช่วงเช้า และช่วงเย็น เวลาเด็กนักเรียนเลิกเรียน และขอให้ทางโรงเรียนจัดอาจารย์ ประจำในช่วงเช้าและเย็นเพื่อช่วยควบคุมเด็กนักเรียนร่วมด้วย ซึ่งในขั้นตอนนี้คณะผู้วิจัย ได้ดำเนินการในช่วงวันเดียวกับระยะที่ 1 และประสานความร่วมมือกันกับชุมชนและผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องเป็นระยะเวลา 2 เดือน

3. ระยะที่ 3 การศึกษาผลของรูปแบบการมีส่วนร่วมของ ชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน คณะผู้วิจัยร่วมกับผู้คณะครู โรงเรียนวัดไร่จิงวิทยา ตลอดจนแกนนำนักเรียน ได้ดำเนินโครงการเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุ อุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในวันพฤหัสบดีที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2566 มีนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 เข้าร่วม โครงการ จำนวน 74 คน กิจกรรมในโครงการมีดังนี้

3.1 การให้นักเรียนผู้เข้าร่วม โครงการ ได้ตอบแบบ สอบถามความรู้ การรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน ก่อนการเข้าร่วมโครงการ

3.2 การให้ความรู้ ความเข้าใจกับนักเรียนเรื่อง ความปลอดภัยบนท้องถนน โดยทีมวิทยากรจาก สกอ. โพร้ท์แก้ว อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม

3.3 การปลูกฝังจิตสำนึก ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน โดยให้นักเรียนร่วมกันวิเคราะห์ถึงปัญหา อุบัติเหตุจราจรที่พบในเขตตำบลไร่จิง หรือจากประสบการณ์ ของนักเรียน

3.4 การให้นักเรียนผู้เข้าร่วม โครงการ ได้ตอบแบบ สอบถามความรู้ การรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน หลังการเข้าร่วมโครงการ

นอกจากนี้ผู้วิจัยร่วมกับคณะครูผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน มีความเห็นว่าควรมีการ ปลูกฝังจิตสำนึกให้กับนักเรียนอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดตั้งแกน นำนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ตลอด จนร่วมกับเทศบาลเมืองไร่จิง ในการรณรงค์การป้องกัน อุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการศึกษา สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในชุมชนไร่จิงด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis)
2. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ได้แก่ข้อมูลส่วนบุคคล ของนักเรียน โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
3. วิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย คะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ถึงประโยชน์ การรับรู้ต่ออุปสรรคและการปฏิบัติตน ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน ของนักเรียน ก่อนและหลังได้รับ โปรแกรม ด้วยสถิติเชิงอ้างอิง ได้แก่ สถิติ Dependent t-test
4. วิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย คะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ถึงประโยชน์ การรับรู้ต่ออุปสรรค และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนนระหว่างนักเรียน กลุ่มทดลองที่ เข้าร่วมโปรแกรมและนักเรียนกลุ่มควบคุม

ที่ได้รับการปฏิบัติแบบปกติ ด้วยสถิติอ้างอิง ได้แก่ สถิติ Independent t-test

การพิทักษ์สิทธิผู้เข้าร่วมการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้ผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ของมหาวิทยาลัยคริสเตียน เลขที่ บ.10/2565 ลงวันที่ 19 เมษายน 2567 และผ่านการรับรองการเข้าเก็บรวบรวมข้อมูลในชุมชนจาก สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดนครปฐม ก่อนการวิจัย ผู้วิจัยพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่างทุกรายโดยขอความสมัครใจยินยอมเข้าร่วมวิจัยเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม จากนั้นชี้แจงอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ในหน้าแรกของแบบสอบถามการวิจัย เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้รับทราบและลงนามในหนังสือแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัย และดำเนินการเก็บข้อมูลเฉพาะในกลุ่มตัวอย่างที่แสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัยเท่านั้น ผู้วิจัยรักษาความลับของการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างโดยแบบสอบถามจะถูกเก็บไว้เป็นความลับและจะทำลายทิ้งเมื่อสิ้นสุดการวิจัย

ผลการวิจัย

1. สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลไร่จิง อำเภอสสามพราน จังหวัดนครปฐม พบว่า

