

นิพนธ์ต้นฉบับ

Original Article

รูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษา ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

อารยา ผ่องแผ้ว

ลภัสรดา ชูว์ไรต์

กลุ่มงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ สุขภาพจิต และยาเสพติด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง

ติดต่อผู้เขียน: อารยา ผ่องแผ้ว email: araya_ncd@hotmail.com

วันรับ: 27 ก.พ. 2566

วันแก้ไข: 3 เม.ย. 2566

วันตอบรับ: 20 เม.ย. 2566

บทคัดย่อ

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงผสมผสานและมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาองค์ประกอบและพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง จำนวน 370 คน เครื่องมือเป็นแบบสอบถามความคิดเห็น มาตรฐานประมาณค่า 5 ระดับ ที่ค่าความเชื่อมั่น 0.84 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ยืนยันองค์ประกอบด้วยโมเดลความสอดคล้องด้วยโปรแกรมลิสเรล และการสนทนากลุ่ม ผลการศึกษาพบว่า องค์ประกอบและการพัฒนาตัวบ่งชี้ของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนประกอบด้วย 2 องค์ประกอบหลัก 7 องค์ประกอบย่อย และ 44 ตัวบ่งชี้ ดังนี้ องค์ประกอบหลักที่ 1 ด้านกลไกการทำงาน มี 4 องค์ประกอบย่อย คือ (1) บุคลากร (2) ข้อมูลสารสนเทศ (3) แผนงานบูรณาการ (4) กำกับติดตามประเมินผล และองค์ประกอบหลักที่ 2 ด้านประเด็นความเสี่ยง มี 3 องค์ประกอบย่อย คือ (1) พฤติกรรมเสี่ยง (2) ภัยพิบัติความเสี่ยง (3) ยานพาหนะ ผลการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน พบว่า (1) องค์ประกอบหลักของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีค่าสถิติพื้นฐานโดยรวมอยู่ในระดับมาก เรียงตามลำดับ คือ กลไกการทำงาน และประเด็นความเสี่ยง ในส่วนขององค์ประกอบย่อยของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน พบว่า ค่าสถิติพื้นฐานโดยรวมอยู่ในระดับมาก เรียงลำดับ คือ ข้อมูลสารสนเทศ กำกับ ติดตาม และประเมินผล ภัยพิบัติความเสี่ยง แผนงานบูรณาการ บุคลากร ยานพาหนะ และพฤติกรรมเสี่ยง ส่วนการประเมินความสอดคล้องของรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่พัฒนาขึ้นกับข้อมูลเชิงประจักษ์ พบว่า เมื่อผู้วิจัยได้ปรับโมเดลตามข้อเสนอแนะจากดัชนีปรับโมเดล ผลการวิเคราะห์โมเดลที่ปรับแล้ว ได้ค่าไค-สแควร์ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.76 ค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ เท่ากับ 0.47 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนมีค่า 1.00 ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคลาดเคลื่อนโดยประมาณ มีค่า <0.01 ผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ และผู้ทรงคุณวุฒิทุกคนได้ยืนยันรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีความเหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้จริง

คำสำคัญ: รูปแบบการบริหารจัดการ; ความปลอดภัยทางถนน; รถจักรยานยนต์; ระยอง

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทยมีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุกันหลายหน่วยงาน แต่เนื่องจากข้อมูลดังกล่าวยังขาดการนำไปใช้อย่างบูรณาการจึงส่งผลให้กระบวนการจัดการด้านความปลอดภัยยังไม่สามารถลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตของคนไทยลงได้⁽¹⁾ และจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ในปี 2564 ที่ผ่านมา ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีมากกว่า 13,000 ราย หรือเฉลี่ยวันละ 36 ราย โดยเป็นกลุ่มคนวัยทำงานช่วงอายุ 25-60 ปี เสียชีวิตมากถึงร้อยละ 54 หรือประมาณกว่า 7,000 ราย สาเหตุของความสูญเสียของกลุ่มวัยทำงานมาจากปัจจัยเกี่ยวกับ “พฤติกรรมของคน” และ “สภาพของรถ” เป็นสำคัญ จากข้อมูล พบว่ากลุ่มคนทำงานเสียชีวิตจากรถ “จักรยานยนต์” มากที่สุดจำนวนมากกว่า 5,800 ราย และมีสถานะเป็น “ผู้ขับขี่” จำนวนมากกว่า 5,000 ราย⁽²⁾ ประเทศไทยมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งระดับนโยบาย อำนาจการ และระดับปฏิบัติการทั้งทางตรงและทางอ้อม การดำเนินการแบ่งเป็น 5 เสาหลักตามที่กำหนดในแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548 - 2563 คือ เสาหลักที่ 1 คือ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เสาหลักที่ 2 คือ ถนนและการเดินทางปลอดภัย เสาหลักที่ 3 คือ ยานพาหนะปลอดภัย เสาหลักที่ 4 คือ ผู้ใช้ถนนปลอดภัย และเสาหลักที่ 5 คือ การตอบสนองหลังเกิดเหตุ⁽³⁾ ทำให้ประเทศไทยติด 1 ใน 10 ของประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด เป็นอันดับ 9 ของโลก และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับที่หนึ่งของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและมีการเสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์⁽⁴⁾

สำหรับจังหวัดระยอง มีจำนวนผู้เสียชีวิตสะสม ปี 2565 สูงกว่า ปี 2564 จำนวน 171 ราย ส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 76.06 และร้อยละ 87 ของผู้เสียชีวิต คือ ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์โดยผู้เสียชีวิตในเขตอำเภอเมืองมากที่สุดถึง 62 ราย อยู่ในช่วงอายุ 15 - 24 ปี ร้อยละ

