

การพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน
กรณีศึกษา : พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช

Development of road accident prevention processes by Community
participation, case study: Kaew Saen Subdistrict, Na Bon District,
Nakhon Si Thammarat Province.

จิราพร หนูปลอด¹, จักรินทร์ ปริมาณนท์^{2*}, วีระศักดิ์ ประดาศักดิ์² และอนันต์ รอดสัน²

Jiraporn Nooplod¹, Chakkarin Parimanon², Weerasak Pradasak³ and Anan Rodsan⁴

¹โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช

²สำนักงานสาธารณสุขอำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช

*Corresponding Author: Chakkarin Parimanon, E-mail: cparimanon1992@gmail.com

(Received: January 11, 2023; Accepted: May 8, 2023)

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research; PAR) ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่ในชุมชน และเพื่อพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช กลุ่มผู้เข้าร่วมโครงการ จำนวน 138 คน ได้แก่ กลุ่มแกนนำ โดยกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกผู้ยินยอมตนในการวิจัย (inclusion criteria) คือ เป็นผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนตั้งแต่ 6 เดือนขึ้นไป เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ ได้แก่ ปลัดตำบลแก้วแสน ครูผู้ใหญ่บ้าน ตำรวจ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน สำหรับการศึกษาเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 คน ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติพรรณนา สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสนทนากลุ่ม โดยใช้รูปแบบการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่าง มีระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยในระดับสูง (54.75%) มีระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง (62.50%) และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในระดับปานกลาง (71.75%) สำหรับกระบวนการพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในตำบลแก้วแสน มีการดำเนินงาน ดังนี้ (1) ด้านผู้ขับขี่ มีการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ (2) ด้านยานพาหนะ มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะก่อนขับอย่างเสมอ (3) ด้านถนน การประเมินและแก้ไขสภาพพื้นผิวถนน โดยการค้นหาถนนที่เสื่อมสภาพและมีความชำรุด (4) ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม การจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่โดยชุมชน ทั้งนี้ทุกกระบวนการดำเนินงานต้องอาศัยความร่วมมือของทุกภาคส่วนในชุมชน ทั้งภาครัฐ ภาคประชาชน และภาคเอกชน

คำสำคัญ: อุบัติเหตุทางถนน, การมีส่วนร่วม, กระบวนการป้องกันอุบัติเหตุ



Abstract

Participatory action research this time has the objective Study the level of knowledge, attitude, and driving behavior in the community and to develop a road accident management model in Kaeo Saen Subdistrict, Na Bon District, Nakhon Si Thammarat Province. The group of 138 project participants includes the group of leaders. The criteria for selecting those who consent to the research (inclusion criteria) are those who have lived in the community for 6 months or more and who have been officially appointed. Including Kaeo Saen Subdistrict Administrator, teachers, village headman, police, assistant village headman. Member of the Subdistrict Administrative Organization Village health volunteers for quantitative studies The total sample group was 400 people using a simple random sampling method. Quantitative data were analyzed using descriptive statistics. For analyzing data from focus groups Using the content analysis.

The results of the study found that the sample group There was a high level of knowledge about driving a motorcycle with safety (54.75%), a moderate level of attitude towards safety in driving a motorcycle (62.50%), and a moderate level of behavior when driving a motorcycle (71.75%). For the process of developing a road accident management model in Kaeo Saen Subdistrict. There are operations as follows: (1) Driver side A good attitude towards driving a motorcycle is created at (2) the vehicle side, always inspecting the condition of the vehicle before driving; (3) the road side, evaluating and correcting the condition of the road surface. by searching for roads that are deteriorated and damaged (4) environmental and social aspects Management of risk points in the area by the community However, every operational process requires the cooperation of all sectors in the community, including the public sector, the public sector, and the private sector.

Keywords: Road accidents, participation, accident prevention processes

บทนำ

อุบัติเหตุจราจร (Road Traffic Accidents) เป็นปัญหาระดับโลกของสังคมที่ใช้รถในการคมนาคมขนส่งที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกพบว่าปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 1.35 ล้านคน (กาญจนา เลิศวุฒิ และคณะ, 2561) และยังพบว่าเยาวชนในกลุ่มวัยเรียนและวัยรุ่น มีความเสี่ยงเป็นพิเศษที่จะได้รับการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งพบว่าเยาวชนอายุ 5 – 25 ปี มีสาเหตุของการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่ใน 5 อันดับแรก อีกทั้งยังพบว่าผู้ชายที่มีอายุน้อยกว่า 25 ปี จะมีส่วนในการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนมากกว่าเพศหญิง และพบว่าประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีอัตราการบาดเจ็บบนท้องถนนที่สูงขึ้น ซึ่งร้อยละ 93 ของผู้เสียชีวิตทั่วโลกมาจากประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง (World Health Organization, 2020)

