

การพัฒนาารูปแบบการแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ

The Development of Model for Solving Road Accident Problems of Local Road Safety Operations Center Committee, Buengkan Province.

(Received: October 27,2024 ; Revised: October 30,2024 ; Accepted: October 31,2024)

คำไพล่ พงสงคราม¹ สิทธิพนธ์ หาญจรัง²
Khamfai Polsongkram¹ Sittinon Hanjing²

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยและพัฒนา มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ ได้แก่ ภาวะผู้นำ การรับรู้บทบาท และการมีส่วนร่วม 2) เพื่อสร้าง “รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน” ของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ 3) เพื่อทดลองใช้และประเมินผลรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ วิธีดำเนินการวิจัยแบ่งเป็น 3 ระยะ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา สถิติอนุมาน (Inferential statistic) การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้ Repeated-measures ANOVA กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

ผลการศึกษาพบว่า จากระยะที่ 1 และ 2 มีรูปแบบในการดำเนินการพัฒนา จำนวน 7 กิจกรรม คือ 1) การทำงานร่วมกันเป็นทีม 2) ฝึกการการสื่อสาร 3) ฝึกการเรียนรู้พัฒนาบุคคลและทีมงาน (Life Position) 4) กลุ่มสัมพันธ์ 5) ฝึกการบริหารความขัดแย้ง 6) ฝึกการคิดต่างกันสร้างสรรค์องค์การ และ 7) กิจกรรมพี่เลี้ยง ซึ่งผลที่ได้จากระยะที่ 3 หลังการทดลอง พบว่าจากการพัฒนาภาวะผู้นำ การรับรู้บทบาท และการมีส่วนร่วม ส่งผลให้ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น เพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และรูปแบบที่พัฒนาขึ้นส่งผลดีโดยตรงที่ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่นลดลง

คำสำคัญ การพัฒนารูปแบบ, อุบัติเหตุทางถนน, คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น

ABSTRACT

This research was research and development study with three main objectives: 1) to examine factors influencing the resolution of local road accident issues in Bueng Kan Province, focusing on leadership, role perception, and participation; 2) to develop a "Model for Road Accident Problem-Solving" for the Local Road Safety Operations Center Committee in Bueng Kan Province; and 3) to test and evaluate the effectiveness of this model developed for the committee. The research process is divided into three phases. Data analysis involves descriptive statistics, inferential statistics, and mean comparisons using Repeated Measures ANOVA with a significance level set at 0.05. Qualitative data is analyzed using content analysis.

The results showed that, from phases 1 and 2, a development model consisting of seven activities was established: 1) teamwork, 2) communication training, 3) personal and team development (Life Position), 4) group relations, 5) conflict management training, 6) fostering creative organizational thinking, and 7) mentoring activities. Results from phase 3, after experimentation, indicated that enhancements in leadership, role perception, and participation significantly increased the operational efficiency of the Local Road Safety Operations Center Committee at a statistical significance level of 0.05. Additionally, the developed model directly contributed to a reduction in local road accident rates.

¹ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ

² จพ.สาธารณสุขชำนาญงาน สสอ.โซ่พิสัย

Keywords : Model Development, Road Traffic Accidents, Local Road Safety Operations Center Committee

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง ปี ค.ศ.2018 จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) พบว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตการอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกต่อปีสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านคน คิดเป็นค่าเฉลี่ยวันละ 3,700 คน ดังนั้น การดำเนินการตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ปี ค.ศ. 2011-2020 และเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ปี ค.ศ. 2030 ข้อที่ 3.6 ที่ตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง จึงยังไม่สำเร็จบรรลุผลตามเป้าหมายในปัจจุบัน

สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 มีจำนวน 16,957 ราย (จากข้อมูล 3 ฐานของ กรมควบคุมโรค) ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 ร้อยละ 4.9 รายงานดังกล่าวนี้เป็นการวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศจากข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ 3 ฐาน ข้อมูลหลัก (ข้อมูล 3 ฐาน) จากกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด แต่ก็ยังไม่บรรลุเป้าหมายตามที่ตั้งไว้¹¹ ข้อมูลการตายจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข จังหวัดบึงกาฬ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 5 ปีย้อนหลัง (ปี 2560 – 2565) เพิ่มขึ้น คือ 17.86 ต่อแสนประชากร (76 ราย) ,22.44 ต่อแสนประชากร (94 ราย) ,20.98 ต่อแสนประชากร (89 ราย) , 25.36 ต่อแสนประชากร (107 คน) , 34.96 ต่อแสนประชากร (146 ราย) จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิต เป็นเพศชายร้อยละ 63.08/82.72 เพศหญิงร้อยละ 36.96/17.28 ช่วงอายุที่บาดเจ็บมากที่สุด คือ ช่วงอายุ 10 - 19 ปี

ร้อยละ 31.30 ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุด คือ ช่วงอายุ 20 - 29 ปี ร้อยละ 25.92 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่รถจักรยานยนต์เกิดเหตุมากที่สุด ร้อยละ 83.83/75.31 โดยกลุ่มผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 94.96/90.91 กลุ่มผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตจากรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 85.11/100 เป็นผู้ขับขี่บาดเจ็บ/เสียชีวิต ร้อยละ 75.61/77.78 ผู้โดยสารบาดเจ็บ/เสียชีวิตร้อยละ 18.79/7.41 คนเดินเท้าบาดเจ็บ/เสียชีวิต 1.96/4.54 เป็นคนในพื้นที่บาดเจ็บ/เสียชีวิต 97.58/6.17 การดื่มแล้วขับบาดเจ็บ/เสียชีวิตร้อยละ 22.87/22.22 ไม่ดื่มสุราบาดเจ็บ/เสียชีวิตร้อยละ 77.13/77.78 โทรขณะขับบาดเจ็บ/เสียชีวิต ร้อยละ 3.38/0.50 การใช้สารเสพติดขณะขับรถบาดเจ็บ/เสียชีวิตร้อยละ 1.26/2.63 พฤติกรรมเสี่ยงขณะขับขี่ 1)เบรกรถกระชั้นชิดร้อยละ 46.67 2) เปิดไฟเลี้ยวกระชั้นชิด/เลี้ยวไม่มองทางร้อยละ 20.00 3)ขับรถตัดหน้ารถคนอื่นร้อยละ 6.67 พฤติกรรมเสี่ยงจากกายภาพบังคับ 1)ขับรถย้อนศรร้อยละ 33.33 2)แซงในเขตห้ามแซงร้อยละ 13.33 3)จอดรถในที่ห้ามจอดร้อยละ 6.67 ช่วงเวลาที่เกิดเหตุบาดเจ็บ/เสียชีวิต คือ 15.00 - 19.00 น. ร้อยละ 29.91/24.71 สถานที่เกิดเหตุบาดเจ็บ คือ ถนนในหมู่บ้าน/เขต ทต./อบต.ร้อยละ 40.97 และเสียชีวิตมากที่สุด คือ ถนนทางหลวงร้อยละ 54.61 ในด้านการตรวจสภาพรถ 1)ต่อภาษีรถประจำปี คิดเป็นร้อยละ 80 2)ตรวจสอบสภาพการพร้อมใช้งานของรถ/ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 87 และในด้านอาชีพของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต เกษตรกรรมร้อยละ 30.27 นักเรียน/นักร้องร้อยละ 26.26 และผู้ใช้แรงงานร้อยละ 16.26 ในด้านการนำส่งผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต โดยระบบการแพทย์ฉุกเฉิน(EMS) ทุกประเภทร้อยละ 21.15 มาเองร้อยละ 18.12 ผู้พบเหตุ/ญาติ ร้อยละ 51.85 เจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 0.39 เสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ ร้อยละ 68.14 เสียชีวิตที่ห้องฉุกเฉิน ร้อยละ 27.65 และเสียชีวิตขณะนำส่ง ร้อยละ 4.21 ของผู้เสียชีวิต

ทั้งหมด สถานที่ที่เป็นจุดอันตราย ได้แก่ ทางโค้ง ทางแยก และสภาพถนนชำรุด หรือ ลื่น¹²

