

## การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ

### ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

นายสรศักดิ์ สุกุลลิมมีชัย<sup>1</sup>, นางสาวนพพร จันทระเสนา<sup>2</sup>,

นางสาวปิยะนุช พรหมสาขา ณ สกลนคร<sup>3</sup>

### บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัดและราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานีการดำเนินการวิจัยแบ่งเป็น 3 ระยะคือ 1) ศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี 2) พัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการสนทนากลุ่ม (Focus Group) 3) ประเมินรูปแบบการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่พัฒนาขึ้นในประเด็นความเหมาะสมและความเป็นไปได้ กลุ่มตัวอย่าง 2กลุ่มคือประชาชนในพื้นที่ตำบลหนองหาน 376 คน สุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงและสุ่มตัวอย่างแบบง่ายที่เป็นตัวแทนคนสำคัญจากสมาชิกบ้าน วัดและราชการ เครื่องมือที่ใช้ในเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาและค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.89 วิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

### ผลการวิจัยพบว่า

ระยะที่ 1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี มากที่สุดคือปัจจัยด้านผู้ขับขี่ รองลงมาคือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ระยะที่ 2 รูปแบบการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางถนน ใน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ นโยบาย บุคคล และสิ่งแวดล้อม

ระยะที่ 3 ประเมินความคิดเห็นในประเด็นความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของรูปแบบการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.39$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุดทั้ง 2 ประเด็น คือ ด้านความเป็นไปได้ และด้านความเหมาะสม ( $\bar{X} = 4.58$ )

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ การมีนโยบายที่ชัดเจน การบูรณาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน และการกำกับติดตามอย่างต่อเนื่อง

**คำสำคัญ:** การพัฒนารูปแบบ, อุบัติเหตุจราจรทางถนน

<sup>1</sup> พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ โรงพยาบาลหนองหาน อ.หนองหาน จ.อุดรธานี ; e-mail: pimkuy@gmail.com

<sup>2</sup> พยาบาลวิชาการชำนาญการพิเศษ โรงพยาบาลหนองหาน อ.หนองหาน จ.อุดรธานี ; e-mail: aeedy111@hotmail.com

<sup>3</sup> พยาบาลวิชาการชำนาญการพิเศษ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนอุดรธานี จ.อุดรธานี ; e-mail: ppromsaka@yahoo.com

## ABSTRACT

Sorasak Sakunlimmeechai, Nopporn Chantharasena,  
Piyanuch Promsaka na sakolnakorn

This action research were to development Model of Participation to Prevent Road Traffic Accident by Engaging of Home, Temple, and Government Nong Han Sub-district, Udonthani. The study consisted of 3 phases: 1) Plan 2) Action 3) Observation and reflection. A multi-stage target group and a simple random was used to selected the 376 target group, including member of Home, Temple, and Government. The questionnaires were examined for the validity by the expert. The Cronbach's alpha coefficient was employed for verifying the reliability. The data collection included both qualitative and quantitative data. The quantitative data were analyzed by descriptive data: frequency, percentage mean, and standard deviation; and content analysis was used for qualitative data. Results of this study were as follows:

1. Factor of Road Traffic Accident, Nong Han Sub-District, Udonthani: found that the Personal and Environment.
2. The development model consisted of 3 components; (1) Policy (2) Personal and (3) Environment.
3. The evaluation of Development Model Prevent Road Traffic Accident Nonghan sub-district, Udonthani revealed that in the overall average of appropriate and possibility were at the high level ( $\bar{X} = 4.59$  SD = 0.85)

Conclusion: The success factor of this model is having a clear policy, integrating the participation of network partners and Enforcement the law.

**KEYWORDS:** Development Model, Participatory, Road Traffic Accident

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน เป็นปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่งของโลกซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสีย การบาดเจ็บ ความพิการ และทรัพย์สิน โดยสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจากรายงานองค์การอนามัยโลก พ.ศ.2561 (Global Status Report on Road Safety, 2018) พบว่าในแต่ละปีประชาชนทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณ 1.35 ล้านคน หรือกว่า 3,400 คนต่อวัน นอกจากนี้ ประมาณ 20 – 50 ล้านคน มีความพิการตามมา และยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ของประชากรอายุ 15 – 29 ปี พบเพศชายเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิงเกือบ 3 เท่า และ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลกโดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 ต่อแสนประชากร เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดเป็นอันดับ 1 โดยเฉพาะการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มีอัตราอยู่ที่ 26.3 ต่อประชากรแสนคนคิดเป็นอันดับ 1 ของโลกด้วย ในขณะที่ประเทศในกลุ่มอาเซียนมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุดังนี้ มาเลเซีย 14.9 กัมพูชา 12.3 และลาว 9.6 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ จากข้อมูลสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่า 2 เท่า (รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม, 2560)

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ.2561 – 2565 มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 103,261 , 99,087 , 93,326 , 99,855 และ 84,233 ครั้ง และจำนวนผู้เสียชีวิต 8,338 , 8,648 , 7,265 , 6,620 และ 5,847 คน ตามลำดับ (<http://trso.thairoads.org/statistic/national/N-SPI-A/N-SPI-A1/N-SPI-A1-02> สืบค้นเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2566) ซึ่งจะเห็นว่าแนวโน้มมีลดลงแต่ยังพบว่าอัตราการอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 35.64) รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 30.67) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ 16.96) อุบัติเหตุเหล่านี้มักมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยด้วยกัน ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ (2) ปัจจัยด้านรถหรือยานพาหนะ (3) ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม และ (4) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน , 2559) อุบัติเหตุที่เป็นผลมาจากปัจจัยทั้ง 4 ข้างต้นนี้ เป็นสาเหตุที่สามารถป้องกันได้หากได้รับความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน วางแผนบูรณาการเฝ้าระวังและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรซึ่งจะช่วยลดการสูญเสียที่จะตามมาได้

จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่มีเนื้อที่ประมาณ 11,730 ตารางกิโลเมตร (ประมาณ 7,331,438.75 ไร่) และเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขงมีประชากรอาศัยอยู่ 1,566,510 คน (<https://dashboard.anamai.moph.go.th> สืบค้นเมื่อ 30 กรกฎาคม 2566) พบรายงานอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ.2565 มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 17,119 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 19,895 ราย มีผู้พิการ 26 ราย และมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 486 ราย คิดเป็นอัตราตาย 30.85 ต่อแสนประชากร และในปี พ.ศ. 2566

มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 15,189 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 18,374 ราย มีผู้พิการ 52 ราย และมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 384 ราย คิดเป็นอัตราตาย 24.38 ต่อแสนประชากร จุดเสี่ยงที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ ถนนอุดรธานี – สกลนคร (ถนนหมายเลข 22) คิดเป็นร้อยละ 58.06