18.36⁽⁵⁾ โดยเฉพาะค่าเฉลี่ยผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดระยองสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ และส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับกลุ่มเยาวชน ซึ่งนอกจากจะสร้างความสูญเสียให้กับตัวผู้ได้รับอุบัติเหตุและครอบครัวแล้วยังสูญเสียกำลังสำคัญของประเทศอีกด้วย จากข้อมูลจากกรมควบคุมโรค ระบุว่า ปี 2562 จังหวัดระยองมีผู้ป่วยนอกจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 20,793 คน เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 10-19 ปี จำนวน 4,424 คน หรือร้อยละ 21.27% เป็นผู้ป่วยใน 5,096 คน เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 10-19 ปี สูงถึง 811 คน และมีเด็กเยาวชนเสียชีวิต 63 คน หรือร้อยละ 14.35 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด สร้างผลกระทบเป็นวงกว้าง โดยเฉพาะผลกระทบทางด้านจิตใจ การสูญเสียโอกาสในชีวิต การสูญเสียกำลังสำคัญของครอบครัวในการประกอบอาชีพ และร้ายแรงที่สุด คือ การสูญเสียกำลังคนในการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ⁽⁶⁾ ด้วยเหตุนี้ สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ร่วมกับสถาบันการอาชีวศึกษาในพื้นที่จังหวัดระยอง ในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของนักศึกษา และส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน พร้อมเป็นแกนนำเพื่อขยายองค์ความรู้ในการสร้างเสริมสุขภาพให้กับชุมชนของตนเอง และล่าสุดสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พร้อมด้วยวิทยาลัยเทคนิคระยอง วิทยาลัยเทคนิคบ้านค่าย วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด วิทยาลัยสารพัดช่างระยอง และวิทยาลัยการอาชีพแกลง จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ การขับเคลื่อนนักศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดระยอง เพื่อสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพและการขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักศึกษาอาชีวศึกษา แนวทางการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายสำคัญ คือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 คนต่อแสนประชากรแสนคนภายในปี 2570 ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่ม “ผู้ใช้รถจักรยานยนต์” ลดพฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และเน้นแก้ไขในพื้นที่ที่มี

ความเสี่ยงสูงและสำเร็จได้ต้องอาศัยการประสานพลังเครือข่ายทุกภาคส่วน⁽⁷⁾

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาองค์ประกอบพัฒนารูปแบบและพัฒนาตัวบ่งชี้การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รวมทั้งประเมินความสอดคล้องของรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองที่พัฒนาขึ้นจากข้อมูลเชิงประจักษ์

วิธีการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสานโดยการวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ

กลุ่มตัวอย่างคือ กลุ่มนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง การคำนวณขนาดตัวอย่างใช้หลักการของการสุ่มตัวอย่างแบบง่ายเชิงชั้นภูมิ โดยการกระจายตัวอย่างลงชั้นภูมิ ตามสัดส่วนประชากรในแต่ละชั้นภูมิ ได้ขนาดตัวอย่าง 370 คน⁽⁸⁾ ที่ margin of error = 0.05 และระดับความเชื่อมั่น 95% ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวกกำหนดโควตา (quota convenience sampling) ดังตารางที่ 1

ผู้ทรงคุณวุฒิในการสนทนากลุ่ม ได้แก่ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด) ประธานกรรมการอาชีว-จังหวัด แขวงทางหลวงจังหวัด ผู้จัดการปักษ์กลาง-ผู้ประสานภัยจากรถจังหวัด แพทย์เวชศาสตร์ฉุกเฉิน นัก-

วิชาการจากสำนักงานควบคุมโรคที่ 6 ชลบุรี และนัก-วิชาการสาธารณสุข จำนวน 7 คน ใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (purposive sampling) จากผู้ที่มีคุณสมบัติตรงกับวัตถุประสงค์การวิจัยมากที่สุด โดยการพิจารณาคัดเลือกผู้มีความรู้ ทักษะ ผลงาน ประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถ-จักรยานยนต์ และเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ในขณะเก็บรวบรวมข้อมูล สื่อสารภาษาไทยและยินยอมสมัครใจเข้าร่วมการสนทนากลุ่ม เกณฑ์คัดออก ได้แก่ ไม่มีคุณสมบัติตามกำหนดและไม่ยินยอมให้ข้อมูล

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 การหาองค์ประกอบหลัก องค์ประกอบย่อย และตัวบ่งชี้การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี บทความ เอกสารผลงานวิจัย นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนนทั้งในประเทศและต่างประเทศ วิเคราะห์ สังเคราะห์เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างแบบจำลองโมเดลเชิงทฤษฎีขององค์ประกอบหลักและองค์ประกอบย่อยการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ขั้นตอนที่ 2 การยืนยันและพัฒนาองค์ประกอบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยนำตัวบ่งชี้มาสร้างเป็นแบบสอบถามแล้วนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน เพื่อพิจารณาความตรงเชิงเนื้อหา โดยวิธีหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถาม

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรและตัวอย่าง

ลำดับที่	วิทยาลัย	จำนวนประชากร	จำนวนตัวอย่าง
1	เทคนิคระยอง	6,137	194
2	เทคนิคนิคมอุตสาหกรรมระยอง	1,171	37
3	เทคนิคมาบตาพุด	1021	32
4	เทคโนโลยีไออาร์พีซี	1689	54
5	อาชีวศึกษาปอัสเทคนิคระยอง	318	10
6	เทคโนโลยีระยองบริหารธุรกิจ	1,363	43
	รวม	11,699	370

กับนิยามศัพท์ ทำให้ได้ค่าความตรงเชิงเนื้อหา ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามที่ผู้เชี่ยวชาญแนะนำให้เหมาะสม นำแบบสอบถามไปหาความเชื่อมั่น ทดลองใช้โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ตามวิธีของครอนบาค⁽⁹⁾ แล้วทำเป็นฉบับสมบูรณ์เพื่อเก็บข้อมูลต่อไป

ขั้นตอนที่ 3 การประเมินและยืนยันรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามความคิดเห็นไปสอบถามตัวอย่าง แล้วเก็บรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์ จัดทำร่างรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนเสนอแก่ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ทักษะ ผลงาน ประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ประเมินและยืนยันรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนฯ และผู้วิจัยนำข้อเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิมาปรับปรุงแก้ไขสรุปเป็นรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยองที่สมบูรณ์