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญ ที่สร้างความสูญเสียและคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยจากข้อมูลการบูรณาการ 3 ฐาน ปี 2554 - 2559 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 21,200 คนต่อปี คิดเป็น 32.60 ต่อประชากรแสนคน หรือวันละ 60 คนต่อวัน มีผู้บาดเจ็บนอนรักษาในโรงพยาบาลประมาณ 200,000 คนต่อปี และผู้พิการอีกปีละ 9,000 คน ซึ่งแนวโน้มของปัญหายังอยู่ในอัตราที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งไม่เกิน 10 ต่อประชากรแสนคน (กรมควบคุมโรค, 2562) ประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากเป็นอันดับ 2 ของโลก ในปี 2556 พบอุบัติเหตุการจราจรในประเทศไทย 32 ล้านคัน และพบเป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากกว่า

รถยนต์ถึง 6 ล้านคัน (วัลลภลักษณ์ รัตนสิงหา และคณะ, 2559) แนวโน้มการลดลงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัวไม่ลดลง ประกอบกับจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคล ยังมีน้อย และที่สำคัญคือประชาชนและชุมชนยังขาดความตระหนักในการร่วมกันป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อความปลอดภัยต่ออุบัติเหตุทางถนนแบ่งออกได้เป็น 4 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (สุเมธ องกิตติกุล และคณะ, 2559) และจากการประเมินสถานะประเทศไทยในรอบ 12 เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก พบว่าปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือ แม้ว่าเราจะมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนรับผิดชอบเป็นองค์กรนำด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ แต่ยังคงขาดความเข้มแข็งในบทบาทหน้าที่การเป็นผู้ประสานการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง สม่่าเสมอและการกำกับติดตามระหว่างหน่วยงานในแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565-2570 มีเป้าหมายหลักคือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเมื่อสิ้นสุดแผนในปี พ.ศ. 2570 จาก 16,494 รายในปี พ.ศ. 2564 ให้เหลือ 8,474 ราย หรือ 12 รายต่อแสนประชากร เมื่อสิ้นสุดแผนในปี พ.ศ. 2570 โดยมุ่งเน้นอุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์วัยรุ่น การจัดการความเร็ว และการกำกับติดตาม (วิทยาลัย巴士ชาชัย, 2565)

จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเมืองรองของภาคใต้ตอนบน ที่สำคัญเป็นประตูสู่ภาคใต้ตอนล่าง มีถนนสายหลักรวมถึงถนนสายรองใน

พื้นที่เป็นจำนวนมาก จากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2565 พบว่า จังหวัดนครศรีธรรมราชเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 1 ในเขตสุขภาพที่ 11 จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นอัตรา 8.66 ต่อแสนประชากร อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช (กรมควบคุมโรค , 2566) ทั้งนี้ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พบว่า ในปี 2566 อำเภอนาบอน (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2566) พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 5 ราย พบว่าส่วนใหญ่เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 60.00) เมื่อพิจารณาตามกลุ่มอายุ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอายุ 25-35 ปี (ร้อยละ 40.00) ซึ่งจากข้อมูลเป็นเพศชายทั้งหมด (ร้อยละ 100.00) สำหรับพื้นที่ตำบลแก้วแสน ในปี 2566 พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 4 ราย พบว่าเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 80.00) เมื่อพิจารณาตามกลุ่มอายุ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอายุ 25-35 ปี (ร้อยละ 60.00) ซึ่งจากข้อมูลเป็นเพศชายทั้งหมด (ร้อยละ 100.00)

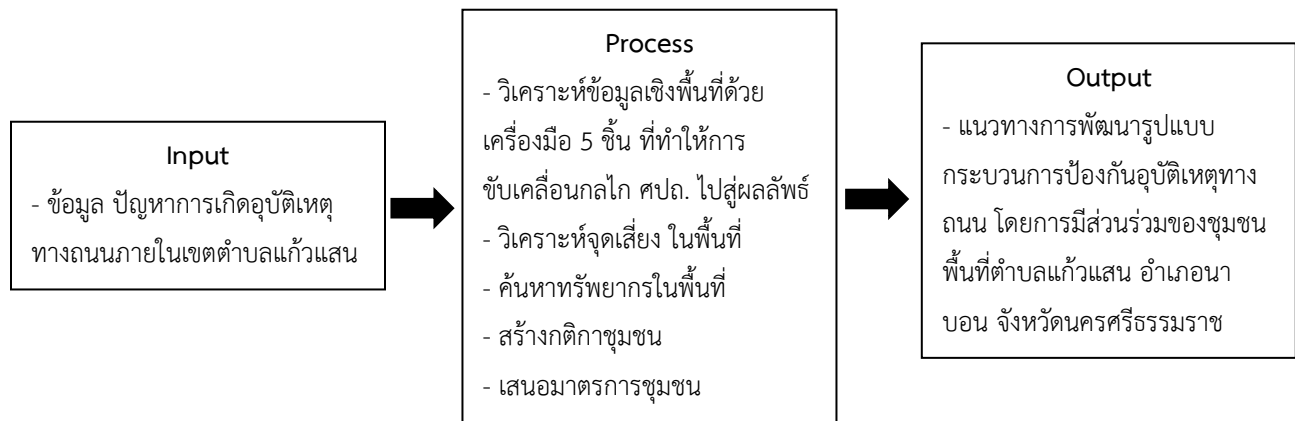
จากการทบทวนปฏิบัติการทางสังคม กระบวนการจัดการอุบัติเหตุทางถนน โดยการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตำบลแก้วแสน ยังพบการดำเนินงานที่ขาดความต่อเนื่อง อีกทั้ง