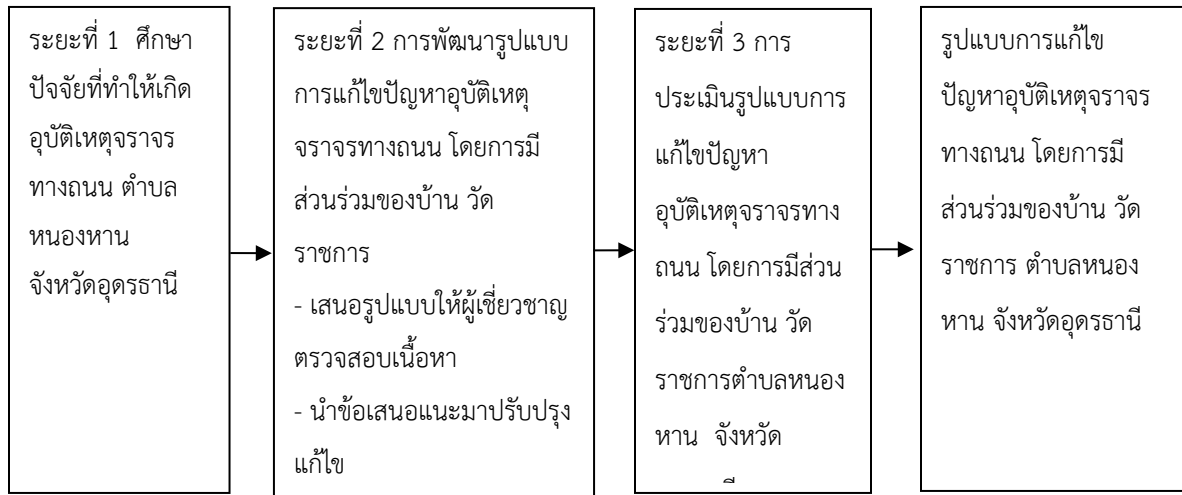
ตำบลหนองหานมีเนื้อที่ 47,525 ไร่ มีประชากรอาศัยอยู่รวมทั้งสิ้น 17,517 คน (ข้อมูลเดือนกรกฎาคม 2565) ระยะทางห่างจากตัวจังหวัด 35 กิโลเมตร มีถนนสายหลักเชื่อมระหว่างจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดสกลนคร (ถนนหมายเลข 22) เป็นถนน 4 เลน ระยะทางยาวถึง 20 กิโลเมตร รวมทั้งเป็นเส้นทางลัดของรถโดยสารประจำทาง รถยนต์โดยสารปรับอากาศ ไปกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว พืชไร่บ้านเชียง คำชะโนด มีรถวิ่งผ่านเป็นจำนวนมากการจราจรคับคั่งโดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เป็นต้น ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และพบว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2563 – 2565 มีผู้เสียชีวิต 1, 3 และ 4 ราย คิดเป็นอัตราตาย 5.71, 17.13 และ 22.83 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ จากการวิเคราะห์พบว่า พฤติกรรมที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตมากที่สุด คือ ขับชี่ยานพาหนะไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ และขับเร็ว จุดเสี่ยงมากที่สุด คือ ถนนอุดรธานี – สกลนคร (ถนนหมายเลข 22) เป็นถนน 4 เลน ระยะทางยาวหลายกิโลเมตร และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 16.00 – 20.00 น.

ตำบลหนองหานได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนโดยมีศูนย์อำนวยการปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ระดับตำบลเป็นผู้ประสานงาน แต่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ เนื่องจากประชาชนขาดความตระหนักนโยบายและแนวทางการดำเนินงานยังไม่ชัดเจน การประสานงานระหว่างหน่วยงานความต่อเนื่องและการใช้ข้อมูลร่วมกันมาวางแผนแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังนั้น ผู้ศึกษาได้เล็งเห็นความสำคัญของการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน จึงสนใจที่จะพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ขึ้นเพื่อให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจร จะส่งผลให้ลดการสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เป็นการส่งเสริมให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี
2. เพื่อพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

### กรอบแนวคิดในการศึกษา



### ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ได้ทราบปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี
2. ได้รูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action research) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี แบ่งเป็น 3 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

ประชากรที่ศึกษา คือ ประชาชนอายุ 18 ปี ขึ้นไป ในเขตตำบลหนองหาน 17,513 คน

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ Krejcie & Morgan ได้ 376 คน และมีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) สุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random sampling) โดยการจับสลากแบบไม่คืนที่ ตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ ดังนี้

- 1) กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้นำชุมชน ตำรวจ ครู พระภิกษุ และเจ้าหน้าที่สาธารณสุข
- 2) ประชาชนผู้ขับขี่ในพื้นที่และตัวแทนอาสาสมัครประจำหมู่บ้าน

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

### 1. ลักษณะเครื่องมือที่ใช้

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ผู้วิจัยพัฒนามาจากแบบสอบถามของเนตรนภา สร้อยแก้วและนพพร จารุมณี และจากการทบทวนวรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ตำแหน่ง และระยะเวลาการปฏิบัติงาน เป็นแบบตรวจสอบรายการ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วยทั้งหมด 5 ด้าน ดังนี้ คือ 1) ด้านผู้ขับขี่ 2) ด้านยานพาหนะ 3) ด้านถนน 4) สิ่งแวดล้อม 5) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scales) ซึ่งกำหนดระดับ ดังนี้ 5 หมายถึง ในระดับมากที่สุด 4 หมายถึง ในระดับมาก 3 หมายถึง ในระดับปานกลาง 2 หมายถึง ในระดับน้อย 1 หมายถึง ในระดับน้อยที่สุด

2. คุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้ศึกษาได้พัฒนาแบบสอบถามขึ้นมาและเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความตรงด้านเนื้อหา (Content Validity) ของข้อคำถามโดยหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับนิยามศัพท์เฉพาะ (Index of Items Objective Congruence : IOC) และมีค่า IOC ระหว่าง 0.5 - 1 จึงนำไปใช้ได้ โดยการใช้การพิจารณาดังนี้ +1 เห็นว่า สอดคล้องตามนิยามศัพท์เฉพาะ 0 เห็นว่า ไม่แน่ใจ -1 เห็นว่า ไม่สอดคล้องตามนิยามศัพท์เฉพาะ นำแบบสอบถามมาปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะเสร็จแล้ว นำไปใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งนี้ผู้วิจัยเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC ระหว่าง 0.6 - 1.00 มาใช้เป็นข้อคำถามและปรับปรุงตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ และทดสอบหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา ของครอนบาค (Cronbach's alpha Coefficient) (สมชาย วรกิจเกษมสกุล, 2554) โดยได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.89

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัยในครั้งนี้ ผู้ศึกษาดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง และมีขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยแจกแบบสอบถามให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน และผู้ช่วยวิจัยในการช่วยเก็บข้อมูล และติดตามรวบรวมแบบสอบถามคืนด้วยตัวเอง