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ชั้นเรียน การเดินทางมาวิทยาลัย ส่วนที่ 2 เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับความเหมาะสมของตัวบ่งชี้การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

การหาคุณภาพเครื่องมือ โดยการนำแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน พิจารณาความตรงเชิงเนื้อหา โดยวิธีหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับนิยามศัพท์ ทำให้ได้ค่าความตรงเชิงเนื้อหา เท่ากับ 0.91 ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามที่ผู้เชี่ยวชาญแนะนำก่อนนำไปทดลองใช้กับกลุ่มที่มีความใกล้เคียงกับตัวอย่าง 30 คน นำแบบสอบถามไปหาความเชื่อมั่น โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ตามวิธีของครอนบาค⁽⁹⁾ ซึ่งค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับ มีค่าเท่ากับ 0.84 ถือว่าแบบสอบถามมีความเชื่อถือได้ ปรับแบบทดสอบให้สมบูรณ์เพื่อนำไป

เก็บข้อมูลต่อไป

เกณฑ์การให้คะแนนและการแปลความหมาย

เกณฑ์การแปลความหมายค่าเฉลี่ยของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 5 ระดับ ดังนี้⁽¹⁰⁾

คะแนน 4.21–5.00 หมายถึงระดับสูงที่สุด

คะแนน 3.41–4.20 หมายถึงระดับสูง

คะแนน 2.61–3.40 หมายถึงระดับปานกลาง

คะแนน 1.81–2.60 หมายถึงระดับต่ำ

คะแนน 1.00–1.80 หมายถึงระดับต่ำสุด

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ส่งแบบสอบถามไปยังตัวอย่าง และดำเนินการติดตามการส่งแบบสอบถามกลับคืนภายหลังการจัดส่งเป็นระยะเวลา 3 สัปดาห์

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้างของโมเดลการวัด และองค์ประกอบเชิงยืนยันโดยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างเชิงเส้นด้วยโปรแกรม Lisrel

จริยธรรมการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ผ่านการพิจารณาจริยธรรมการศึกษาในมนุษย์จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จังหวัดระยอง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง เลขที่เอกสารรับรอง COA No. 21/2565 ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2565

ผลการศึกษา

1. องค์ประกอบของรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี รวมทั้งวิเคราะห์สังเคราะห์เอกสาร บทความ บทความ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อสร้างแบบจำลองโมเดลเชิงทฤษฎีขององค์ประกอบหลักและองค์ประกอบย่อย

การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ทำให้ได้ 2 องค์ประกอบหลัก 7 องค์ประกอบย่อย 50 ตัวบ่งชี้ ดังนี้

1) กลไกการทำงาน มี 4 องค์ประกอบย่อย 27 ตัวบ่งชี้ คือ (1) บุคลากร มี 7 ตัวบ่งชี้ (2) ข้อมูลสารสนเทศ มี 7 ตัวบ่งชี้ (3) แผนงานบูรณาการ มี 8 ตัวบ่งชี้ (4) กำกับติดตามประเมินผล มี 6 ตัวบ่งชี้

2) ประเด็นความเสี่ยง มี 3 องค์ประกอบย่อย 23 ตัวบ่งชี้ คือ (1) พฤติกรรมเสี่ยง มี 7 ตัวบ่งชี้ (2) สภาพความปลอดภัย มี 9 ตัวบ่งชี้ (3) ยานพาหนะ มี 7 ตัวบ่งชี้

2. การพัฒนาตัวบ่งชี้การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

เมื่อนำมาสร้างเป็นแบบสอบถามและผ่านการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยจากผู้เชี่ยวชาญ ทำให้ได้แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ ประกอบด้วย 2 องค์ประกอบหลัก 7 องค์ประกอบย่อย 44 ตัวบ่งชี้ ดังนี้ องค์ประกอบหลักที่ 1 ด้านกลไกการทำงาน มี 4 องค์ประกอบย่อย 23 ตัวบ่งชี้ คือ (1) บุคลากร มี 7 ตัวบ่งชี้ (2) ข้อมูลสารสนเทศ มี 6 ตัวบ่งชี้ (3) แผนงานบูรณาการ มี 5 ตัวบ่งชี้ (4) กำกับติดตามประเมินผล มี 5 ตัวบ่งชี้ องค์ประกอบหลักที่ 2 ด้านประเด็นความเสี่ยง มี 3 องค์ประกอบย่อย 21 ตัวบ่งชี้ คือ (1) พฤติกรรมเสี่ยง มี 7 ตัวบ่งชี้ (2) สภาพความปลอดภัย มี 7 ตัวบ่งชี้ (3) ยานพาหนะ มี 7 ตัวบ่งชี้

3. พัฒนารูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

1) กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม โดยภาพรวมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อยู่ในช่วงอายุ 16 – 18 ปี จบระดับชั้นการศึกษามากที่สุด คือ ปวส. และส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา เดินทางไปวิทยาลัยโดยขับรถจักรยานยนต์

2) องค์ประกอบหลักของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าองค์ประกอบหลักของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก เรียงลำดับค่าเฉลี่ย

จากค่ามากที่สุดไปหาค่าน้อยที่สุด คือ กลไกการทำงาน และประเด็นความเสี่ยง ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 องค์ประกอบหลักของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

องค์ประกอบหลัก	Mean	SD
1. กลไกการทำงาน	4.05	0.79
2. ประเด็นความเสี่ยง	4.00	0.81
รวมคุณภาพแบบสอบถามทั้งฉบับ	4.03	0.80

3) องค์ประกอบย่อยของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าองค์ประกอบย่อยของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากที่สุดไปหาน้อยที่สุด คือ ข้อมูลสารสนเทศ กำกับ ติดตาม และประเมินผล สภาพความปลอดภัย แผนงานบูรณาการ บุคลากร ยานพาหนะ และพฤติกรรมเสี่ยง ดังตารางที่ 3

เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบย่อยทั้ง 7 องค์ประกอบย่อย มีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

1) ตัวบ่งชี้ขององค์ประกอบย่อยด้านบุคลากร มีค่าเฉลี่ย = 4.01 พบว่า การปฏิบัติตามกฎจราจร มีความรู้เข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตน ได้รับข้อมูลข่าวสารจากการประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานรัฐ มีการพัฒนาทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร และตระหนักในการรักษาวินัยจราจร

2) ตัวบ่งชี้ขององค์ประกอบย่อยด้านข้อมูลสารสนเทศ มีค่าเฉลี่ย = 4.12 พบว่า ทราบข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากสื่อต่างๆ เช่น โทรศัพท์มือถือ บันทึกรูปภาพการเกิดอุบัติเหตุ นำข้อมูลสารสนเทศมาใช้ในการระมัดระวังการใช้รถใช้ถนนของและบอกกล่าวต่อผู้อื่น ถ้าพบเจออุบัติเหตุโทรแจ้งหน่วยฉุกเฉินทันที และมีการให้ข้อมูลผ่านทางโทรศัพท์มือถือ

ตารางที่ 3 องค์ประกอบย่อยของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ข้อ	องค์ประกอบย่อย	Mean	SD	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1.	บุคลากร	4.01	0.80	มาก	5
2.	ข้อมูลสารสนเทศ	4.12	0.78	มาก	1
3.	แผนงานบูรณาการ	4.03	0.78	มาก	4
4.	กำกับ ติดตาม และประเมินผล	4.04	0.80	มาก	2
5.	พฤติกรรมเสี่ยง	3.97	0.79	มาก	7
6.	กายภาพความเสี่ยง	4.04	0.80	มาก	2
7.	ยานพาหนะ	3.98	0.85	มาก	6
	รวม	4.03	0.80	มาก	

3) ตัวบ่งชี้ขององค์ประกอบย่อยด้านแผนงานบูรณาการ มีค่าเฉลี่ย = 4.03 พบว่า มีการวางแผนการจราจรภายในสถานศึกษา และการใช้รถภายในครอบครัว ได้โดยไม่มีข้อขัดแย้ง วางแผนการเดินทางในการใช้รถใช้ถนนทุกครั้งเมื่อออกจากบ้าน พื้นที่อาศัยอยู่มีการเผยแพร่การจัดทำแผนการดำเนินงานการป้องกันทางถนนให้ประชาชนได้รับทราบ และมีการนำเทคโนโลยีมาบูรณาการกับการวางแผนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น กล้องหนักรถและหลังรถ

4) ตัวบ่งชี้ขององค์ประกอบย่อยด้านกำกับ ติดตาม และประเมินผล มีค่าเฉลี่ย = 4.04 พบว่า สถานศึกษาเน้นย้ำถึงความปลอดภัยในการเดินทาง มีหน่วยงานอื่นให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ให้ข้อเสนอแนะ มีการติดตาม สอบถามถึงการเดินทางของนักศึกษาเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

5) ตัวบ่งชี้ขององค์ประกอบย่อยด้านพฤติกรรมเสี่ยง มีค่าเฉลี่ย = 3.97 พบว่า ไม่ขับซึ่รต์ด้วยความเร็วสูง หรือ ขณะง่วงนอน และมึนเมา ขับซึ่รต์ตามกฎหมายจราจร ไม่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกิน 1 คน สวมหมวกนิรภัย

6) ตัวบ่งชี้ขององค์ประกอบย่อยด้านกายภาพความเสี่ยง มีค่าเฉลี่ย = 4.04 พบว่า ผู้ขับซึ่รต์มีความระมัดระวัง บริเวณที่มีจุดเสี่ยงและจุดอันตราย เห็นป้ายสัญญาณเตือน มีการร้องขอให้แก้ปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย

ดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย อุปกรณ์จราจรอยู่ในสภาพใช้การ มีการติดตั้งอุปกรณ์จราจรเพิ่มเติมในบริเวณที่พบว่าเป็นพื้นที่เสี่ยง และซ่อมแซมสภาพถนน

7) ตัวบ่งชี้ขององค์ประกอบย่อยด้านยานพาหนะ มีค่าเฉลี่ย = 3.98 พบว่า รถจักรยานยนต์มีสภาพพร้อมใช้งาน ตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้ มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบครบเป็นไปตามมาตรฐาน ปลอดภัยในขณะที่ใช้งาน เปิดไฟหนักรถช่วงเวลาใกล้ค่ำ มองเห็นทัศนวิสัยการจราจรได้ชัดเจน

4. การประเมินความสอดคล้องของรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง

1) องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับหนึ่งของตัวบ่งชี้ในแต่ละองค์ประกอบย่อยของโมเดลการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับหนึ่งของตัวบ่งชี้ของแต่ละองค์ประกอบย่อย ด้านกลไกการทำงาน พบว่า เมื่อผู้วิจัยได้ปรับโมเดลตามคำแนะนำจากดัชนีปรับโมเดลได้ค่าไค-สแควร์ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.06 ค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ เท่ากับ 1.20 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน เท่ากับ 0.95 ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของ

ความคาดเคลื่อนโดยประมาณ เท่ากับ 0.02 ผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดทุกตัว (ตารางที่ 4) แสดงว่า โมเดลการวัดของตัวแปรแฝงตัวบ่งชี้ทุกตัวเหมาะสมเป็นตัวแทนสังเกตได้ของแต่ละองค์ประกอบย่อย ตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลการวัดแล้ว โมเดลองค์ประกอบย่อยด้านกลไกการทำงานสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์

องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับหนึ่งของตัวบ่งชี้ของแต่ละองค์ประกอบย่อยของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ด้านประเด็นความเสี่ยง พบว่า เมื่อผู้วิจัยปรับโมเดลตามคำแนะนำจากดัชนีปรับโมเดล