พื้นที่ทางกายภาพของอำเภอแก้วแสนอยู่ติดถนนใหญ่ ทางหลวงสายเอเชีย สาย 41 ซึ่งเป็นถนนทางตรง มีการขับที่มีความเร็ว ประกอบกับจุดเลี้ยวกลับรถแต่ละจุดมีความห่างกันมาก จึงทำให้มีการใช้ช่องทางลัด ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมา ทั้งนี้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่งผลให้เกิดการเสียชีวิต มีผลกระทบในวงกว้าง ทั้งทางด้านสุขภาพ ครอบครัว และทางเศรษฐกิจ ทางผู้วิจัยได้เล็งเห็นความสำคัญข้างต้น จึงได้ศึกษากระบวนการพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อค้นหากลุ่มทรัพยากรในชุมชน สร้างกระบวนการมีส่วนร่วม จัดการพื้นที่เสี่ยง และส่งเสริมการมีพฤติกรรมที่ปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราชต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่ ในชุมชนตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช
2. เพื่อพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยเรื่องการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษา : พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research; PAR) ใช้กระบวนการดำเนินการศึกษาตามหลัก PAOR ของ Kemmis และ McTaggart (1988) ประกอบด้วย ขั้นตอนวางแผน (Planning) ขั้นตอนลงมือปฏิบัติงาน (Action) ขั้นสังเกตผล (Observation) และขั้นสะท้อนผล (Reflection)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกกลุ่มประชากรในการวิจัย ดังนี้

1. คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ ทักษะด้านความปลอดภัยในการขับขี่ และข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ ในประชากรอายุ 15 ปี ขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 400 คน ใช้วิธีการ

สุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

2. คัดเลือกชุมชนในการวิจัย โดยผู้วิจัยได้คัดเลือกชุมชนตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งมีจำนวนหลังคาเรือน 1,247 หลัง ประชากรทั้งหมด 5,515 คน การคัดเลือกชุมชนดังกล่าวเป็นพื้นที่ในการวิจัย เนื่องจาก เป็นพื้นที่เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากพบอุบัติเหตุการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในพื้นที่อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช ในปี 2566

3. ประชากร ได้แก่ แก่นนำชุมชนและประชาชนในตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 5,515 คน

กลุ่มผู้เข้าร่วมโครงการ จำนวน 138 คน ได้แก่ กลุ่มแกนนำ โดยกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกผู้ยินยอมตนในการวิจัย (inclusion criteria) คือ เป็นผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนตั้งแต่ 6 เดือนขึ้นไป เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ ได้แก่ ปลัดตำบลแก้วแสน ครู ผู้ใหญ่บ้าน ตำรวจ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน

เครื่องมือในการวิจัยและคุณภาพเครื่องมือ

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด ตำบลที่อาศัย การประกอบอาชีพ

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่ด้วยความปลอดภัย เป็นแบบคำถามเลือกตอบ 4 ตัวเลือก จำนวน 12 ข้อ

ตอนที่ 3 ทักษะด้านความปลอดภัยในการขับขี่ จำนวน 12 ข้อ เป็นการวัดแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ประกอบด้วย 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตอนที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ เป็นแบบเลือกตอบ จำนวน 5 ข้อ และเป็นการวัดแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ประกอบด้วย 4 ระดับ คือ ประจำ บ่อยครั้ง นานๆ ครั้ง และไม่เคย จำนวน 25 ข้อ

ดำเนินการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ในพื้นที่ตำบลแก้วนวชน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช ใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไกไป ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์ (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย, 2559) ซึ่งประกอบด้วย (1) สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ (2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา (3) บันไดผลลัพธ์ (4) การวิเคราะห์แรงเสริม-แรงต้าน และ (5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

อธิบายข้อมูลทั่วไปและระดับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำเสนอโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาหาค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ระดับความรู้ เป็นคำถามแบบเลือกตอบ โดยตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ความรู้ระดับต่ำ ปานกลาง และสูง

ทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นข้อคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ประกอบด้วย 5 ระดับ โดยข้อคำถามเชิงบวก จำนวน 7 ข้อ ถ้าตอบเห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเป็น 5, 4, 3, 2, 1 ตามลำดับ และข้อคำถามเชิงลบ จำนวน 5 ข้อ ถ้าตอบเห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเป็น 1, 2, 3, 4, 5 มีค่าคะแนนอยู่ระหว่าง 12 – 60 คะแนน และใช้ช่วงคะแนนจากพิสัย (Intervals from the Range) แบ่งระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็น 3 ช่วง ระดับไม่ดี ระดับปานกลาง และระดับดี