### 4. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามโดยใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) 2) ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scales) วิเคราะห์โดยใช้แจกแจงความถี่ ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ระยะที่ 2 การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานีโดยการสนทนากลุ่ม ใช้กรอบการมีส่วนร่วม 4 กระบวนการ คือ 1) การค้นหาปัญหา 2) การวางแผนดำเนินการ 3) การลงมือปฏิบัติงาน 4) การติดตามประเมินผลและใช้เทคนิคการสนทนากลุ่ม (Focus Group) นำผลการศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยพิจารณาด้านที่มีปัญหา ตั้งแต่ระดับมากขึ้นไปในระยะที่ 1 มาเป็นข้อมูลในการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุจราจรทางถนน ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในระยะที่ 2 ประกอบด้วย ผู้แทนจากบ้าน วัด ราชการได้แก่ กำนันหรือผู้ใหญ่บ้าน ผู้ขับขี่ยานพาหนะ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน พระภิกษุสงฆ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ครูโรงเรียนในเขตพื้นที่ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข จำนวน 30 คน ซึ่งเป็นการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

กลุ่มเป้าหมายในการศึกษาระยะที่ 2 คือ ผู้แทนจากบ้าน วัด ราชการได้แก่ ผู้นำชุมชน ตำรวจ ครู พระภิกษุ และเจ้าหน้าที่สาธารณสุข วิทยุในพื้นที่และตัวแทนอาสาสมัครประจำหมู่บ้านจำนวน 30 คน ซึ่งเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบบันทึกผลการสนทนากลุ่ม (Focus Group) โดยผู้วิจัยได้ศึกษาหลักการ วิธีการดำเนินงานก่อนนำไปเก็บข้อมูล

#### การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ผู้ศึกษาส่งหนังสือขอเชิญกลุ่มเป้าหมายประชุมกำหนดวันและเวลาเพื่อแลกเปลี่ยน เรียนรู้โดยการสนทนากลุ่ม

2) ผู้ศึกษากล่าวแนะนำตัวและผู้ช่วย 2 คน พร้อมบอกวัตถุประสงค์ในการจัดประชุมกำหนดขอบเขตให้ชัดเจนว่าจะสนทนากลุ่มเกี่ยวกับเรื่องอะไร มีเป้าหมายอย่างไร กลุ่มเป้าหมายเป็นใคร วิธีการประชุมเป็นอย่างไร กำหนดเวลาให้ชัดเจนและนำเสนอข้อมูลที่ได้จากระยะที่ 1 เป็นกรอบในการสนทนากลุ่มพร้อมทั้งขออนุญาตจดบันทึกและบันทึกเสียง ภาพถ่ายเพื่อความครอบคลุมของเนื้อหา

3) ผู้ศึกษาจัดแบ่งกลุ่มเป็น 2 กลุ่มเท่าๆ กัน 4) ให้แต่ละกลุ่มแต่งตั้งประธานและผู้นำเสนอโดยใช้เวลาในการประชุม 1 ชั่วโมงและนำเสนอกลุ่มละ 10 - 15 นาที จากนั้นสรุปการประชุมและผู้ศึกษากล่าวขอบคุณกลุ่มเป้าหมาย

#### การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากการสนทนากลุ่ม การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลโดยการตรวจสอบข้อมูลสามเส้า (Data Triangulation) โดยนำข้อมูลทั้งในรูปแบบเอกสาร ผลการสังเกต ผลการสนทนากลุ่มที่บันทึก เก็บรวบรวมมาได้จากแหล่งต่างๆ ที่มีความแตกต่างกันทั้งในด้านเวลา สถานที่ และจากตัวบุคคล มาสรุปรวม เปรียบเทียบความสอดคล้อง รวมทั้งเพิ่มเติมประเด็นที่สำคัญให้มีเนื้อหาสาระที่สมบูรณ์และครอบคลุมประเด็นที่กำหนด

ระยะที่ 3 ประเมินรูปแบบการแก้ไขปัญหาคู่เหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นการสอบถามความคิดเห็นถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของ รูปแบบที่พัฒนาขึ้น ประกอบด้วย ผู้แทนจากบ้าน วัด ราชการได้แก่ กำนันหรือผู้ใหญ่บ้าน ผู้ขับชี่ยานพาหนะ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน พระภิกษุสงฆ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ครูโรงเรียนในเขตพื้นที่ เจ้าหน้าที่ สาธารณสุข จำนวน 30 คน ซึ่งเป็นการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการประเมิน เครื่องมือที่ใช้เป็นเครื่องมือที่ใช้ประเมินความคิดเห็น ต่อรูปแบบการแก้ไข ปัญหาคู่เหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ว่ามี ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ โดยใช้แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scales) โดยกำหนดเกณฑ์การแปลผลดังนี้ คะแนน 5.00 หมายถึง มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ระดับมากที่สุด คะแนน 4.00 หมายถึง มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ระดับมาก คะแนน 3.00 หมายถึง มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ระดับปานกลาง คะแนน 2.00 หมายถึง มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ใน ระดับน้อย คะแนน 1.00 หมายถึง มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ระดับน้อยที่สุด การวิเคราะห์ความ เหมาะสม ความเป็นไปได้ของรูปแบบการแก้ไขปัญหาคู่เหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ โดยโดยใช้แจกแจงความถี่ ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

### การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูล

ผู้ศึกษาได้ให้ข้อมูลในการจัดสนทนากลุ่มและการพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูล โดยการแนะนำตัวเองแจ้ง วัตถุประสงค์ของการดำเนินการสนทนากลุ่มนัดเวลาโดยใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ชั่วโมงและพิทักษ์สิทธิตั้งแต่เริ่มต้น กระบวนการเก็บข้อมูลจนกระทั่งนำเสนอผลการศึกษา และขอความร่วมมือในการให้ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลแต่ละ ราย ขออนุญาตบันทึกการสนทนากลุ่ม การบันทึกเสียงข้อมูลที่ได้จะเป็นความลับและจะไม่นำข้อมูลที่ได้จากการ สนทนากลุ่มไปเปิดเผยต่อบุคคลอื่น กลุ่มเป้าหมายสามารถออกจากการศึกษาได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องชี้แจงเหตุผล

### สรุปผลการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาคู่เหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วม ของบ้าน วัดราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ผู้ศึกษาสามารถสรุปผลการวิจัยได้ ดังต่อไปนี้

### ระยะที่ 1 ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อมูลทั่วไป (N=376)



ข้อมูล	ผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
หญิง	339	90.15
ชาย	37	9.84
2. อายุ		
ต่ำกว่า 30 ปี	11	3
31-40 ปี	28	7.40
41-50 ปี	142	37.76
มากกว่า 50 ปี	195	51.86
3. สถานภาพ		
โสด	28	7.44
คู่	300	79.78
หม้าย	39	10.37
หย่าร้าง	9	2.39
4. การศึกษา		
ประถมศึกษา หรือ ต่ำกว่า	97	25.79
มัธยมศึกษา	256	68.08
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	17	4.52
ปริญญาตรีขึ้นไป	6	1.59
5. อาชีพ		
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	103	27.39
พนักงานเอกชน	28	7.44
ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	53	14.09
รับจ้างทั่วไป	153	40.69
อื่นๆ	39	10.37