ผลการวิเคราะห์โมเดลที่ปรับแล้ว ได้ค่าไค-สแควร์ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.08 ค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ เท่ากับ 1.21 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน เท่ากับ 0.97 ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคาดเคลื่อนโดยประมาณ เท่ากับ 0.02 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดทุกตัว (ตารางที่ 5) แสดงว่า โมเดลการวัดของตัวแปรแฝงตัวบ่งชี้ทุกตัวเหมาะสมเป็นตัวแทนสังเกตได้ของแต่ละองค์ประกอบย่อย เมื่อตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลการวัดแล้ว โมเดลองค์ประกอบย่อยด้านประเด็นความเสี่ยงสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์

ตารางที่ 4 ค่าสถิติความสอดคล้องของโมเดลองค์ประกอบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ด้านกลไกการทำงานกับข้อมูลเชิงประจักษ์

องค์ประกอบย่อย ด้านกลไกการทำงาน	ค่าดัชนี	เกณฑ์	ก่อนปรับ		หลังปรับ	
			ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
บุคคลากร	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.29	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	55.36/14=3.95	ไม่ผ่าน	14.21/12=1.19	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.96	ผ่าน	0.99	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.09	ไม่ผ่าน	0.02	ผ่าน
ข้อมูลสารสนเทศ	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.11	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	65.04/9=7.23	ไม่ผ่าน	9.09/5=1.82	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.94	ผ่าน	0.99	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.13	ไม่ผ่าน	0.05	ผ่าน
แผนงานบูรณาการ	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.47	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	23.49/5=4.67	ไม่ผ่าน	3.54/4=0.89	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.98	ผ่าน	1.00	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.10	ไม่ผ่าน	0.00	ผ่าน
กำกับ ติดตาม และประเมินผล	p-value of χ^2	p>0.05	0.19	ผ่าน	-	-
	χ^2/df	<3.00	7.43/5=1.49	ผ่าน	-	-
	GFI	≥0.90	0.99	ผ่าน	-	-
	RMSEA	<0.06	0.04	ผ่าน	-	-
องค์ประกอบย่อยด้านกลไกการทำงาน	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.06	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	1714.55/224=428.64	ไม่ผ่าน	156.58/130=1.20	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.71	ไม่ผ่าน	0.95	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.13	ไม่ผ่าน	0.02	ผ่าน

ตารางที่ 5 ค่าความสอดคล้องของโมเดลองค์ประกอบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ด้านประเด็นความเสี่ยงกับข้อมูลเชิงประจักษ์

องค์ประกอบย่อย ประเด็นความเสี่ยง	ค่าดัชนี	เกณฑ์	ก่อนปรับ		หลังปรับ	
			ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
พฤติกรรมเสี่ยง	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.23	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	125.62/14=8.97	ไม่ผ่าน	10.50/8=1.31	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.91	ผ่าน	0.99	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.15	ไม่ผ่าน	0.03	ผ่าน
กายภาพความเสี่ยง	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.09	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	124.17/14=8.87	ไม่ผ่าน	18.57/11=1.78	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.91	ผ่าน	0.99	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.15	ไม่ผ่าน	0.04	ผ่าน
ยานพาหนะ	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.10	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	299.04/14=21.36	ไม่ผ่าน	13.46/8=1.68	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.92	ผ่าน	0.99	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.24	ไม่ผ่าน	0.04	ผ่าน
องค์ประกอบย่อย ด้านประเด็นความเสี่ยง	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.08	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	1378.74/186=7.41	ไม่ผ่าน	118.49/98=1.21	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.74	ไม่ผ่าน	0.97	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.13	ไม่ผ่าน	0.02	ผ่าน

2) องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสองขององค์ประกอบหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ด้านกลไกการทำงาน และด้านประเด็นความเสี่ยง

องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสองของโมเดลแต่ละองค์ประกอบหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ด้านกลไกการทำงาน และด้านประเด็นความเสี่ยง พบว่า เมื่อปรับโมเดลตามค่าเสนอแนะจากดัชนีปรับโมเดล ผลการวิเคราะห์โมเดลที่ปรับแล้ว ได้ค่าไค-สแควร์ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.06 ค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ เท่ากับ 1.78 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน เท่ากับ 0.99 ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคาดเคลื่อนโดยประมาณ เท่ากับ 0.05 ผ่านเกณฑ์ตามที่กำหนดทุกตัว (ตารางที่ 6) แสดงว่าโมเดลการวัดของตัวแปรแฝงองค์ประกอบย่อยทุกตัวเหมาะสมเป็นตัวแปรสังเกตได้ของแต่ละองค์ประกอบ

หลัก เมื่อตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลการวัดแล้ว โมเดลองค์ประกอบหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ด้านกลไกการทำงาน และด้านประเด็นความเสี่ยงมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์

3) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของโมเดลการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง พบว่า โมเดลองค์ประกอบเชิงยืนยันของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ยังไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ จึงมีความจำเป็นต้องปรับโมเดลให้มีความกลมกลืนมากขึ้น โดยผู้วิจัยได้ปรับโมเดลตามค่าเสนอแนะจากดัชนีปรับโมเดล ผลการวิเคราะห์โมเดลที่ปรับแล้ว ได้ค่าไค-สแควร์ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.76 ค่า

ตารางที่ 6 ค่าความสอดคล้องของโมเดลองค์ประกอบหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
ด้านกลไกการทำงาน และด้านประเด็นความเสี่ยงกับข้อมูลเชิงประจักษ์

องค์ประกอบย่อย	ค่าดัชนี	เกณฑ์	ก่อนปรับ		หลังปรับ	
			ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
กลไกการทำงาน	p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.68	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	35.04/2=17.52	ไม่ผ่าน	0.17/1=0.17	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.95	ผ่าน	1.00	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.21	ไม่ผ่าน	0.00	ผ่าน
ประเด็นความเสี่ยง	p-value of χ^2	p>0.05	0.79	ผ่าน	-	-
	χ^2/df	<3.00	0.07/1=0.07	ผ่าน	-	-
	GFI	≥0.90	1.00	ผ่าน	-	-
	RMSEA	<0.06	0.00	ผ่าน	-	-
การบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนน	p-value of χ^2	p>0.05	0	ไม่ผ่าน	0.06	ผ่าน
	χ^2/df	<3.00	141.56/13=10.89	ไม่ผ่าน	17.76/10=1.78	ผ่าน
	GFI	≥0.90	0.9	ผ่าน	0.99	ผ่าน
	RMSEA	<0.06	0.16	ไม่ผ่าน	0.05	ผ่าน