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ คำถามที่เป็นแบบเลือกตอบ พิจารณาการให้คะแนนจากพฤติกรรมที่เป็นข้อคำถามในแต่ละข้อ สำหรับข้อคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ประกอบด้วย 4 ระดับ โดยข้อคำถามเชิงบวก จำนวน 12 ข้อ ถ้าตอบประจำ บ่อยครั้ง นาน ๆ ครั้ง และไม่เคย ให้คะแนนเป็น 4, 3, 2, 1 ตามลำดับ และข้อคำถามเชิงลบ จำนวน 13 ข้อ ถ้าตอบประจำ บ่อยครั้ง นาน ๆ ครั้ง และไม่เคย ให้คะแนนเป็น 1, 2, 3, 1 ตามลำดับ มีค่าคะแนนอยู่ระหว่าง 25 – 120 คะแนน และใช้ช่วงคะแนนจากพิสัย (Intervals from the Range) แบ่งระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็น 3 ช่วง พฤติกรรมอยู่ในระดับที่ไม่ปลอดภัย พฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมอยู่ในระดับที่ปลอดภัย



กระบวนการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช วิเคราะห์ข้อมูลจากการสนทนากลุ่ม โดยใช้รูปแบบการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ผลการศึกษา

การศึกษาการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช ผลการศึกษา ดังนี้

1. ขั้นตอนการวางแผน (Planning)

1.1 การเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ผลการศึกษา ดังนี้

ตารางที่ 1 คุณลักษณะทางประชากร (N = 400)

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	167	41.75
หญิง	233	58.25
อายุ (ปี)		
15-25 ปี	62	15.50
26-35 ปี	82	20.50
36-45 ปี	137	34.25
46-55 ปี	84	21.00
56-65 ปี	35	8.75
สถานภาพ		
โสด	98	24.50
สมรส	255	63.75
หย่าร้าง, หม้าย, แยกกันอยู่	47	11.75
ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด		
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	118	29.50
มัธยมศึกษาหรือปวช.	184	46.00
อนุปริญญาหรือปวส.	76	19.00
ปริญญาตรี	18	4.50
สูงกว่าปริญญาตรี	4	1.00
การประกอบอาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	56	14.00
ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ	18	4.50
รับจ้างทั่วไป	81	20.25
ธุรกิจส่วนตัว	49	12.25

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
เกษตรกร	184	46.00
แม่บ้าน/พ่อบ้าน/ว่างงาน	12	3.00
ตำบลที่อาศัย		
ตำบลนาบอน	148	37.00
ตำบลทุ่งสง	153	38.25
ตำบลแก้วแสน	99	24.75
การขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยใน 1 สัปดาห์		
ทุกวัน (7 วัน)	286	71.50
6 วัน	84	21.00
5 วัน	16	4.00
4 วัน	7	1.75
3 วัน	7	1.75
ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	31	7.75
1 ปี	5	1.25
2 ปี	15	3.75
3 ปี	8	2.00
4 ปี	21	5.25
5 ปี	27	6.75
6 ปี	23	5.75
7 ปี	81	20.25
มากกว่า 7 ปี	189	47.25

ตารางที่ 1 แสดงคุณลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างเกินครึ่งหนึ่งเป็นเพศหญิง (ร้อยละ 58.25) มีสถานภาพสมรส (ร้อยละ 62.75) มีอายุส่วนใหญ่ระหว่าง 36-45 ปี (ร้อยละ 34.25) ระดับการศึกษาจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือปวช. (ร้อยละ 46.00) รองลงมาคือจบการศึกษาในระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า (ร้อยละ 29.50) ส่วนใหญ่

ประกอบอาชีพเกษตรกร (ร้อยละ 46.00) และ 3 ใน 4 ของกลุ่มตัวอย่างมีการขับขีรถจักรยานยนต์ในทุกวัน (ร้อยละ 71.50) สำหรับประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ เกือบครึ่งหนึ่งมีประสบการณ์ขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่า 7 ปี (ร้อยละ 47.25) รองลงมาคือมีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ 7 ปี (ร้อยละ 20.25)

ตารางที่ 2 ระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย (N = 400)

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้ระดับสูง	219	54.75
ความรู้ระดับปานกลาง	159	39.75
ความรู้ระดับต่ำ	22	5.50

ตารางที่ 2 แสดงระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่ง มีระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยในระดับสูง (ร้อยละ 54.75) รองลงมามีระดับความรู้เกี่ยวกับ

การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยในระดับปานกลาง (ร้อยละ 39.75) และมีระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยในระดับต่ำ (ร้อยละ 5.50)

ตารางที่ 3 ระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (N = 400)

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
ทัศนคติอยู่ในระดับดี	118	29.50
ทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง	250	62.50
ทัศนคติอยู่ในระดับไม่ดี	32	8.00