ข้อมูล	ผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน	ร้อยละ
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
น้อยกว่า 5,000 บาท	122	32.44
5,001 - 10,000บาท	172	45.14
10,001 - 15,000 บาท	58	15.42
15,001- 20,000 บาท	12	3.19
20,001- 25,000 บาท	6	1.59
25,001 บาทขึ้นไป	6	1.59
7. ยานพาหนะที่ใช้		
รถจักรยานยนต์	169	44.94
รถยนต์	125	33.44
รถจักรยานยนต์/รถยนต์	39	10.37
รถสามล้อ/รถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้าง	39	10.37
รถโดยสาร/รถสิบล้อ/รถพ่วง	4	1.06

จากตารางที่ 1 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 90.15 อายุมากกว่า 50 ขึ้นไปร้อยละ 51.58 สถานภาพคู่ ร้อยละ 79.78 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 68.08 อาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 40.69 รายได้เฉลี่ยที่ 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 45.14 และส่วนมากใช้รถจักรยานยนต์ร้อยละ 55.31

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม (N=376)

ข้อมูล	ผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน	ร้อยละ
8. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน		
เคย	164	43.61
ไม่เคย	212	56.3
9. ความเร็วที่ท่านใช้ในการขับรถ		
น้อยกว่า 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง	266	71.74
90-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง	104	27.65

ข้อมูล	ผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน	ร้อยละ
มากกว่า 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง	6	15.90
10.การฝ่าฝืนกฎจราจร		
เคย	235	61.20
ไม่เคย	149	38.80
11. การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ		
ประจำ	57	15.15
บางครั้ง	278	73.93
ไม่เคย	41	10.90
12.การรัดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ		
ทุกครั้ง	237	63.03
บางครั้ง	132	35.10
ไม่เคย	7	1.86
13. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับหรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์		
ทุกครั้ง	267	26.06
บางครั้ง	267	71.01
ไม่เคย	11	2.92
14. การทำโครงการลดอุบัติเหตุจราจรในชุมชน		
ไม่เห็นด้วย	3	0.79
เห็นด้วย	373	99.21

จากตารางที่ 2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 43.61 ใช้ความเร็วในการขับรถน้อยกว่า 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 71.74 มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากถึง ร้อยละ 61.20 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ร้อยละ 89.08 รัดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถยนต์ ร้อยละ 63.03 และสวมหมวกนิรภัยขณะขับหรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์ ทุกครั้งเพียงร้อยละ 26.06

ตารางที่ 3 ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี (N=376)

ปัจจัย	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	SD	แปลผล
1. ด้านผู้ขับขี่	4.56	0.67	มากที่สุด
2. ด้านพาหนะ	3.95	1.05	ปานกลาง
3. ด้านถนน	4.33	0.85	มาก
4. ด้านสิ่งแวดล้อม	4.48	0.71	มาก
5. ด้านกฎหมายและการบังคับใช้	4.37	0.77	มาก
<b>รวม</b>	<b>4.33</b>	<b>0.85</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 3 พบว่า ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมอยู่ในระดับมาก ค่า  $\bar{X} = 4.33$   $SD = 0.85$  วิเคราะห์รายด้านพบว่าระดับมากที่สุดคือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่  $\bar{X} = 4.56$   $SD = 0.67$  รองลงมาคือปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและปัจจัยด้านกฎหมายและการบังคับใช้  $\bar{X} = 4.48$   $SD = 0.71$  และ  $\bar{X} = 4.37$   $SD = 0.77$  ตามลำดับ ส่วนปัจจัยอื่นๆอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านผู้ขับขี่ (N=376)

ด้านผู้ขับขี่	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	SD	แปลผล
1. ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่	4.60	0.74	มากที่สุด
2. ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้เรื่องกฎจราจร	4.73	0.66	มากที่สุด
3. การแต่งกายให้รัดกุม เหมาะสม ไม่รุ่มร่ามขณะขับขี่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.60	0.73	มากที่สุด
4. ท่านคิดว่าทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พุดคุยกับผู้ขับขี่อื่น เป็นสิ่งไม่ควรทำอย่างยิ่ง	4.76	0.67	มากที่สุด
5. สุขภาพผู้ขับขี่เป็นสิ่งสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุเช่น ไม่มีโรคประจำตัว ไม่ดื่มสุรา ไม่ทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท ขณะขับขี่	4.62	0.74	มากที่สุด
6. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.70	0.66	มากที่สุด
7. ท่านคิดว่าผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	4.52	0.77	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.56</b>	<b>0.67</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 4 พบว่า ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ โดยรวมอยู่ในระดับมาก  $\bar{X} = 4.56$   $SD = 0.67$  วิเคราะห์รายด้านพบว่า ระดับมากที่สุดคือประเด็นผู้ขับขี่ทุกคนทำกิจกรรมอื่นขณะขับขี่ยานพาหนะ เช่น ถ่ายรูป ใช้โทรศัพท์ พูดคุยกับผู้ขับขี่อื่น เป็นสิ่งไม่ควรทำอย่างยิ่ง  $\bar{X} = 4.76$   $SD=0.67$

ตารางที่ 5 ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านพาหนะ (N=376)

ด้านพาหนะ	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	SD	แปลผล
1. การนำรถเข้าตรวจสภาพตามกำหนดระยะเวลา ตามมาตรฐานกรมขนส่ง	3.85	1.12	ปานกลาง
2. ยานพาหนะที่ชำรุดมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.60	0.73	มากที่สุด
3. การซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ชำรุดให้กลับมามีสภาพปกติพร้อมใช้งานช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.47	0.86	มาก
4. การประกันภัยรถภาคบังคับเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง	4.42	0.81	มาก
5. ยานพาหนะที่นำมาใช้ ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด	4.46	0.80	มาก
6. ไม่ควรดัดแปลงส่วนของรถ เช่น เปลี่ยนสีของโคมไฟหน้ารถเป็นไฟซีนอล เปลี่ยนขนาดท่อไอเสียให้ใหญ่ขึ้น เปลี่ยนเสียงสัญญาณแตรเป็นเสียงอื่นหรือแตรลม เป็นต้น	4.44	0.93	มาก
<b>รวม</b>	<b>3.95</b>	<b>1.05</b>	<b>ปานกลาง</b>

จากตารางที่ 5 พบว่า ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านพาหนะ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง  $\bar{X} = 3.95$   $SD = 1.05$  วิเคราะห์รายด้านพบว่า ระดับมากที่สุด คือ ยานพาหนะที่ชำรุดมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้  $\bar{X} = 4.60$   $SD = 0.73$  ส่วนประเด็นอื่นๆอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก

**ตารางที่ 6** ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านถนน (N=376)

ด้านถนน	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	SD	แปลผล
1. ท่านคิดว่าถนนเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	4.11	1.13	มาก
2. สภาพถนนชำรุดมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ	4.62	0.77	มากที่สุด
3. การควบคุมคุณภาพวัสดุก่อสร้างให้ถูกต้องตรงตามมาตรฐานงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวงเป็นสิ่งสำคัญ	4.63	0.72	มากที่สุด
4. การทำความสะอาดถนนอยู่เสมอไม่ให้มีเศษขยะ หิน ดินทราย ลดอุบัติเหตุได้	4.53	0.75	มากที่สุด
5. การวางสิ่งของกีดขวางบนพื้นที่ถนนและทางเท้าทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	4.55	0.81	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.33</b>	<b>0.77</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 6 พบว่า ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านถนน โดยรวมอยู่ในระดับมาก  $\bar{X} = 4.33$  SD= 0.77 วิเคราะห์รายด้านพบว่า มากที่สุดทุกประเด็น ยกเว้นประเด็น ถนนเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก  $\bar{X} = 4.11$  SD= 1.13

**ตารางที่ 7** ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านสิ่งแวดล้อม (N=376)

ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	SD	แปลผล
1. การติดตั้งป้ายเครื่องหมายนำทางแสดงสภาพหรือลักษณะของถนนเป็นสิ่งสำคัญ	4.45	0.81	มาก
2. ป้ายเครื่องหมายจราจรที่ชัดเจนและถูกต้องช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.30	0.90	มาก
3. การตัดแต่งต้นไม้ การจัดทำป้ายโฆษณา หรือติดตั้งกระจกโค้งจราจรบริเวณข้างทาง และจุดเสี่ยงอันตราย ช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.40	0.85	มาก
4. การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างหรือไฟกระพริบเพิ่มเติม บริเวณจุดเสี่ยงอันตราย ทางแยกทางต่างระดับ ทางลาดชัน ทางโค้งรัศมีแคบช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.39	0.87	มาก

ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	SD	แปลผล
5. ควรติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนในบริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลัคนำทาง หรือไฟกระพริบ	4.52	0.77	มากที่สุด
6. ควรมีการตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนนให้ชัดเจนช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.70	0.66	มากที่สุด
7. การติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด และกล้องจับความเร็ว ช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.52	0.77	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.48</b>	<b>0.71</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 7 พบว่า ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านสิ่งแวดล้อม โดยรวมอยู่ในระดับมาก  $\bar{X} = 4.48$   $SD = 0.71$  วิเคราะห์รายด้าน มากที่สุดคือ การตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนนให้ชัดเจนช่วยลดอุบัติเหตุได้ การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นทดแทนในบริเวณที่ไม่เอื้อต่อการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างเช่น ปุ่มสะท้อนแสง หลัคนำทาง หรือไฟกระพริบและการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิด และกล้องจับความเร็ว ช่วยลดอุบัติเหตุได้  $\bar{X} = 4.70$   $SD = 0.66$ ,  $\bar{X} = 4.52$   $SD = 0.77$  และ  $\bar{X} = 4.52$   $SD = 0.77$  ตามลำดับ ส่วนด้านอื่นๆอยู่ในระดับมาก

**ตารางที่ 8** ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ (N=376)

ด้านกฎหมายและการบังคับใช้	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	SD	แปลผล
1. ควรมีการบังคับใช้กฎจราจรอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง เช่น ใบอนุญาตขับขี่ ตรวจจับแอลกอฮอล์ ขับรถย้อนศร การจำกัดความเร็ว	4.48	0.88	มาก
2. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาค	4.06	1.19	มาก
3. การสร้างมาตรการทางสังคม/ข้อตกลงชุมชน เช่นการตั้งด่านในชุมชน ช่วยลดอุบัติเหตุได้	4.30	0.90	มาก
4. ควรมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎการจราจรที่ควรทราบ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์	4.27	0.98	มาก

ด้านกฎหมายและการบังคับใช้		ระดับความคิดเห็น		
		$\bar{X}$	SD	แปลผล
5	ควรมีการอบรมให้ความรู้กฎหมายจราจรแก่ประชาชน	4.30	0.90	มาก
<b>รวม</b>		<b>4.37</b>	<b>0.77</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 8 พบว่า ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก  $\bar{X} = 4.37$   $SD = 0.77$  วิเคราะห์รายด้าน พบระดับมากทุกประเด็น  $\bar{X} = 4.48$   $SD = 0.88$ ,  $\bar{X} = 4.30$   $SD = 0.90$ ,  $\bar{X} = 4.27$   $SD = 0.98$  และ  $\bar{X} = 4.06$   $SD = 1.19$ , ตามลำดับ

จากผลการศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน มากที่สุด คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ รองลงมาคือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ส่วนปัจจัยอื่นๆอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก ผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวเป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยใช้เทคนิคการสนทนากลุ่ม (Focus Group) ในการศึกษาในระยษที่ 2

ระยะที่ 2 การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี การศึกษาในระยะที่ 2 โดยการสนทนากลุ่ม (Focus Group) ณ ศาลา วัดสามัคคีบำเพ็ญผล ต.หนองหาน อำเภอหนองหานจังหวัดอุดรธานี โดยกลุ่มเป้าหมาย คือผู้แทนจากบ้าน วัด ราชการ ได้แก่ ผู้นำชุมชน ตัวแทนประชาชน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน พระภิกษุสงฆ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ตัวแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครูโรงเรียนในเขตพื้นที่ เจ้าหน้าที่สาธารณสุขในพื้นที่ จำนวน 30 คน ผู้วิจัยได้นำผลการศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางในระยะที่ 1 ซึ่งพบว่ามากที่สุด คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ รองลงมาคือ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม นำมากำหนดเป็นประเด็นแนวทางคำถามและข้อมูลประกอบในการสนทนากลุ่มตามกรอบของการมีส่วนร่วม 4 กระบวนการ ผลการสนทนากลุ่ม นำมาพัฒนารูปแบบทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ดังนี้ คือ นโยบาย บุคคล และสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 9 แสดงรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่

รูปแบบเดิม	รูปแบบใหม่
1. จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความ	รูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่ได้พัฒนาขึ้นประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ คือ
	1. นโยบาย