1.1 ตำบลไร่จิง มีอาณาเขตที่เป็นลักษณะกึ่งชนบทและกึ่งเมือง โดยแบ่งแยกกันด้วยแม่น้ำนครชัยศรี โดยอาณาเขตกึ่งชนบทไม่ค่อยมีอุบัติเหตุแต่กึ่งเมืองจะมีอุบัติเหตุทุกวัน วันละประมาณมากถึง 20-30 ครั้ง จากสถิติพบว่าเป็นปี พ.ศ. 2565 มีอุบัติเหตุจราจร เกิดขึ้นในตำบลไร่จิงทั้งหมด 893 ครั้ง เป็นผู้ได้รับบาดเจ็บ 887 คน เสียชีวิต 6 คน แบ่งเป็นเพศชายร้อยละ 62.5 และเพศหญิง ร้อยละ 37.5 รถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถจักรยานยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.73 พบในกลุ่มอายุ 36-60 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.5 รองลงมาคือ อายุ 25-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.4 และพบ ในเด็กวัยรุ่นอายุ 15-18 ปี ร้อยละ 8.38 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ 18.00-21.59 น. ร้อยละ 32.3 รองลงมาคือเวลา 06.00-09.59 น. ร้อยละ 22.9 โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนคือ 08.00-09.00 น. ตอนเช้าที่ประชาชนจะเดินทางไปทำงานหรือไปโรงเรียน และตอนเย็นหลังเลิกเรียน และหลังเลิกงานเวลา 15.00-17.00 น.

1.2 บนถนนเส้นรองดอนหาว-ไร่จิงอุบัติเหตุเสียชีวิตไม่ค่อยมี มีแต่บาดเจ็บ เนื่องจากเป็นถนนที่รถขับเร็วไม่ค่อยได้ การเกิดอุบัติเหตุมักเกิดในช่วงวัน ศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ โดยเพิ่มระดับความรุนแรงตั้งแต่ระยะเวลาเย็นจนถึงกลางคืน และหวัค้ำ โดยการเกิดเหตุแยกตามกลุ่มอายุ กลุ่มอายุที่พบมากที่สุดคือ วัยรุ่น สาเหตุเกิดจากความประมาทและกึ่งคนอง และกลุ่มอายุวัยทำงาน สาเหตุที่เกิดคือจากการหลับใน และเมาสุรา

1.3 ตำบลไร่จิง มีการรณรงค์เรื่องการขับขี่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง อาทิในปี พ.ศ. 2565 มีการจัดกิจกรรมลดอุบัติเหตุทางถนน ลดความสูญเสีย (นครปฐมห่วงใย) ทางข้ามปลอดภัย วาระจังหวัดวาระหมวกนิรภัย ที่หน้าโรงเรียนวัดไร่จิงวิทยา โดยการมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชน ภาคีเครือข่ายนักเรียน และประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมและ ในกิจกรรมนี้กรมทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัยและแขวงทางหลวงสมุทรสาคร ได้ร่วมกับหน่วยงานราชการในพื้นที่จังหวัดนครปฐม ดำเนินการติดตั้งไฟสัญญาณจราจรอัจฉริยะ บริเวณทางม้าลายหน้าโรงเรียนวัดไร่จิงวิทยา อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็น โครงการนำร่องติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะบริเวณทางม้าลาย เพื่อยกระดับความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนนในบริเวณทางม้าลายของกรมทางหลวง ระบบไฟสัญญาณจราจรอัจฉริยะบริเวณทางม้าลายดังกล่าว มีองค์ประกอบหลัก ๆ อยู่ 3 ส่วน ได้แก่ 1) กล้อง CCTV ตรวจจับปริมาณคนข้ามถนนและความเร็วของรถยนต์ 2) ระบบ AI ประมวลผลคนข้ามถนนกับการจราจรบนถนน และ 3) ระบบไฟสัญญาณจราจรควบคุมการจราจรและควบคุมการข้ามถนน

1.4 ระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะหน้าโรงเรียนวัดไร่จิงวิทยาที่ติดตั้งดังกล่าว พบว่า นักเรียนยังใช้งานไม่ถูกต้อง และผู้ขับขี่ไปมายังไม่เข้าใจสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ

1.5 การเกิดอุบัติเหตุรถชนคน มักเกิดกับการขาดการคาดเดาการเกิดอุบัติเหตุล่วงหน้า เช่น เมื่อมีรถคันหน้าหยุดทางม้าลายให้คนข้าม แต่คันตามหลังเลนส์ตัดไปไม่หยุดทำให้เกิดการชนคน หรือการเร่งการขับออกอย่างรวดเร็วเวลาเปลี่ยนจากไฟแดงเป็นไฟเขียว ทำให้เกิดการชน ในอีกฝ่ายที่รีบขับเพื่อไม่อยากจะติดไฟแดงซึ่งลักษณะอุบัติเหตุแบบนี้เกิดขึ้นมากในเขตตำบลไร่จิง