ไค-สแควร์สัมพัทธ์ เท่ากับ 0.47 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน เท่ากับ 1.00 ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคาดเคลื่อนโดยประมาณ มีค่า <0.01 ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้

โดยสรุปพบว่า โมเดลการวัดของตัวแปรแฝงองค์ประกอบย่อยทุกตัวเหมาะสมเป็นตัวแปรสังเกตได้ของแต่ละองค์ประกอบหลัก และองค์ประกอบหลักทุกตัวเหมาะสมเป็นตัวแปรสังเกตได้ของคุณลักษณะรวมของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอ

เมือง จังหวัดระยอง และเมื่อตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนของโมเดลการวัดแล้ว โมเดลการวัดมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ จึงยืนยันการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง โดยวิธีการวิเคราะห์องค์ประกอบโครงสร้างเชิงเส้นได้ ดังตารางที่ 7

เมื่อจัดทำร่างรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ให้

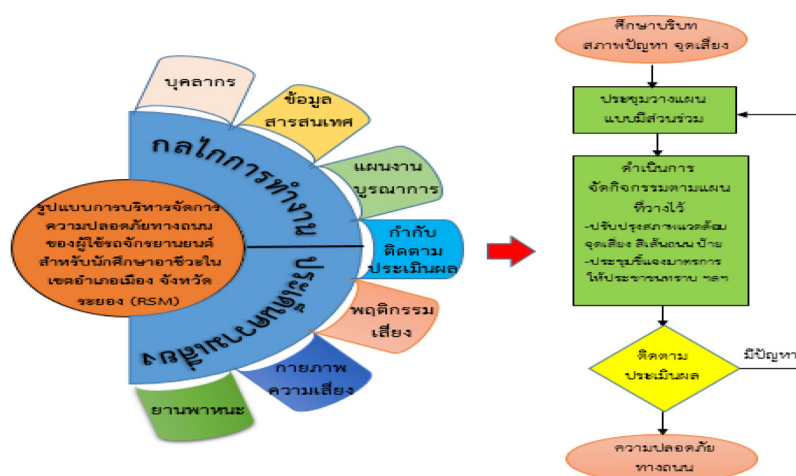
ตารางที่ 7 ค่าความสอดคล้องของโมเดลองค์ประกอบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง กับข้อมูลเชิงประจักษ์

ค่าดัชนี	เกณฑ์	ก่อนปรับ		หลังปรับ	
		ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา	ค่าสถิติ	ผลการพิจารณา
p-value of χ^2	p>0.05	0.00	ไม่ผ่าน	0.76	ผ่าน
χ^2/df	<3.00	639.12/13=49.16	ไม่ผ่าน	1.89/14=0.47	ผ่าน
GFI	≥0.90	0.67	ไม่ผ่าน	1.00	ผ่าน
RMSEA	<0.06	0.36	ไม่ผ่าน	0.00	ผ่าน

ผู้ทรงคุณวุฒิยืนยันโมเดลรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนฯ ปรากฏว่า ผู้ทรงคุณวุฒิได้ยืนยันรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยฯ ว่าเป็นรูปแบบที่เหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้ เพราะการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยกลไกการทำงานที่เกิดจากการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายและทราบถึงประเด็นความเสี่ยงต่างๆ ที่เกิดขึ้น ระบุบริบท สถานการณ์ปัญหา ณ บริเวณ

นั้นๆ อย่างแท้จริง จึงจะร่วมกันวางแผนและดำเนินการแก้ปัญหาได้ตรงกับปัญหา สิ่งที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งคือการกำกับ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เมื่อเจอปัญหาจะได้แก้ไขได้ทันทั่วทั้งที่ไม่เป็นปัญหาเรื้อรังจนสายเกินแก้ จึงได้รูปแบบที่สามารถปฏิบัติได้จริง ดังภาพที่ 1

ภาพที่ 1 รูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักศึกษาอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง (RSM)



วิจารณ์

การประเมินความสอดคล้องของรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์เกี่ยวกับตัวบ่งชี้ในแต่ละองค์ประกอบ ดังนี้

1. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนด้านกลไกการทำงาน พบว่า ค่าดัชนีความสอดคล้องเป็นไปตามเกณฑ์ทุกค่า อาจเป็นเพราะผลการตรวจสอบตัวบ่งชี้ในองค์ประกอบหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนด้านกลไกการทำงาน องค์ประกอบย่อยมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทุกตัว โดยตัวบ่งชี้ที่มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐานมากที่สุดไปน้อยที่สุด คือ องค์ประกอบย่อยด้านข้อมูล

สารสนเทศ ด้านบุคลากร ด้านกำกับติดตามและประเมินผล และด้านแผนงานบูรณาการ ซึ่งภาครัฐในทุกะดับร่วมกันระดมสมองวางแผนป้องกันการลดอุบัติเหตุจราจร อีกทั้งฝ่ายนักศึกษาต้องมีความเข้าใจอย่างแท้จริง อีกทั้งการติดตาม ตรวจสอบข้อมูลสารสนเทศที่ได้รับจากแต่ละช่องทาง ว่าเป็นความจริงมากน้อยแค่ไหนจึงจะวางแผนการเดินทางที่มีความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น สอดคล้องกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ⁽¹¹⁾ กล่าวว่า ในระดับอำเภอเจ้าหน้าที่สาธารณสุขจะเป็นแกนหลักในการดำเนินงานผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) และในระดับท้องถิ่นมุ่งเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แกนนำชุมชน ให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ และ