รูปแบบเดิม	รูปแบบใหม่
ปลอดภัยทางถนน	1.1 นโยบายที่ชัดเจน จนถึงชุมชนได้แก่ นโยบายระดับอำเภอ ระดับตำบลและมาตรการชุมชนในหมู่บ้าน
ระดับอำเภอ	
หนองหาน	1.2 การใช้มาตรการชุมชนและบังคับใช้กฎหมาย อย่างจริงจังต่อเนื่อง
2. มีการจัดประชุม	1.3 บูรณาการทุกภาคส่วนได้แก่ คนในบ้าน พระในวัด และส่วนราชการต่างๆ
เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ	1.4 ระบบสารสนเทศและการจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ทันเวลา
3. ดำเนินการในพื้นที่ชุมชน หมู่บ้าน โดยการจัดตั้งด่านชุมชน เพื่อสร้างความร่วมมือของประชาชน	1.5 ระบบการสอบสวนรวดเร็วมีประสิทธิภาพและรายงานตลอด 24 ชั่วโมง
4. รณรงค์ลดอุบัติเหตุในชุมชน	1.6 ใช้ระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการสื่อสาร
5. การติดตามประเมินผล ประชุมเพื่อรับทราบสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน	1.7 การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 24 ชั่วโมง
	1.8 ประชุมติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
	1.9 มาตรการ 3 ด้านได้แก่ด้านครอบครัว ด้านชุมชน ด้านตำรวจ
	ตรวจเป้าแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่
	1.10 สร้างจิตอาสาต้านจรรยาจรตั้งแต่ในหมู่บ้าน โรงเรียนหรือสถานที่ราชการ
	1.11 รณรงค์ป้องปรามเด็กซิ่งหรือตีปีกแมงขึ้นาก
	2. ด้านบุคคล
	2.1 แต่งตั้งคณะกรรมการระดับหมู่บ้าน ชุมชน ตำบล
	2.2 จัดทำแผนยุทธศาสตร์ กำหนดบทบาทหน้าที่ให้ชัดเจน
	2.3 ฝึกอบรม สัมมนา ความรู้และการฝึกปฏิบัติในเรื่องกฎจราจร ให้กับเยาวชนในโรงเรียน ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน และพระภิกษุในวัด
	2.4 ประชาสัมพันธ์เรื่องกฎจราจร เจริญรุก ตั้งแต่โรงเรียนชุมชน สถานที่ราชการ
	2.5 รณรงค์การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เมาไม่ขับ ขับรถโดยคาดเข็มขัดนิรภัยสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ งานบุญปลอดภัยเป็นต้น

รูปแบบเดิม	รูปแบบใหม่
	2.6 วัดเป็นศูนย์กลางของชุมชน สนับสนุนวัดให้อบรมเรื่อง การงดเหล้า เมาไม่ขับ ยาเสพติด
	3. ด้านสิ่งแวดล้อม
	3.1 ถนน มีการซ่อมบำรุงและทำความสะอาดสม่ำเสมอ และจัดให้มีไฟฟ้าส่องสว่างให้ใช้งานได้ดี
	3.2 มีสัญญาณไฟกระพริบเตือนให้เห็นได้ชัดเจนทุกจุดทางโค้ง ทางแยก
	3.3 กำหนดจุดเสี่ยงที่อันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อย
	3.4 ป้ายจราจรและป้ายบอกเส้นทางชัดเจน
	3.5 สัญญาณไฟจราจร ป้ายเครื่องหมายนำทาง แสดงสภาพหรือลักษณะของถนนให้ชัดเจน
	3.6 ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดที่ ๆ เป็นจุดเสี่ยง

ระยะที่ 3 การประเมินรูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผล ความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมายในประเด็นความเหมาะสมและความเป็นไปได้ (N=30)

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน	แปลผล
	$\bar{X}$	มาตรฐาน	
ความเหมาะสม	4.32	0.75	มาก
ความเป็นไปได้	4.34	0.70	มาก
โดยรวม	4.33	0.73	มาก

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มเป้าหมายมีความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านอยู่ในระดับมากทั้ง 2 ประเด็น คือ ด้านความเป็นไป ด้านความเหมาะสม

**ตารางที่ 11** ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผล ความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมายในประเด็นความเหมาะสม (N=30)

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	$\bar{X}$	SD	
1. รูปแบบมีความสอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน	4.31	0.86	มาก
2. สนองตอบนโยบายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	4.34	0.78	มาก
3. มีความเหมาะสมกับความต้องการแก้ปัญหา	4.36	0.76	มาก
<b>โดยรวม</b>	<b>4.32</b>	<b>0.70</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มเป้าหมายมีความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ในประเด็นความเหมาะสม โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อ

**ตารางที่ 12** ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผล ความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมายในประเด็นความเป็นไปได้ (N=30)

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	$\bar{X}$	SD	
1. สามารถนำไปใช้ได้จริง	4.40	0.73	มาก
2. เข้าใจง่ายไม่ยุ่งยาก	4.23	0.89	มาก

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน	แปลผล
	มาตรฐาน		
	$\bar{X}$	SD	
3. มีความเป็นไปได้ที่จะยอมรับไม่ต่อต้าน	4.18	0.82	มาก
4. ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากบุคลากรที่เกี่ยวข้อง	4.27	0.85	มาก
<b>โดยรวม</b>	<b>4.34</b>	<b>0.75</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มเป้าหมายมีความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ในประเด็น ความเป็นไปได้ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้ออยู่ในระดับมากทุกข้อเช่นกัน

### อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษา การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ผู้ศึกษาพบประเด็นสำคัญ เพื่อนำมาอภิปราย ดังนี้

1. ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนนด้านผู้ขับขี่ คือ การไม่รู้หรือไม่เคารพกฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย ขาดทักษะในการขับขี่ ไม่ชำนาญเส้นทางและการเดินทางเลนซ้าย ขี่รถย้อนศร มีพฤติกรรมประมาท คึกคะนอง และไม่มีน้ำ ใจในการใช้รถใช้ถนน

สอดคล้องกับ การศึกษาของ เนตรนภา สร้อยแก้ว (2563) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษา นักเรียนอาชีวศึกษาสถานศึกษาตัวอย่างจังหวัดสระบุรี พบว่า สภาพรถจักรยานยนต์ดัดแปลงและประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ และผลจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่าปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ด้านวิศวกรรมศาสตร์มีความสัมพันธ์ต่อปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ด้านสภาพถนนเรื่องไม่มีการติดตั้งป้าย การสวมหมวกนิรภัย และด้านสภาพแวดล้อมเรื่องทัศนวิสัยมีต้นไม้บังบริเวณทางเข้าสถานศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้วยเหตุนี้จึงได้จัดอบรมพื้นฐานทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจร มาตรการเสริมสร้างกิจกรรมแนะแนวพูดคุยแชร์ประสบการณ์ โครงการมีวินัยจราจรการขับขี่สวมหมวกนิรภัย 100% และมาตรการควบคุมการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้หลักการ 3E ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 100% และในเรื่องทัศนวิสัยมีต้นไม้บังที่บริเวณทางเข้าสถานศึกษา มีความคิดเห็นว่ามีควม

เสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่จำนวน 42 คน และไม่มีความเสี่ยงอยู่ที่จำนวน 34 คน หลังวางมาตรการพบว่า ทุกคนมีความคิดเห็นไปในแนวทางเดียวกันว่าไม่มีความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจำนวน 76 คนร้อยละ100