1.6 การให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในท้องถิ่น แก่เด็กนักเรียนในโรงเรียนให้ตามสาระการเรียนรู้กลุ่ม สุขศึกษาและพลศึกษา เริ่มตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 2, 3 เรื่อง การปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางบกชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 เรื่องการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 เรื่อง ความสัมพันธ์ของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการเกิดอุบัติเหตุ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 เรื่อง การวางแผน กำหนดแนวทางลดอุบัติเหตุและสร้างเสริมความปลอดภัย ในชุมชน ด้านการอบรมความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาให้ความรู้ด้านการทำใบขับขี่ และกฎหมายจราจร ประมาณ 2 ปี ต่อครั้ง

1.7 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกคนมีความเห็นว่าการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนที่ยั่งยืนควรเริ่มจากการปลูกฝังจิตสำนึกของประชาชนตั้งแต่วัยเด็ก โดยเฉพาะในเด็กนักเรียน และควรมีการปลูกฝังจิตสำนึกอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเด็กมัธยมศึกษาตอนปลายที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. การพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

จากสถานการณ์ดังกล่าวผู้วิจัยร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง พัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชน ในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในเขตตำบลไรรัง ดังนี้

2.1 การพัฒนาศักยภาพของเยาวชนในด้านความรู้ เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการปฏิบัติของนักเรียนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน โดยเลือกประชากรกลุ่มเป้าหมายเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนวัดไรรังวิทยาเข้าร่วมโปรแกรมการอบรม โดยใช้ชื่อโครงการว่า "ไรรังวิทยา ร่วมแรง ร่วมใจเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุ อุบัติภัยจราจรบนท้องถนน" จัดขึ้นในวันอังคารที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2566 เวลา 12.30-15.30 น. ณ หอประชุมธรรมบูชา โรงเรียนวัดไรรังวิทยาประกอบด้วยกิจกรรมคือ

1) การบรรยายเรื่อง "ความปลอดภัยบนท้องถนน" โดยสารวัตรสอบสวน หัวหน้างานจราจรสถานีตำรวจภูธรโพธิ์แก้วและ ผู้บังคับหมู่งานจราจร สถานีตำรวจภูธร โพธิ์แก้ว

2) การทำกลุ่ม Workshop การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา การระบุปัญหา การวางแผนในการแก้ไขปัญหา อุบัติภัยจราจรบนท้องถนน โดยผู้วิจัยร่วมกับวิทยากรจากสมาคมเครือข่ายหมอนอนมัธยมศึกษา โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

2.2 การกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในจุดเสี่ยง โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธร โพธิ์แก้ว ในการส่งตำรวจจราจร จำนวน 1 คน มาควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ ในจุดเสี่ยงได้แก่บริเวณหน้าโรงเรียนวัดไรรัง ในช่วงเช้าและเย็น

2.3 การสร้างกลไกในการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยอาศัยการมีส่วนร่วมการขับเคลื่อนได้แก่ผู้นำชุมชน รองนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองไรรัง ประธานอาสาสมัครสาธารณสุข เลขาญการนายกเทศมนตรีเมืองไรรัง สมาชิกสภาเทศบาลเมืองไรรัง กู้ชีพเทศบาลเมืองไรรัง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท่าพุด ตัวแทนอาจารย์โรงเรียนวัดไรรัง แกนน่านักเรียน วัดไรรัง และตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธร โพธิ์แก้ว

3. การประเมินผลการพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลไรรัง จังหวัดนครปฐม ผลการดำเนินงานพบว่าโครงการ "ไรรังวิทยา ร่วมแรง ร่วมใจเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัยจราจรบนท้องถนน" มีนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 เข้าร่วมโครงการทั้งหมด 74 คน โดยเป็นนักเรียนกลุ่มทดลองที่ศึกษา จำนวน 30 คน และเป็นกลุ่มควบคุมจำนวน 30 คน ในกลุ่มทดลองเป็นนักเรียนเพศชายจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 และนักเรียนหญิง 21 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 นักเรียนส่วนใหญ่อายุ 18 ปี คิดเป็นร้อยละ 70.0 กลุ่มทดลองร้อยละ 56.7 ปัจจุบันขับขี่รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 56.7 สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นบางครั้ง และร้อยละ 40.0 ไม่สวมหมวกนิรภัยเลย และมีนักเรียนเพียงร้อยละ 16.7 ที่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนกลุ่มควบคุมเป็นนักเรียนชายจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 และนักเรียนหญิง จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 66.7 นักเรียนส่วนใหญ่อายุ 18 ปี คิดเป็นร้อยละ 73.3 กลุ่มควบคุมร้อยละ 53.3 ปัจจุบันขับขี่รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 66.7 สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