นอกจากนี้จังหวัดบึงกาฬยังมีปัจจัยเสริมสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การขยายตัวอย่างรวดเร็วของความต้องการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดหลายแห่ง แต่โครงสร้างด้านวิศวกรรมจราจรไม่ได้ถูกปรับปรุงตามการเจริญเติบโตของจังหวัด และจากการขาดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการในการขนถ่ายยางพาราจากสวนไปยังโรงงานยางพาราในพื้นที่ ไม่จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำยางพาราขณะขนถ่าย ทำให้น้ำยางพาราหกเลี้ยวตามถนน ครั้นเมื่อฝนตกลงมาทำให้เกิดถนนลื่น ทำให้รถที่สัญจรไปมา หากไม่มีความระมัดระวังก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง แม้ที่ผ่านมามีจังหวัดบึงกาฬ มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่อง แต่ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมายังคงเห็นผลไม่ชัดเจน เนื่องจากเป็นการแก้ไขตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นหน่วยงานที่อยู่ใกล้ชิดพี่น้องประชาชนในพื้นที่มากที่สุด มีบทบาทหน้าที่ในการจัดบริการสาธารณะให้กับพี่น้องประชาชนให้ได้รับบริการขั้นพื้นฐานอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง ผู้บริหารองค์กรขาดภาวะผู้นำในการที่จะนำพาหรือแก้ปัญหาได้อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ ขาดการรับรู้บทบาทของตนเองในภารกิจที่ได้รับมอบหมาย และที่สำคัญการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาในพื้นที่ยังมีน้อยอยู่ อาจจะแยกบทบาทที่ได้รับมอบหมายไม่ชัดเจนทั้งฝ่ายท้องถิ่น และฝ่ายท้องถิ่น ส่งผลต่อการแก้ปัญหาต่างๆ ในพื้นที่ด้วยปัญหาตามปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าว คณะผู้วิจัยจึงได้พัฒนารูปแบบการดำเนินงานแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ขึ้นใหม่โดยใช้รูปแบบกระบวนการพัฒนาเพื่อสร้างการรับรู้ทั้งในภาวะผู้นำ การรับรู้บทบาท และการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬทุกระดับ ได้เริ่มการพัฒนาด้วยการประชุมวิเคราะห์หาสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Dead case conference)

ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สร้างทีมพี่เลี้ยงในระดับอำเภอ การพัฒนาคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น ในการมีส่วนร่วมทุกระดับการนับตั้งแต่การวิเคราะห์ปัญหา การร่วมวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผล ซึ่งการพัฒนากระบวนการดำเนินงานแก้ไขปัญหาดังกล่าวสามารถลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงได้ ซึ่งผู้วิจัยใช้เป็นกลุ่มทดลองใช้รูปแบบที่พัฒนาขึ้น และผู้วิจัยจึงได้ดำเนินการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคือการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น อำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ ได้แก่ ภาวะผู้นำ การรับรู้บทบาท และการมีส่วนร่วม
2. เพื่อสร้าง “รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน” ของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ
3. เพื่อทดลองใช้และประเมินผลรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัด บึงกาฬ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยระยะที่ 1 และแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้ปรับใช้และพัฒนาเครื่องมือมาจากแบบสอบถามที่มีนักวิชาการได้ทำการศึกษาไว้แล้ว และนำเครื่องมือวัดนั้นมาปรับข้อความบางส่วนเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่ทำการศึกษาในครั้งนี้

การหาคุณภาพเครื่องมือวัดในการวิจัยระยะที่ 1 นี้ ผู้วิจัยกำหนดวิธีการตรวจสอบเพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือวัด โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1) เครื่องมือวัดทุกฉบับ ได้ผ่านการพิจารณา ด้านเนื้อหา ความหมาย และการใช้ภาษาจากผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบความครอบคลุมตามโครงสร้างของเนื้อหา ความสอดคล้องของข้อคำถามกับขอบเขตของความรู้ที่กำหนดเป็นเป้าหมาย (Item Objective Congruence : IOC) โดยนำเครื่องมือปรับปรุงแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญทางด้านสาธารณสุขจำนวน 3 ท่าน โดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านพิจารณา ลงความเห็นและให้คะแนนคัดเลือกข้อคำถามที่มีค่าดัชนี IOC มากกว่า 0.67 เพื่อนำเครื่องมือไปทดลองใช้ (Try-Out) กับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอใกล้เคียงที่ไม่ใช่กลุ่มทดลอง จำนวน 30 คน (ตำบลเฝ้าไร่ อำเภอเฝ้าไร่ จังหวัดหนองคาย)