ตารางที่ 3 แสดงระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่ง มีระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 62.50) รองลงมามีระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับสูง (ร้อยละ 29.50) และมีระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับต่ำ (ร้อยละ 8.00)

กลาง (ร้อยละ 62.50) รองลงมามีระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับสูง (ร้อยละ 29.50) และมีระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับต่ำ (ร้อยละ 8.00)

ตารางที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (N = 400)

คุณลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
พฤติกรรมอยู่ในระดับที่ปลอดภัย	72	18.00
พฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง	287	71.75
พฤติกรรมอยู่ในระดับที่ไม่ปลอดภัย	41	10.25

ตารางที่ 4 แสดงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่ง มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 71.75) รองลงมามีพฤติกรรมการ

ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับที่ปลอดภัย (ร้อยละ 18.00) และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับที่ไม่ปลอดภัย (ร้อยละ 10.25)



1.2 การวิเคราะห์ข้อมูล ระดมความคิดโดยใช้เครื่องมือ 5 ขั้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไกไป ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์ ซึ่งได้แผนการดำเนินงานเพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช ตามมาตรการ “ถนนแก้วแสนปลอดภัย ขับขี่ระวัง ยานพาหนะพร้อมใช้ ไม่เกิดอุบัติเหตุ” โดยเน้น ด้านผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

2. ขั้นตอนการปฏิบัติ (Action) เป็นการปฏิบัติตามแผนที่ได้วางไว้ในขั้นแรก ดังนี้

1. ด้านผู้ขับขี่ คือ สร้างทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยผ่านการประชุมหมู่บ้านในทุกหมู่บ้าน รวมถึงเวทีการประชุมประจำเดือนของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งไม่ว่าจะใกล้หรือไกล เมื่อขับรถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับและผู้ซ้อนท้าย ขับรถด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด รวมถึงไม่ขับรถในขณะที่มีอาการมึนเมา โดยมีสายด่วนขับขี่ปลอดภัยของอำเภอนาบอน โทรแจ้งมายังสถานีตำรวจภูธรนาบอน หากพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความประมาทและมีอาการมึนเมา จะมีการลงพื้นที่ในการตักเตือนของผู้ใหญ่บ้านที่รับผิดชอบ กรณีที่ตักเตือนในคนเดิมครบ 3 ครั้ง จะมีการปรับตามกฎหมาย

2. ด้านยานพาหนะ โดยรถทุกคันต้องไม่ดัดแปลงสภาพ และมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะก่อนขับขี่อย่างเสมอ หากพบว่ามีรถดัดแปลงสภาพจะมีการยึดรถไปไว้ที่สถานีตำรวจภูธรนาบอนทันที

3. ด้านถนน การประเมินและแก้ไขสภาพพื้นผิวถนน โดยการค้นหาถนนที่เสื่อมสภาพและมีความ

ชำรุด เพื่อเข้าแผนการพัฒนาหมู่บ้าน ผ่านที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ

4. ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม การจัดการจุดเสี่ยง เช่น ป้ายเตือนในระยะที่มีความเสี่ยง การตัดกิ่งไม้ที่บังวิสัยทัศน์ในการมองเห็น และการปรับเปลี่ยนเส้นทางในการเดินรถส่วนที่ถนนแคบ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถสวนทางกัน รวมถึงการเน้นกิจกรรมงานบุญปลอดภัย (เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมให้งดแอลกอฮอล์ในงานบุญและประเพณีต่าง ๆ โดยการขอความร่วมมือเจ้าภาพในการงดเลี้ยงหรือจำหน่ายแอลกอฮอล์ในงาน หากสามารถปฏิบัติได้จะมีการมอบเกียรติบัตรให้แก่เจ้าภาพ)

3. ขั้นตอนการสังเกต (Observation)

การสังเกตและการบันทึกข้อมูล โดยให้โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแก้วแสน เป็นผู้วิเคราะห์และจัดเก็บข้อมูล การดำเนินงานของ ศปถ. ตำบลแก้วแสน ตามรูปแบบ 5 มาตรการ คือ

1. มาตรการความปลอดภัย
2. มาตรการเรื่องข้อมูลและสารสนเทศ
3. มาตรการเรื่องระบบการปฏิบัติงาน
4. มาตรการการสื่อสารความเสี่ยง
5. มาตรการด้านกฎหมาย

4. ขั้นตอนการสะท้อนผล (Reflection)

สะท้อนข้อมูลผลการดำเนินงาน ในแต่ละขั้นตอนแก่ภาคีเครือข่าย โดยใช้ข้อมูลสารสนเทศที่จัดเก็บข้อมูลโดยโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแก้วแสน เพื่อนำไปใช้ในกระบวนการพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนจากการขับขี่ ดังนี้