เป็นบางครั้ง และร้อยละ 40.0 ไม่สวมหมวกนิรภัยเลย และมีนักเรียนเพียงร้อยละ 10.0 ที่มีใบขับขี่จักรยานยนต์ ด้านผลของรูปแบบการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในชุมชนตำบลไร่ขิง จังหวัดนครปฐม ในเรื่อง ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการปฏิบัติของนักเรียนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน พบว่านักเรียนกลุ่มทดลองนี้หลังเข้าร่วมโปรแกรมมีค่าเฉลี่ยของคะแนน

ความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้อุปสรรค ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน สูงกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้อุปสรรค ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน สูงกว่ากลุ่มควบคุม (จำนวน 30 คน) ที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 รายละเอียดดังตารางที่ 1 และ 2

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้อุปสรรค และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน ของนักเรียนกลุ่มทดลอง ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโครงการเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุ อุบัติภัยจราจรบนท้องถนน (n = 30)

ตัวแปรที่ศึกษา	ก่อน		หลัง		t	p-value
	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
ความรู้	10.6	2.5	12.5	1.7	-5.0	< .001
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	48.4	3.8	51.9	4.5	-3.4	.002
การรับรู้ความรุนแรง	50.2	5.2	56.0	4.1	-9.7	< .001
การรับรู้ประโยชน์	50.1	6.5	55.4	4.7	-3.9	< .001
การรับรู้อุปสรรค	33.4	4.7	42.0	10.5	-5.5	< .001
พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	77.7	11.1	87.2	7.5	-5.5	< .001

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้อุปสรรค และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองภายหลังเข้าร่วมโครงการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติภัยจราจรบนท้องถนน และกลุ่มควบคุมที่ได้รับปฏิบัติตามปกติ

ตัวแปรที่ศึกษา	กลุ่มทดลอง (n = 30)		กลุ่มควบคุม (n = 30)		t	p-value
	Mean	S.D.	Mean	S.D.		
ความรู้	13.2	1.7	10.5	2.8	-1.8	<.001
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	51.9	4.5	46.2	5.7	-1.6	<.001
การรับรู้ความรุนแรง	56.0	4.1	50.5	6.3	-0.4	<.001
การรับรู้ประโยชน์	55.4	4.7	50.5	6.2	-1.3	.001
การรับรู้อุปสรรค	42.0	10.5	34.9	5.5	1.4	.002
พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	87.2	7.5	77.5	10.9	-0.7	<.001

หลังการดำเนิน โครงการที่ประชุม ได้สรุปผลการดำเนินงาน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง มีความเห็นว่าการชุมชนต้องมีการรณรงค์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโรงเรียน ควรมีการผลักดันให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของเด็กนักเรียน ในการสนับสนุนให้มีแกนนำนักเรียนด้านจราจร เพื่อเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ให้กับเพื่อนนักเรียน ชุมชน และสังคมต่อไป

อภิปรายผล

1. สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในชุมชนตำบลไร่จิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม โดยเฉพาะถนนเส้นรอง ดอนหาว-ไร่จิง จะเกิดในช่วงเวลา 08.00-09.00 น. ตอนเช้าที่ประชาชนจะเดินทางไปทำงาน หรือไปโรงเรียน และตอนเย็นหลังเลิกเรียนหรือหลังเลิกงานเวลา 15.00-17.00 น. การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในกลุ่มอายุระหว่าง 36-60 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.51 ซึ่งเป็นอายุของวัยทำงาน และพบว่าเกิดในวัยรุ่นอายุ 15-18 ปี ร้อยละ 8.38 โดยเกิดในรถจักรยานยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.73 ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต มักไม่สวมหมวกนิรภัยซึ่งสอดคล้องกับรายงานของ องค์การอนามัยโลกที่รายงานว่าประเทศไทยเป็นประเทศอันดับที่ 9 จาก 175 ประเทศสมาชิกขององค์การอนามัยโลกในด้าน การเสียชีวิต จากอุบัติเหตุบนท้องถนน และในปี ค.ศ. 2021 องค์การอนามัยโลกได้รายงานว่าผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดคือผู้ที่มีอายุในช่วง 15-29 ปี และเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 83.3 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนทั้งหมด (WHO, 2024b) และสอดคล้องกับข้อมูลอุบัติเหตุของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่พบว่า ในปีพ.ศ. 2564 มีผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มคนวัยทำงานอายุตั้งแต่ 25-60 ปี มากที่สุด ถึงร้อยละ 54 หรือประมาณกว่า 7,000 ราย ซึ่งเป็นรถจักรยานยนต์ถึง 5,800 ราย (Thailand Road Accidents Data Centre for Road Safety Culture, 2024b) การเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน ในวัยทำงานส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัย ด้านพฤติกรรมของคน อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และสภาพรถส่วนการเกิดอุบัติเหตุจราจรในวัยรุ่น เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่กึกคะนอง ขาดความระมัดระวัง