เสียชีวิตในพื้นที่ โดยเฉพาะข้อมูลการเสียชีวิตนั้น มีมิติจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กำหนดให้ในทุกพื้นที่จะต้องมีการเก็บและรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลมากกว่าหนึ่งฐาน ประกอบด้วย ข้อมูลจากสาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อความครอบคลุมและถูกต้องแม่นยำ นำไปสู่การวางมาตรการที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่นั้น ๆ โดยนำเข้าสู่การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด เพื่อให้ผู้ว่าราชการจังหวัดสั่งการลงมายังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการแจ้งให้นายอำเภอ และจัดตั้งคณะทำงานในระดับท้องถิ่นเพื่อร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ รูปแบบนี้จึงเน้นกลไกการสั่งการจากบนลงล่างมากกว่าแนวราบ สอดคล้องกับสมใจ อ่อนละเอียด⁽¹²⁾ กล่าวว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีการใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางใช้ทุกวัน และวันหนึ่งมากกว่าวันละ 1 ครั้ง ประกอบกับนักศึกษาได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ด้านอุบัติเหตุจราจรจากสื่อต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา จึงทำให้เกิดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้

2. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนด้านประเด็นความเสี่ยง พบว่า เมื่อพิจารณาคำดัชนีความสอดคล้องเป็นไปตามเกณฑ์ทุกค่า ผลการตรวจสอบตัวบ่งชี้ในองค์ประกอบหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนด้านประเด็นความเสี่ยง องค์ประกอบย่อยที่มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมาตรฐาน มีนัยสำคัญทางสถิติทุกตัว โดยตัวบ่งชี้ที่มีค่าน้ำหนัก องค์ประกอบมาตรฐานมากที่สุด คือ องค์ประกอบย่อยด้านกายภาพ ความเสี่ยง รองลงมา คือ องค์ประกอบย่อยด้านพฤติกรรม ความเสี่ยง และองค์ประกอบย่อยด้านยานพาหนะ ตามลำดับ มีพฤติกรรมในการปฏิบัติตามนโยบาย กฎหมาย กฎจราจร สภาพแวดล้อมทางกายภาพ มีความระมัดระวังในการขับขี่ ท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องกับ สมใจ อ่อนละเอียด⁽¹²⁾ กล่าวว่า นักศึกษาระดับอาชีวศึกษา มีการรับ

รู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าสามารถทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงหรือถึงขั้นเสียชีวิต รวมทั้งรับรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ร่างกายบาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิตได้ถึงแม้จะมีความมั่นใจว่าการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วปกติ การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ ไม่บาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิต จึงนำไปสู่พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงต่ออุบัติเหตุ สอดคล้องกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ⁽¹¹⁾ กล่าวว่า ท้องถิ่นต้องสร้างการรับรู้ให้ ประชาชนตระหนัก มีวินัย และมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน เช่น การมีวินัยจราจร การปรับพฤติกรรมการขับขี่ เป็นต้น การจัดการถนนและสิ่งแวดล้อมให้มีความปลอดภัยต่อการขับขี่ เช่น การจัดการจุดเสี่ยงและปรับสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้เอื้อต่อความปลอดภัยในการขับขี่ การจัดการยานพาหนะให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และเกิดความปลอดภัยขณะขับขี่รวมถึงการทำ พ.ร.บ. และประกันภัยเพื่อประโยชน์ในการชดเชยเยียวยาหากประสบเหตุ เป็นต้น ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2554⁽¹³⁾ ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ โดยกระทรวงมหาดไทยได้กำหนดให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นฝ่ายเลขานุการเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน และได้เร่งรัดนโยบายนี้เป็นการเฉพาะเพื่อขับเคลื่อนในระดับท้องถิ่น ให้มีการจัดระเบียบการจราจรในแต่ละเขตพื้นที่รวมถึงดำเนินโครงการกิจกรรมเพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานตามกรอบ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” ได้แก่ การพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึง

และรวดเร็ว เนื่องจากคนที่ไปช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ต้องมีความรู้ รวมทั้งการขยายความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้กับประชาชนทั่วไปสามารถปฏิบัติได้และรู้ช่องทางการเรียกใช้บริการหมายเลขสายด่วน 1669 เพื่อลดโอกาสเกิดความพิการและเสียชีวิตลงได้

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำวิจัยไปใช้

1) เป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ไปกำหนดนโยบายเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2) สามารถนำรูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ไปขยายผลในอำเภออื่นๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นนักเรียนอาชีวศึกษา

3) การประสานงานขณะเกิดเหตุขึ้นที่ผ่านมายังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจน การปฏิบัติเป็นไปตามลักษณะปัญหาที่พบเจอในขณะปฏิบัติงาน พอมีการกำหนดแนวทางในการประสานงานในขณะเกิดเหตุระหว่างหน่วยงานในพื้นที่ และได้มีการแจ้งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจ หน่วยปฏิบัติการกู้ชีพ/กู้ภัยในสังกัดมูลนิธิ สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และศูนย์รับแจ้งเหตุและรายงาน (1669) ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง และผู้ปฏิบัติงานด้านการแพทย์ฉุกเฉินในแต่ละสถานพยาบาล ทำให้เกิดความเข้าใจในบทบาทและหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติชัดเจนขึ้นกว่าที่ผ่านมา ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนสามารถนำรูปแบบนี้ไปพัฒนากำหนดเป็นนโยบายในการปฏิบัติงานได้ โดยฝ่ายบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนประชุมวางแผน กำหนดโครงสร้างการทำงาน บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายให้ชัดเจน แล้วนำผลไป

ประชุมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ขยายผลในพื้นที่ชุมชนเล็กๆ ก่อน โดยการประชุมต่อกันนั้น ผู้ใหญ่บ้าน เน้นย้ำ มีการประชาสัมพันธ์ และมีการติดตามผลการปฏิบัติงาน และมีการเสริมขวัญกำลังใจ เช่น ให้รางวัลในท้องถิ่นที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ผลสำเร็จหรือลดอุบัติเหตุได้สำเร็จ โดยอาจตั้งเกณฑ์ที่ชุมชนสามารถทำได้ง่ายๆ ก่อน แล้วค่อยเพิ่มมาตรการไม่ให้ชุมชนรู้สึกว่าเป็นเรื่องยากเกินไปหรืออาจเป็นไปได้ เป็นต้น

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1) ควรมีส่งเสริมการศึกษาพฤติกรรมความเสี่ยงของประชาชนที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยทางถนน

2) ควรมีการศึกษาเชิงคุณภาพ เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตแบบมีส่วนร่วมเพื่อให้ทราบรายละเอียดเชิงลึกมากขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างรูปแบบการนำไปใช้ในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนหรือหน่วยงานอื่นให้มีประสิทธิภาพต่อไป

สรุป

รูปแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการลดการเกิดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสีย ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิต สูญเสียทรัพย์สิน จิตใจ ฯลฯ ดังนั้นทุกฝ่ายต้องตระหนักถึงผลกระทบของการสูญเสียและร่วมมือกันปฏิบัติตนบนพื้นฐานของสังคมและกฎหมาย เห็นอกเห็นใจผู้ขับขี่และผู้เดินเท้า กำจัด หลีกเลี่ยง ปรับปรุงจุดเสี่ยงและจุดอันตราย

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบยืนยันรูปแบบฯ ขอขอบคุณทุก ๆ ท่านที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลในครั้งนี้ และขอขอบคุณทุก ๆ ท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องทำให้การศึกษาวิจัยครั้งนี้สำเร็จได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

1. อมรชัย ลีลาจรจิตร, ภาณุพงศ์ ภาณุตุลกิตติ. การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน. กรุงเทพมหานคร: อักษรไทย;

- 2558.
2. ประชาชาติธุรกิจ. ปี'64 เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนน 1.3 หมื่นราย “กลุ่มวัยทำงาน” ตายสูงสุด [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [สืบค้นเมื่อ 12 ก.ค. 2565]. แหล่งข้อมูล: <https://www.prachachat.net/finance/news-869874>
3. World Health Organization Office in Thailand. Legal and institutional road safety assessment in Thailand. Non-thaburi: World Health Organization office in Thailand; 2016.
4. World Health Organization. World state road safety report 2018 [Internet]. 2018 [cited 2022 Jan 12]. Available from: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/GSRRS2018_Summary_Thai.pdf
5. ศูนย์ข้อมูล thairsc. สถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตสะสม [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [สืบค้นเมื่อ 31 ก.ค. 2565]. แหล่งข้อมูล: <https://www.thairsc.com/TH/stataccidentonfestival>
6. ไทยแลนด์พลัส. ระยอง เมืองนำร่องความปลอดภัยทางถนนของคนรุ่นใหม่ [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 12 ก.ค. 2565]. แหล่งข้อมูล: <https://www.thailandplus.tv/archives/443189>
7. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. สร้างความปลอดภัยทางสุขภาพ ลดอุบัติเหตุทางถนน จ. ระยอง [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 12 ก.ค. 2565]. แหล่งข้อมูล: <https://www.thaihealth.or.th/Content/55646>-สร้างความปลอดภัยทางสุขภาพ%20ลดอุบัติเหตุทางถนน%20จ.ระยอง.html
8. Krejcie RV, Morgan DW. Educational and psychological measurement. New York: Minnesota University; 1970.
9. Cronbach LJ. Essential of psychological testing. 5thed. New York: Harper Collins; 1990.
10. กัลยา วานิชย์บัญชา. การวิเคราะห์สถิติ: สถิติสำหรับบริหารและวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2550.
11. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (best practice สอจร.). ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์; 2562.
12. สมใจ อ่อนละเอียด. ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษาในสถานศึกษาของรัฐอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม [วิทยานิพนธ์สาธิตสาธิตศาสตรมหาบัณฑิต]. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา; 2560.
13. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 128, ตอนพิเศษ 4 ง (ลงวันที่ 14 มกราคม 2554).

Abstract

A Model of Road Safety Management of Motorcycle Users for Vocational Students in Muang District, Rayong Province

Araya Pongpaew^{*}; Laphatrada Schultheiss

Non-Communicable Diseases, Mental Health and Drug Control Group, Rayong Provincial Health Office , Thailand

Journal of Emergency Medical Services of Thailand 2023;3(1):28-41.

This research aimed to study the components of road safety management and to develop a model for motorcycle safety management using empirical data. The samples were 370 vocational students in Mueang District, Rayong Province. The study tool was an opinion questionnaire containing questions of 5-level estimation scale with a confidence value of 0.89. Data were analyzed with frequency, percentage, mean, standard deviation; and confirmed the components with a conformity model through the Lisrel program and focus group. The research results showed that: (A) the components and development of indicators of road safety management had 2 main components, 7 sub-components, and 44 indicators as follows: the main component 1: working mechanism with 4 sub-components, (1) personnel, (2) information data, (3) integrated roadmap, and (4) supervision, monitor and evaluate. The main component 2: risk issues with 3 sub-components: (1) risk behavior, (2) physical risk, and (3) vehicles. (B) Following the development of a road safety management model, it was found that (1) the main components of road safety management had favorable basic statistics at a high level, with particular aspects on working mechanism and risk issues. (2) The sub-components of road safety management had improved basic statistics at a high level on information data, supervise, monitor and evaluate, risk physical, integrated roadmap, personnel, vehicles and risk behavior. (3) Assessment of the consistency of the model revealed that after the modification of the model based on the adjustment index, the chi-square value was not statistically significant = 0.76, $\chi^2/df = 0.47$, GFI=1.00, RMSEA <0.01, which passed the specified criteria. All the experts had confirmed that the road safety management model was appropriate and could be applied in practice.

Keywords: emergency medical service; EMS; medical system development; Thailand

Corresponding author: Araya Pongpaew, email: araya_ncd@hotmail.com