และสอดคล้องกับผลการศึกษา นวพร จารุมณี (2561) ที่ศึกษาเรื่อง การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านแรกคือด้านผู้ขับขี่ที่เกิดจากการไม่ทราบกฎจราจรและการขาดทักษะในการขับขี่ ด้านที่ 2 คือด้านยานพาหนะเกิดจากการใช้พาหนะที่ไม่พร้อมใช้งานและการใช้ผิดประเภท ด้านที่ 3 คือด้านถนนเกิดจากสภาพผิวจราจรชำรุดและลักษณะถนนแคบแค้ง ด้านที่ 4 คือด้านสิ่งแวดล้อมเกิดจากการติดตั้งป้ายและสภาพอากาศที่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น และด้านที่ 5 ด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายขาดความต่อเนื่องและเลือกปฏิบัติส่วนการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนของหน่วยงานแบ่งออกเป็น 5 หน่วยงานหลัก ได้แก่ 1) เจ้าหน้าที่จราจรดำเนินการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรบังคับใช้กฎหมาย 2) กรมทางหลวงดำเนินการสำรวจซ่อมแซมถนน อุปกรณ์ควบคุมจราจรและไฟฟ้าส่องสว่าง 3) เจ้าหน้าที่สาธารณสุขดำเนินการให้ความรู้และให้การช่วยเหลือฉุกเฉิน 4) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ด้านจราจร สนับสนุนบุคลากรปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและการจัดระเบียบพื้นที่จำหน่ายสินค้า และ 5) หน่วยงานอื่น เช่น สมาคม อาสาสมัครกู้ภัยต่างๆช่วยเหลือฉุกเฉินและสาธารณภัยต่างๆ และสอดคล้องกับการศึกษาของ สุนทรินทร์ เพชรรัตน์และคณะ (2559) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร: กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก พบว่าผลการ วิจัยของกลุ่มที่มีระดับความถี่ในการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากกว่ากลุ่มอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ ผู้ที่มีเพศชาย ผู้มีอายุไม่เกิน 20 ปี และผู้มีอายุมากกว่า 20 ปี แต่ไม่เกิน 30 ปีผู้ที่กำลังเรียนในระดับมัธยมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษา ผู้ที่มีอาชีพนักเรียนหรือนักศึกษา ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และผู้ที่ขี่รถจักรยานยนต์ ผลวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของผู้ที่มีพฤติกรรมขับขี่ยานพาหนะย้อนศร จำนวน 313 ตัวอย่าง พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรมากที่สุด คือ การบังคับใช้กฎหมาย และพบว่าเมื่อระยะทางที่ต้องขับขี่ยานพาหนะย้อนศรเพิ่มขึ้น พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศรลดลง ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญในการกำหนดตำแหน่งจุดกัลบรถเพื่อลดพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร

2. รูปแบบการแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรทางถนน ตำบลหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

องค์ประกอบที่ 1 ด้านนโยบาย ควรมีการกำหนดนโยบายให้ชัดเจนและบูรณาการการมีส่วนร่วมจากทุกหน่วยงาน ให้มีมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้น เช่น หน่วยงานที่เรียกว่า บ้าน ได้แก่ ครอบครัว หมู่บ้าน ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ควรมีมาตรการที่เข้มงวดในชุมชน ตั้งด่านและจุดตรวจบริการดักเตือนควบคุมบุตรหลานในการใช้รถใช้ถนน เคารพกฎจราจร เป็นการปลูกฝังวินัยตั้งแต่เด็ก เป็นต้น หน่วยงานที่เรียกว่า วัด หรือแหล่งรวมด้านจิตใจ มีมาตรการลดความเสี่ยงโดยการจัดงานบุญปลอดเหล้า การเทศน์ให้คำแนะนำในการป้องกัน

อุบัติเหตุแก่ประชาชนที่มาทำบุญ ส่วนหน่วยงานราชการได้แก่ ตำรวจจราจร ทำหน้าที่ดำเนินการควบคุมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การอบรมความรู้ด้านการจราจร การตั้งด่านตรวจกวดขันวินัยจราจรและอำนวยความสะดวก การประชาสัมพันธ์ข่าวสาร กรมทางหลวง ทำหน้าที่ดำเนินการประสานงานด้านถนนและการปรับปรุงซ่อมแซม ถนน ไฟฟ้าส่องสว่าง อุปกรณ์ควบคุมจราจร ส่วนหรับเจ้าหน้าที่สาธารณสุข ทำหน้าที่ดำเนินการในเรื่องข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุและการช่วยเหลือฉุกเฉิน โดยสนับสนุนการลดปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ การรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานอื่นๆ อย่างเช่น สมาคมอาสาสมัครกู้ภัยหนองหานที่สนับสนุนการช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉิน รวมถึงงานสาธารณสุขต่างๆ ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของ ชรินทร์ สุวรรณภูเต (2552) ด้านยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญดังนี้ คือ มาตรการ 3ม 2ข 1ร ได้แก่ การรณรงค์สร้างจิตสำนึกของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและสอดคล้องกับอธิราช มณีภาค (2558) ศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานคร จากการศึกษาวิเคราะห์นโยบาย พบว่า ด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน เสนอแนะให้ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับชาติ และกรุงเทพมหานคร ประสานนโยบายกันอย่างใกล้ชิด ลดความเป็นระบบราชการ ให้กระจายอำนาจแก่ท้องถิ่น และชุมชน ให้มีการจัดเวทีสาธารณะเกี่ยวกับการเฝ้าระวังให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจเต็ม ในการพัฒนาระบบขนส่งและการบังคับใช้กฎหมายจราจร และ ด้านผู้ใช้ถนน เสนอแนะให้มีการพัฒนาทุนมนุษย์ให้ตระหนักด้านความปลอดภัย ปลูกฝังวินัยตั้งแต่เด็ก มีความรู้ และทักษะตามวินัยจราจร ต้องปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมเกี่ยวกับคดีจราจร และยังคงสอดคล้องกับ กระทรวงมหาดไทย (2558) ที่ได้เสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ เน้นสร้างส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยขอความร่วมมือให้ทุกหน่วยงานร่วมรณรงค์ร่วมกำหนดมาตรการรณรงค์กรรมถึงบทลงโทษ เพื่อสร้างจิตสำนึก สร้างความตระหนัก ป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ อนุชิต โมพันดุง (2560) เรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนพัฒนาสามปี ของเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอสัตร์ราชา จังหวัดชลบุรี พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนพัฒนาสามปี ของเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอสัตร์ราชา จังหวัดชลบุรี พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่าอยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยได้ ดังนี้ ด้านการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์อันดับแรก รองลงมา คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ด้านการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ และด้านการมีส่วนร่วมในประเมินผล

องค์ประกอบที่ 2 ด้านบุคคล การป้องกันปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคล ควรจัดให้มีการตั้งจุดตรวจ โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ฝ่ายปกครอง และอาสาสมัคร รวมถึงครอบครัวเพื่อเป็นการป้องปรามการฝ่าฝืนหรือกระทำผิด

ตามมาตรการ 3ม. (เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย) 2ข. (ใบขับขี่ รััดเข้มขัดนิรภัย) 1ร. (ขับรถเร็ว) รวมทั้งการแข่งในที่คับขัน ขับขี่รถย้อนศร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงและโทรศัพท์ขณะขับขี่ รมรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ เพื่อให้เด็กและเยาวชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็ว และการไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และเข้าร่วมเป็นจิตอาสาหรือเครือข่ายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน และสอดคล้องกับการศึกษาของพวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร (2551) ได้ศึกษา อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่พบในเดือนพฤศจิกายนและเดือนธันวาคมช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงที่สุด เวลา 18.01 - 21.00 น. ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงสุด คือ ถนนเชียงใหม่-ลำปาง ถนนป่าฝ้าย-สันกาแพง และถนนเจริญราษฎร์

ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ 1) ด้านผู้ใช้รถ พบว่า เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงและพบสูงสุดในวัยแรงงานสาเหตุที่พบมากที่สุด คือ การฝ่าฝืนกฎจราจร และความประมาท 2) ด้านยานพาหนะ ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ มีการขับรถด้วยความเร็วสูง ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง และ 3) ด้านสิ่งแวดล้อมและถนน คือ หลอดไฟบนถนนไม่สว่าง ผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ควรมีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน และพฤติกรรมรถขับขี่ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

นอกจากนี้การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ยังเป็นปัจจัยที่สำคัญในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม สอดคล้องกับการศึกษาของศิริอัมพร เอี่ยมงาม (2548) ที่ศึกษา ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาในการสร้างเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงด้านปัจจัยนำในเรื่องความรู้ เจตคติ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค ดีกว่าก่อนการทดลองและดีว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงด้านปัจจัยเอื้อด้านปัจจัยเสริม และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ดีกว่าก่อนการทดลองและดีว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าโปรแกรมสุขศึกษาในการสร้างเสริมพฤติกรรมสุขภาพตามแบบแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้ผลดีและมีประสิทธิภาพ

องค์ประกอบที่ 3 ด้านสิ่งแวดล้อม ควรมีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่างๆได้ โดยมีการมอบหมายตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบมีการติดตามเป็นระยะเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน สอดคล้องกับการศึกษาของ ปันตดา สวรรณอัมพร (2558) เรื่อง

การศึกษาความปลอดภัยของถนนสายรองเข้าเมืองสงขลา พบว่า ปัญหาความปลอดภัยทางถนนแบ่งได้เป็น 6 ประเด็น คือ 1.การจัดจราจร 2.อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก 3. ไฟฟ้าส่องสว่าง 4. ทางเท้าและทางจักรยาน 5. ผิวจราจร 6. สภาพอันตรายข้างทาง ผู้วิจัยจึงเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยเริ่มต้นจากตัดแต่งต้นไม้ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง เพิ่มระยะการมองเห็น รวมถึงติดตั้งราวกันถนนให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน รื้อถอนป้าย ทำความสะอาดข้างทางให้มีพื้นที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ทาง ในส่วนทางเท้าและจักรยานควรจัดให้เป็นสัดส่วนเพื่อความปลอดภัยผู้ใช้ทางเท้าและจักรยาน

3. รูปแบบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของบ้าน วัด ราชการ ตำบล หนองหาน จังหวัดอุดรธานี มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ที่จะนำไปใช้ในพื้นที่ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะรูปแบบได้ผ่านการให้ข้อมูลที่เป็นจริง จากบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ในการดำเนินงานร่วมกัน ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชน และรูปแบบที่ได้นำเสนอมานี้ล้วนเป็นรูปแบบที่สามารถมองเห็นการปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบ เป็นรูปธรรมความสอดคล้องเหมาะสมกับภาวะสุขภาพในปัจจุบัน ผู้ประเมินจึงมองเห็นการนำไปปฏิบัติได้อย่างไม่ยุ่งยากและคุ้มค่าต่อการดำเนินงาน ครอบคลุมตามบทบาทหน้าที่ของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน รวมถึงเป็นประโยชน์ต่อการการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน อันจะส่งผลให้ประชาชนมีสุขภาพดีในอนาคตต่อไป

### ข้อเสนอแนะ

ควรมีการศึกษา ผลลัพธ์การใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในพื้นที่



## เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงวัฒนธรรม. (2562). **แนวทางการสร้างความเข้มแข็งของ “บวร” เพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนของชุมชนคุณธรรมน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง**. กรุงเทพฯ: มปท.
- กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. (2549). **สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมบัว จังหวัดชลบุรี**. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สาธิต อินตา (สาธิต อินตา, 2546 อ้างถึงใน กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, 2549)
- สมชาย วรภิเษมสกุล. (2554). **ระเบียบวิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์**. (พิมพ์ครั้งที่ 4). อุตรธานี: โรงพิมพ์อักษรศิลป์.
- สุดนิรันดร์ เพชรรัตน์และคณะ. (2559). **วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ ยานพาหนะย้อนศร: กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก**. **วารสารวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ**. 11(2).
- ศูนย์สารสนเทศเพื่อการบริหารและงานปกครอง กรมการปกครอง จาก <http://www.dopa.go.th/padmic/jungwad76/jungwad76.htm> [ม.ป.ป.]. สืบค้นเมื่อ 18 เมษายน พ.ศ. 2566
- ราชบัณฑิตสถาน จาก<http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/B1-1-1.html>. สืบค้น เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566.
- ปนัดดา สุวรรณอัมพร. (2558). **การศึกษาความปลอดภัยของถนนสายรองเข้าเมืองสงขลา**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พระครูสังวรภินันท์. (2553). **การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนพัฒนาสามปีของเทศบาลตำบลเนินกุ่ม อำเภอบางกระพุ่ม จังหวัดพิษณุโลก**. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- พวงเพ็ญ อ่อนศรีบุตร. (2551). **อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลาพูน**. เชียงใหม่: การค้นคว้าอิสระสาขารัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย, (2566) **แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลวันหยุด พ.ศ. 2566**. สืบค้นจาก <https://nmt.or.th/news/detail/736> เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2566
- ราชบัณฑิตสถาน (2562). สืบค้นจาก <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha> เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2566
- วชิรารรณ นิลเกตุ. (2553). **การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่น กรณีศึกษาของค์การ**

- บริหารส่วนตำบลบ้านเตื่อ อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย.** การค้นคว้าแบบอิสระรัฐ  
ประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยมหาสารคาม.  
วัฒน์วงศ์ รัตนวราห. (2557). **การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยใช้สมการ**  
**โครงสร้างพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในสังคมเมืองและชนบท.** มหาวิทยาลัย  
เทคโนโลยีสุรนารี รายงานการวิจัย สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์.
- วรินดา สิริสุวรรณ. (2554). **การประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบก**  
**ของจังหวัดนครปฐม.** วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์  
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ศิริอัมพร เอี่ยมงาม. (2548). **ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา ในการสร้างเสริมพฤติกรรม**  
**ป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา ปีที่ 4 โรงเรียนสิงห์บุรี จังหวัด**  
**สิงห์บุรี.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ศุภรัตน์ วรสุข. (2551). **การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์**  
**ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข.** การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการบริหารทั่วไป วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อชิราช มณีภาค. (2558). **ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนใน**  
**กรุงเทพมหานคร.** วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตร์ดุสิต บัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์  
มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์.
- อัศววิทย์ เดชรัตน์ชาติ. (2550). **การมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นของสมาชิกสภาองค์การบริหาร**  
**ส่วนตำบล ในอำเภอลำโรง จังหวัดอุบลราชธานี.** วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชา  
การปกครองท้องถิ่น วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- H.W. Heinrich (2562). สืบค้นจาก <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/C2-1.html>