และขาดประสบการณ์ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (Sridet, Phimphanchaiyaboon, & Meesomsak, 2021) สอดคล้องกับงานวิจัยของประพัทธ์ ธรรมวงศา (Thammawongsa, 2024) ที่พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอ กุมภวาปี เกิดจากพฤติกรรมกรรมการขับรถเร็ว ขับตัดหน้า กระชั้นชิด และที่สำคัญคือไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชูเกียรติ พลาผล อินทรารณณ์ อินทรประจบ และสมศักดิ์ จั่นพ่อง (Palapon, Intaraprajob, & Chanphong, 2021) ที่พบว่า ช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งช่วงเวลา เช้าและช่วงเย็น หลังเลิกเรียนและช่วงเวลาทานอาหาร คำ การจราจรจะมีความหนาแน่น ส่งผลให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง

2. การพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชน ในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรการลงมือปฏิบัติงาน (Action) และการประเมินผล (Evaluation) พบว่า จากการประชุมร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องจำนวน 10 คน เพื่อวิเคราะห์แนวทางในการแก้ไขปัญหา ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียมีความเห็นว่าการแก้ปัญหาควรแก้ในจุดเสี่ยงที่สำคัญก่อนได้แก่ บริเวณหน้าโรงเรียนวัดไร่จิง วัดไร่จิง พระอารามหลวงและบริเวณเทศบาลเมืองไร่จิง โดยเริ่มจากการปลูกฝังความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน และพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยเน้นในกลุ่มเสี่ยงก่อนซึ่งควรเริ่มต้นตั้งแต่เด็กและเยาวชน อาทิ เด็กนักเรียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย เช่น การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย จะเป็นการแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืน จึงดำเนินการวางแผนเพื่อขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในเด็กนักเรียน โดยเริ่มต้น จากร่วมกันวิเคราะห์จุดเสี่ยง ซึ่งได้แก่บริเวณทางม้าลาย อัจฉริยะ หน้าโรงเรียนวัดไร่จิง และร่วมกันพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ในเรื่องของความสับสนในการมองสัญญาณไฟ การมีตำรวจจราจรที่ประจำอย่างต่อเนื่อง นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจไม่เพียงพอในเรื่องอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ยังพร่องในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้อุปสรรค ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน และมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ผู้เข้าร่วมประชุมได้เสนอความคิดเพื่อหาแนวทาง ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

บนท้องถนน และจัดทำแผนปฏิบัติการในการดำเนินงาน โดยจัดให้มีโครงการในการปลูกจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัย ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนให้กับเด็กนักเรียน โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของผู้บริหาร โรงเรียน อาจารย์ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ ตำรวจจราจร ตลอดจนวิทยากรจากเครือข่าย หมออนามัยวิชาการที่ได้รับทุนสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สอดคล้องกับ งานวิจัยของ ปิยบุษ ภิญโญและคณะ (Phinyo et al., 2022) ที่ศึกษาการพัฒนา รูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของ ชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น พบว่าการวิเคราะห์จุดเสี่ยง โดยการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ เพื่อให้เข้าใจสาเหตุของการ เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ทราบกลุ่มเสี่ยง ปัจจัยเสี่ยงทั้งด้าน พฤติกรรมเสี่ยงและพื้นที่เสี่ยง ทำให้ผู้เข้าร่วมประชุม มีส่วนร่วมในการอภิปรายเพื่อหาแนวทาง วิธีการ และกิจกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และจัดทำแผนปฏิบัติการ ในการดำเนินงาน เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนในการ แก้ปัญหา ทำให้มีการแก้ปัญหาที่ตรงจุดเหมาะสมกับบริบท ของชุมชน และใช้ทรัพยากร ได้อย่างคุ้มค่าและสอดคล้อง กับการศึกษาของสมนึก จันทร์เหมือน (Chanmuen, 2020) ที่พบว่าการพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัย ในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ควรมีการจัดตั้ง คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน มีการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน จัดทำแผนพัฒนาการการป้องกัน การเสียชีวิตและลดอุบัติเหตุทางถนน การจัดการข้อมูล การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ด้านการบาดเจ็บและการจัดการ จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ในด้านการนำรูปแบบที่พัฒนาขึ้นไปพัฒนาศักยภาพ ของเด็กนักเรียน สอดคล้องกับการศึกษาของฮอสเส็น แม็คกีเวสสุลลีและมาฮหมัด (Hossain, Maggi, Vezzulli, & Mahmud, 2021) ที่พบว่าผู้ที่เคยมีประสบการณ์การอบรม การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน และมีความสามารถในการเข้าถึงสื่อ มีความสัมพันธ์เชิงบวกในระดับสูงกับ ความตระหนักรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติ ดังนั้นการสร้างเสริมศักยภาพของเด็กนักเรียน หรือเยาวชน ให้มีความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้

ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค ของนักเรียนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่าภายหลังนักเรียนได้เข้าร่วมโครงการ "โรงเรียนร่วมแรง ร่วมใจเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุ อุบัติภัย จราจรบนท้องถนน" มีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้ โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้ อุปสรรคและการปฏิบัติของนักเรียนในการป้องกันการเกิด อุบัติเหตุจราจร บนท้องถนนสูงขึ้นกว่าหลังได้รับโปรแกรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และมีค่า เฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความ รุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรคและการปฏิบัติ ของนักเรียนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรบน ท้องถนน สูงกว่ากลุ่มควบคุมที่ได้รับการปฏิบัติตามปกติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับ การศึกษาเรื่อง ผลของโปรแกรมขับเคลื่อนความปลอดภัยในการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎี แรงจูงใจเพื่อป้องกัน โรคมาใช้ในการจัดทำโปรแกรมเพื่อ พัฒนาพฤติกรรมของนักศึกษาให้รู้จักการป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยสร้างแรงกระตุ้นให้นักศึกษารับรู้โอกาสเสี่ยง และ รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ผลการวิจัยพบว่านักศึกษากลุ่มทดลองที่เข้าร่วม โปรแกรม อบรม มีความรู้และทักษะ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ทางรถจักรยานยนต์ สูงกว่ากลุ่มควบคุมที่ได้ไม่รับการอบรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (Poopiwkaew, Thongkum, & Tippayanate, 2018) ตลอดจนสอดคล้องกับมุมมอง ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (Department of Disease Control, Ministry of Public Health, 2024) ที่กล่าวว่าการศึกษาฝึกหัดนักขับขี่ให้มีคุณภาพ ไม่เพียงแต่เรียนรู้ การขับขี่ให้เป็นเท่านั้นควรมีการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเด็กและเยาวชนอย่างเป็นระบบ เนื่องจากเด็กและเยาวชน ส่วนใหญ่เรียนรู้การขับขี่จากพ่อ แม่ และเพื่อน แล้วไป หัดขับเอง โดยไม่ผ่านการอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ดังนั้น ควรมีหลักสูตรการเรียนรู้อบรมการขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ วัตถุประสงค์ ควรเน้นให้เกิดการคิดวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ทักษะการประเมินการตระหนักรู้หรือความเสี่ยงจะเห็น ได้ว่า การจัดอบรมโดยการให้ความรู้ เรื่อง "ความปลอดภัย

บนท้องถนน" โดยตำรวจจราจรเข้ามาให้ความรู้ ในการจับจี ที่ปลอดภัย กฎหมายจราจรวินัยจราจร เครื่องหมายจราจร ที่ควรรู้ การจับที่ปลอดภัย ตลอดจนการทำกลุ่ม workshop เพื่อให้มีส่วนร่วมในการคิดวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา การระบุปัญหา การวางแผนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ จราจรบนท้องถนนร่วมกันจะทำให้เด็กนักเรียน มีความ ตระหนักรู้ มีความเข้าใจ สามารถรับรู้โอกาสเสี่ยง รับรู้ ความรุนแรง รับรู้ประโยชน์ และรับรู้อุปสรรคได้มากขึ้น อันจะทำให้สามารถปฏิบัติตนเพื่อกันป้องกันอุบัติเหตุ บนท้องถนนได้นอกจากนี้ การมีส่วนร่วมของชุมชนในการ วางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน ในด้านการ สนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ อาทิ กล้องวงจรปิดที่ติดตั้งบริเวณ จุดเสี่ยง การติดตามการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ในด้านการสนับสนุนงบประมาณ การจัดเตรียมทีมกู้ภัยให้ มีความพร้อมในการช่วยเหลืออย่างต่อเนื่อง การมีส่วนร่วม ของตำรวจจราจรในการส่งตำรวจจราจร มาประจำ จุดเสี่ยง หน้าโรงเรียน ในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันและผู้บริหารโรงเรียน ในการสนับสนุนกระตุ้นเด็กนักเรียนอย่างต่อเนื่องในด้าน การจับจีที่ปลอดภัย ล้วนเป็นการปลูกฝัง และแก้ไขปัญหา ที่เป็นระบบต่อเนื่องต่อไป