ตารางที่ 5 ผลการดำเนินการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช

การดำเนินงาน	กิจกรรม	ผลการดำเนินการ
1. ด้านผู้ขับขี่	1.1 การสร้างทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	1.1.1 การกระตุ้นให้อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเห็นความสำคัญของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย 1.1.2 การกระตุ้นให้ประชาชนเห็นความสำคัญของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ผ่านเวทีการประชุมหมู่บ้าน สามารถดำเนินการได้ 10 หมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 100.00
	1.2 กิจกรรมสายด่วนขับขี่ปลอดภัย	1.2.1 มีการโทรแจ้งผู้ที่ขับขี่รถด้วยอาการเมา จำนวน 3 ครั้ง และมีการประสานผู้ใหญ่บ้านในการเข้าไปตักเตือนในครั้งที่ 1 ครบทั้ง 3 คน
2. ด้านยานพาหนะ	2.1 การตรวจสภาพยานพาหนะก่อนขับขี่	2.1.1 พบการรายงานรถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลงจำนวน 13 คัน (8 คันใช้สำหรับการเดินทางในการไปตักยาง และอีก 5 คันใช้ในการเดินทาง จึงมีการตักเตือนครั้งที่ 1 ให้มีการคืนสภาพรถ) ทั้งนี้ยังไม่มีการดำเนินยึดรถจักรยานยนต์ตามมาตรการที่กำหนด
3. ด้านถนน	3.1 การประเมินและแก้ไขสภาพพื้นผิวถนน	3.1.1 พื้นผิวถนนในพื้นที่รับผิดชอบยังมีสภาพดีที่เอื้อต่อการขับขี่บนท้องถนนที่ปลอดภัย
4. ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	4.1 การติดป้ายเตือนในจุดเสี่ยง	4.1.1 มีการติดป้ายเตือนในจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 7 จุด
	4.2 การเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถ	4.2.1 ปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถทางเดียวในพื้นที่แคบ จำนวน 1 จุด
	4.3 กิจกรรมงานบุญปลอดเหล้า	4.3.1 งานบุญปลอดเหล้า ลดการดื่มแอลกอฮอล์ แต่ยังไม่สามารถงดการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ตลอดทั้งงาน

การดำเนินการโครงการครั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมในการขับเคลื่อนโครงการ คือ ปลัดตำบลแก้วแสน ครู ผู้ใหญ่บ้าน ตำรวจ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล บุคลากรทางด้านสาธารณสุข อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านโดยมีบทบาทและหน้าที่ ดังนี้

ตารางที่ 6 บทบาทและหน้าที่ของแกนนำชุมชนในการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช

แกนนำชุมชน	บทบาทและหน้าที่
ผู้นำชุมชน ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิก อบต. และคณะกรรมการหมู่บ้าน	ผู้นำชุมชนในพื้นที่ตำบลแก้วแสน มีบทบาทและหน้าที่หลักในการร่วมวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง สิ่งแวดล้อม และกระบวนการต่าง ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมถึงการร่วมจัดการจุดเสี่ยง การประชาสัมพันธ์ และการร่วมใช้มาตรการสังคมเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
กลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน	อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน เป็นกลุ่มด่านหน้า ที่ลงพื้นที่เพื่อสำรวจพฤติกรรม การขับขี่ในชุมชน รวมถึงเป็นแกนนำหลักในการร่วมวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง สิ่งแวดล้อม และกระบวนการต่าง ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช และร่วมจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่ต่าง ๆ
บุคลากรทางด้านสาธารณสุข	บุคลากรทางด้านสาธารณสุข เป็นผู้วิเคราะห์พฤติกรรม การขับขี่ในชุมชน รวมถึงเป็นแกนนำหลักในการร่วมวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง สิ่งแวดล้อม และกระบวนการต่าง ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช ร่วมจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่ต่าง ๆ เป็นศูนย์ข้อมูลให้แก่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตำบลแก้วแสน
องค์การบริหารส่วนตำบลแก้วแสน	องค์การบริหารส่วนตำบลแก้วแสน เป็นแกนนำหลักในการร่วมวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง สิ่งแวดล้อม และกระบวนการต่าง ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช ร่วมสนับสนุนทรัพยากรที่สำคัญต่าง ๆ เช่นงบประมาณที่ใช้ในการจัดการพื้นที่เสี่ยง
ครู	ครู เป็นแกนนำหลักในการร่วมวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง สิ่งแวดล้อม และกระบวนการต่าง ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมถึงดำเนินการในโรงเรียนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเด็กนักเรียน

อภิปรายผลการศึกษา

กระบวนการพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามากกว่าครึ่งหนึ่ง มีระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยในระดับสูง (ร้อยละ 54.75) มีระดับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 62.50) สำหรับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์มี

พฤติกรรมในระดับปานกลาง (ร้อยละ 71.75) ซึ่งในพื้นที่อำเภอนาบอน เป็นชุมชนที่กึ่งเมือง มีการเข้าถึงข้อมูลทางด้านสุขภาพ และการส่งเสริมการเรียนรู้ทางด้านสุขภาพอย่างเสมอ จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช มีความรู้ทางด้านสุขภาพอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามีระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัยในระดับสูง โดยมีความสอดคล้องกับการศึกษาในพื้นที่จังหวัดสงขลา