ข้อเสนอแนะเพื่อการนำไปใช้

1. ด้านการบริหาร เทศบาล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีระบบความร่วมมือ หรือศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนน ที่ขับเคลื่อน วางแผนดำเนินงาน กำกับติดตาม และประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนที่เป็น รูปธรรม มีการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติที่ชัดเจนและทันสมัย
2. ด้านการจัดการศึกษา โรงเรียนหรือสถาบันการศึกษา ควรมีส่วนร่วมในการพัฒนาศักยภาพนักเรียนและเยาวชน โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของเด็กนักเรียน ในการอบรมแกนนำ นักเรียนด้านความปลอดภัยจราจรบนท้องถนน และควรจัด ให้มีการอบรม ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง และในทุกช่วงวัยของนักเรียน นอกจากนี้อาจเพิ่ม เติมเนื้อหาด้านการปฐมพยาบาล หรือการช่วยฟื้นคืนชีพ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้
3. ด้านปฏิบัติการบริหารทางการแพทย์ โรงพยาบาล ส่งเสริมสุขภาพตำบล ร่วมกับสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ

ผู้นำชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีการเตรียม ความพร้อมให้กับนักเรียน หรือเยาวชน โดยการมีส่วนร่วม กับทางโรงเรียนในการจัดอบรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน ตลอดจน การปฐมพยาบาล และการช่วย ฟื้นคืนชีพให้กับ โรงเรียนทุกโรงเรียนในความรับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อปลูกจิตสำนึก ให้มีความตระหนักรู้ในการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนต่อไป

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรทำวิจัยในกลุ่มเสี่ยงอื่น ๆ โดยนำรูปแบบการมี ส่วนร่วมของชุมชนในการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บนท้องถนน อาทิ กลุ่มวัยทำงานที่ทำงานในสถานประกอบการ ซึ่งมีการใช้ยานพาหนะที่เสี่ยง เช่น รถจักรยานยนต์

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากสมาคมเครือข่าย หมออนามัยวิชาการ โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุน สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

เอกสารอ้างอิง

- Awae, H., Akachi, N., Saleh, M., Suemae, H., & Awae, W. (2022). Development of Community-Based Traffic Accident Prevention Scheme an Integrated Area-Based Approach: The context of Narathiwat Province. *Princess of Naradhiwas University Journal*, 14(3), 282-299. [In Thai].
- Best, J. W., & Kahn, J. V. (2006). *Research in Education* (10thed.).Cape Town:Pearson Education.
- Chamuen, S. (2020). Development potential of traffic safety management model through operation center committee Road safety, Khuan Khanun District, Phatthalung Province. *Journal of Health and Environmental Education*, 5(3), 105-116. [In Thai].
- Cohen, J. (1988). *Statistic Power Analysis for Behavioral Sciences* (2nded.). Hillsdell, NJ: Lawrence Erlbaum.