(นัธวัฒน์ ดีดาษ, 2564) ซึ่งพบว่าทัศนคติต่อพฤติกรรม การมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ พบว่าอยู่ใน ระดับมาก ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างอยู่ในวัยผู้ใหญ่เป็น ส่วนมาก ซึ่งมีความรับผิดชอบต่อครอบครัว มีความคิด ในเรื่องของความปลอดภัย ทราบถึงอันตรายจาก อุบัติเหตุ

จากการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้กระบวนการ และเครื่องมือ 5 ขั้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์ โดยกระบวนการวิเคราะห์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยได้มาตรการ “แก้แค้นปลอดภัย ขับขี่ระวัง ยานพาหนะพร้อมใช้ ไม่เกิดอุบัติเหตุ” ซึ่งเป็นการ ดำเนินงานที่ผสมผสานการพัฒนาของภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ในพื้นที่ ตำบลแก้แค้น อำเภอนาบอน จังหวัด นครศรีธรรมราช เน้นการพัฒนาในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็น ด้านผู้ขับขี่ ด้านยานพาหนะ ด้านถนน ด้าน สิ่งแวดล้อมและสังคม โดยร่วมกันดำเนินงานของทุกภาค ส่วน ซึ่งการดำเนินงานในการพัฒนาโดยผ่าน คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับตำบล และศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วน ตำบลแก้แค้น และตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วน ร่วมในการวิเคราะห์ในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็น ด้าน ปัจเจกบุคคล ด้านระบบ และด้านสังคม จึงทำให้เห็น แนวคิดของการพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนที่มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้การพัฒนาดังกล่าว มีความสอดคล้องกับการศึกษา รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ใน ตำบลโคกหล่าม อำเภอยะหริ่ง จ.ปัตตานี (สมบุรณ์ แวมั่น, 2563) รวมถึงการศึกษารูปแบบการ ป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอนองเรือ จังหวัดขอนแก่น (พิชิต แสนเสนา, ธวัช ชัย คำป้อม และวิลาวัลย์ บุญมี, 2566) พบว่า การพัฒนา รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุทางถนนตามแนวคิดระบบความปลอดภัยทาง ถนน ประกอบด้วย 9 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การขับเคลื่อน กลไก ศปถ.อำเภอ และบูรณาการกับคณะกรรมการ พัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) 2) การบริหาร จัดการ “ข้อมูลข่าวสาร” โดยทีมคณะอนุกรรมการฯ เพื่อชี้เป้า จุดเสี่ยง กลุ่มเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยง 3) การ สะท้อนข้อมูลกลับเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาเชิงระบบ (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อมทั้งกายภาพและสังคม) 4) การ ขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อปท. ต่อเนื่องและยั่งยืน 5) การ สร้าง “เจ้าภาพ” 3 ร. (โรงเรียน โรงงาน รัฐ) 6) การ ดำเนินการตามแผน 7) การกำกับ ติดตาม 8) การถอด บทเรียน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และ 9) การประเมินผล

การดำเนินงานในพื้นที่ตำบลแก้แค้น อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช มีการดำเนินงาน ดังนี้ (1) ด้านผู้ขับขี่ มีการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยผ่านการประชุมหมู่บ้านในทุก หมู่บ้าน รวมถึงเวทีการประชุมประจำเดือนของ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) การ ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งไม่ว่าจะใกล้หรือไกล เมื่อขึ้นรถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับและผู้ซ้อนท้าย ขับรถด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด รวมถึงไม่ขับรถใน ขณะที่มีอาการมึนเมา โดยมีสายด่วนขับขี่ปลอดภัยของ อำเภอนาบอน โทรแจ้งมายังสถานีตำรวจภูธรนาบอน หากพบว่ามีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความประมาท และมีอาการมึนเมา จะมีการลงพื้นที่ในการตักเตือนของ ผู้ใหญ่บ้านที่รับผิดชอบ กรณีที่ตักเตือนในคนเดิมครบ 3 ครั้ง จะมีการปรับตามกฎหมาย (2) ด้านยานพาหนะ โดยรถทุกคันต้องไม่ดัดแปลงสภาพ และมีการตรวจสอบ สภาพยานพาหนะก่อนขับขี้อย่างเสมอ หากพบว่ามี การดัดแปลงสภาพจะมีการยึดรถไปไว้ที่ สถานี ตำรวจภูธรนาบอนทันที (3) ด้านถนน การประเมินและ แก้ไขสภาพพื้นผิวถนน โดยการค้นหาถนนที่เสื่อมสภาพ

และมีความชำรุด เพื่อเข้าแผนการพัฒนาหมู่บ้าน ผ่านที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ (4) ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม การจัดการจุดเสี่ยง เช่น ป้ายเตือนในระยะที่มีความเสี่ยง การตัดกิ่งไม้ที่บังวิสัยทัศน์ในการมองเห็น และการปรับเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางส่วนที่ถนนแคบ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถสวนทางกัน รวมถึงการเน้นกิจกรรมงานบุญปลอดเหล้า (เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมให้งดแอลกอฮอล์ในงานบุญและประเพณีต่าง ๆ โดยการขอความร่วมมือเจ้าภาพในการงดเลี้ยงหรือจำหน่ายแอลกอฮอล์ในงาน หากสามารถปฏิบัติได้จะมีการมอบเกียรติบัตรให้แก่เจ้าภาพ) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอกุดจับ จังหวัดอุดรธานี (ไพบูลย์ ศรีพิมพ์สอ, 2566) พบว่า แนวทางส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนดังนี้ ด้านการส่งเสริมการมีส่วนร่วมภาคประชาชนให้เข้ามามีบทบาทในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องเข้ามามีบทบาททำงานร่วมกับประชาชนให้มากยิ่งขึ้น ด้านการให้ความรู้กับประชาชนเป็นการส่งเสริมโดยการจัดโครงการป้องกันอุบัติเหตุและสอดแทรกความรู้ให้แก่ประชาชน

ข้อเสนอแนะ

บทเรียนที่ได้รับจากการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พื้นที่ ตำบลแก้วแสน อำเภอนาบอน จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า การพัฒนากระบวนการดังกล่าว นั้น ต้องดึงการมีส่วนร่วมในทุกๆ ภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน บุคลากรทางด้านสาธารณสุข ตำรวจ ครู อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน เข้ามามีบทบาทตั้งแต่กระบวนการแรกคือการวิเคราะห์พื้นที่ ร่วมจัดทำแผนชุมชน กำหนดมาตรการ จัดการพื้นที่เสี่ยง และร่วมกันติดตามประเมินผลการดำเนินการ อีกทั้งการดำเนินงานเรื่องอุบัติเหตุ ถือว่ายังไม่มีเจ้าภาพหลักที่ชัดเจน จึงต้องผสมผสานการดำเนินงานกันอย่างเป็นเครือข่าย เพื่อได้ผลลัพธ์ที่ดีของการดำเนินงานในชุมชน

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษานี้ ผู้วิจัยได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยสมาคมเครือข่ายหมออนามัย วิชาการ ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

อ้างอิง

- กาญจนา เลิศวุฒิ, วันเพ็ญ โพธิ์ยอด และชัยรัตน์ อุ่นบ้าน. (2561). การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของพหุภาคีเครือข่าย จังหวัดลำพูน. *วารสารสาธารณสุขสุลล่านนา*; 14(1), 46-59.
- กรมควบคุมโรค. (2562). การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน. [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี. [สืบค้นเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2565]. แหล่งข้อมูล: <https://ddc.moph.go.th>
- กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2566). รายชื่ออำเภอเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ 2566.
- ชวัลลักษณ์ รัตนสิงหา, สุทธิพันธ์ เสนารินทร์ และกรรณพร บัวลิ้น. (2559). การสร้างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย อำเภออย่างสี่สุราษฎร์ จังหวัดมหาสารคาม. *วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม*, 13(2): 17-23.
- นัธวัฒน์ ดีดาช. (2564). การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการจัดการและเทคโนโลยีอีสเทิร์น*, 18(1), 233-246.
- พิชิต แสนเสนา, ธวัชชัย คำป้อง และวิลาวัลย์ บุญมี. (2566). รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น. *วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 8 จังหวัดอุดรธานี*, 2(1), 47-62.
- ไพบุลย์ ศรีพิมพ์สอ. (2566). แนวทางการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอกุดจับ จังหวัดอุดรธานี. *วารสารศาสตร์สาธารณสุขและนวัตกรรม*, 3(1), 1-16.
- วิทยา ขาดิบุญชัย. (2565). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและการจัดการกับปัญหาของประเทศไทย. *วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย*, 2(2), 187-198.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยถนน. (2566). แผนที่แสดงสถิติผู้เสียชีวิตสะสม ปี 2566 ประเทศไทย จังหวัดนครศรีธรรมราช.
- ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. (2561). เครื่องมือ 5 ชิ้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก สปธ. ไปสู่ผลลัพธ์. ม.ป.ท.: ศูนย์วิชาการ.
- สุเมธ องกิตติกุล และคณะ. (2559). รายงานสำหรับผู้บริหาร โครงการวิจัยการประเมินคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของระบบรถโดยสารสาธารณะ [อินเทอร์เน็ต]. : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย. [สืบค้นเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2565]. แหล่งข้อมูล: <http://www.roadsafetythai.org>
- สมบูรณ์ แนวนั้น. (2563). รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ. *วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 10*, 18(1), 40-51.
- World Health Organization. (2020). Road traffic injuries [Internet]; [cited 2022 September 3] from: https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1