- Cohen, J., & Uphoff, N. (1977). *Rural development participation: Concept and measures for project design implementation and evaluation*. Rural Development Committee Center for International Studies, Cornell University.
- Department of Disease Control, Ministry of Public Health. (2024). *Learning Manager Handbook*. Retrieved from <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1602020240829033009.pdf>[In Thai].
- Gulick, L., & Urwick, L. (1937). *Papers on the Science of Administration*. New York: Institute of Public Administration.
- Gupta, K. K., Attri, P. J., Singh, A, Kaur, H., & Kaur, G. (2016). Basic concepts for sample size calculation: Critical step for any clinical trials!. *Saudi Journal of Anaesthesia*, 10(3), 328-331.
- Hossain, S., Maggi, E., Vezzulli, A., & Mahmud, T. K. (2021). Determinants of Awareness about Road Accidents and Knowledge of Traffic Rules: Empirical Evidence from Khulna City in Bangladesh. *Theoretical Economics Letters*, 11 (6), 1247-1272.
- Janz, K. N., Campion, V. L., & Strecher, V. J. (2002). The Health Belief Model. In Glanz K. & Lewis F. M. & Rimerb K. (Eds.), *Health Behavior and Health Education Theory, Research, and Practice* (pp. 45-53). San Francisco: Jossey-Bass.
- Nakhon Pathom Provincial Road Safety Operation Center. (2024). *Nakhon Pathom Road Safety Action Plan 2024*, Retrieved from https://backoffice.minisite.disaster.go.th/apiv1/apps/minisite_DPMNPT/204/content/924/download?filename=3a098b02e2d67a733c661fa9bfbe89_ec.pdf. [In Thai].
- Namnaun, C., Noppan, P., Kingkaew, N., & Sumato, S. (2022). Effectiveness of Health Education Program for Motorcycle Accident Prevention among Technical Students in Ubon Ratchathani Province. *KKU Journal for Public Health Research*, 15(3), 24-37. [In Thai].
- Palapon, C., Intaraprajob, I., & Chanphong, S. (2021). The Safety Road and Volunteer of Traffic Accident Prevention in Chaiyaphum Province. *Journal of Modern Learning Development*, 6(6), 11-29. [In Thai].
- Phinyo, P., Phinyo, K., Thipornphan, K., & Shawong, P. (2022). The Development of Community Strengthening Model to Prevent Road Traffic Accidents in Ban Ped Sub-district, Mueang District, Khon Kaen Province. *Nursing Journal CMU*, 49(1), 160-174. [In Thai].
- Polit, D. F., Beck, C. T., & Owen, S. V. (2007). Is the CVI an Acceptable Indicator of Content Validity? Appraisal and Recommendations. *Research in Nursing & Health*, 30(4), 459-467.
- Poopiwkaew, W., Thongkum, W., & Tippayanate, N. (2018). Effects of driving safety program of motorcycle accident prevention among student in Rajabhat Mahasarakham University. *The Office of Disease Prevention and Control 9th Nakhon Ratchasima Journal*, 24(1), 76-85. [In Thai].
- Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation. (2022). *5 tools to drive the road safety operation center to the outcomes*. Retrieved from https://www.roadsafetythai.org/download_bookdetail-edoc-645.html [In Thai].

- Sarat, M. (2022). The Development of Road Safety Management Model by Systems and Mechanisms a Committee of the Road Safety Mueang Suang District, Roi-E. *Journal of Research and Health Innovative Development*, 3(1), 161-173. [In Thai].
- Sridet, R., Phimpunchaiyaboon, L., & Meesomsak, N. (2021). Road Traffic Accident: Motivation for Motorcycle Accident Prevention in Adolescents and Youth. *Journal of Nursing Siam University*, 22(43), 127-136. [In Thai].
- Srisatitnarakul, B. (2020). *Effect Size, Power Analysis, Optimal Sample Size Calculations using G*POWER Software*, Bangkok: Chulalongkorn University Press. [In Thai].
- Thailand Road Accidents Data Centre for Road Safety Culture. (2024a). *Cumulative Death Statistics of Thailand in 2024*. Retrieved from [https:// www. roadsafetythai.org/download_bookdetail-edoc-645.html](https://www.roadsafetythai.org/download_bookdetail-edoc-645.html) [In Thai].
- (2024b). *Report on Statistics of Vehicle Accident Victims Nationwide in 2023*. Retrieved from [https:// app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZWFKZWYzNjMtMzlmNy00ZGI1](https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZWFKZWYzNjMtMzlmNy00ZGI1) [In Thai].
- Thammawongsa, P. (2024). The Development of Road Safety Management Model by Operation Center Committee Road safety Kumphawapi District, Udon Thani. *Journal of Health and Developmental Education*, 9(10), 51-62. [In Thai].
- World Health Organization (WHO). (2024a). *Road Traffic Injuries*. Retrieved from [https://www. who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1)
- World Health Organization (WHO). (2024b). *Road Safety*. Retrieved from [https://www. who.int/thailand/our-work/roadsafety#:~:text=Thailand%20ranks%20ninth%20out%20of,83.8%25%20of%20all%20traffic%20deaths](https://www.who.int/thailand/our-work/roadsafety#:~:text=Thailand%20ranks%20ninth%20out%20of,83.8%25%20of%20all%20traffic%20deaths)