2) วิเคราะห์ ข้อคำถามรายข้อ (Item Analysis) โดยหาค่าสัมพันธระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมของแบบสอบถามด้านนั้น (Item-Total Correlation) ข้อคำถามที่มีความสัมพันธ์กับคะแนนรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จะนำไปใช้ในการศึกษากับกลุ่มตัวอย่างต่อไป

3) หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามทั้งฉบับของรายด้าน โดยการหาค่าความสอดคล้องภายใน (Internal Consistency) ด้วยวิธีการของ ครอนบาค¹⁶ โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) เท่ากับ .80 ขึ้นไป

4) นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปพบผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบอีกครั้ง จนได้รับความเห็นชอบ นำไปจัดพิมพ์แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ และนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างจริงต่อไป

เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

การวิจัยระยะที่ 1 และแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้ปรับใช้และพัฒนาเครื่องมือมาจากแบบสอบถามที่มีนักวิชาการได้ทำการศึกษาไว้แล้ว และนำเครื่องมือวัดนั้นมาปรับข้อคำถามบางส่วน เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ คือ

1) เครื่องมือวัดภาวะผู้นำ ใช้วิธีการวัดในภาพรวม 5 ด้าน จำนวน 15 ข้อคำถาม

2) เครื่องมือวัดการรับรู้บทบาท ใช้วิธีการวัดในภาพรวม 5 ด้าน จำนวน 15 ข้อคำถาม

3) เครื่องมือวัดการมีส่วนร่วม ใช้วิธีการวัดในภาพรวม 3 ด้าน จำนวน 11 ข้อคำถาม การหาคุณภาพเครื่องมือวัดที่ใช้ในการวิจัย

การหาคุณภาพเครื่องมือวัดในการวิจัยระยะที่ 1 นี้ ผู้วิจัยกำหนดวิธีการตรวจสอบเพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือวัด โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1) เครื่องมือวัดทุกฉบับ ได้ผ่านการพิจารณา ด้านเนื้อหา ความหมาย และการใช้ภาษาจากผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบความครอบคลุมตามโครงสร้างของเนื้อหา ความสอดคล้องของข้อคำถามกับขอบเขตของความรู้ที่กำหนดเป็นเป้าหมาย (Item Objective Congruence : IOC) โดยนำเครื่องมือปรับปรุงแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญทางด้านสาธารณสุขจำนวน 3 ท่าน

จากตัวอย่าง สามารถคำนวณค่า IOC ของข้อคำถามมีค่าเท่ากับ 1 ซึ่งผู้วิจัย ได้แสดงค่าข้อคำถามที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญไว้ในภาคผนวก จากนั้นคัดเลือกข้อคำถามที่มีค่าดัชนี IOC มากกว่า 0.67 เพื่อนำเครื่องมือไปทดลองใช้ (Try-Out) กับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอใกล้เคียงที่ไม่ใช่กลุ่มทดลอง จำนวน 30 คน (ตำบลบ้านด่อน อำเภอรัตนวาปี จังหวัดหนองคาย)

2) วิเคราะห์ ข้อคำถามรายข้อ (Item Analysis) โดยหาค่าสัมพันธระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมของแบบสอบถามด้านนั้น (Item-Total Correlation) ข้อคำถามที่มีความสัมพันธ์กับคะแนนรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จะนำไปใช้ในการศึกษากับกลุ่มตัวอย่างต่อไป

3) หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามทั้งฉบับของรายด้าน โดยการหาค่าความสอดคล้องภายใน (Internal Consistency) ด้วยวิธีการของ ครอนบาค¹⁶ โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) เท่ากับ .80 ขึ้นไป

4) นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปพบผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบอีกครั้ง จนได้รับความเห็นชอบ นำไปจัดพิมพ์แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ และนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างจริงต่อไป

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. การวิจัยระยะที่ 1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง 1) ประชากร คือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ 60 แห่งละ 15 คน จำนวน 900 คน 2) กลุ่มตัวอย่าง คือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งได้มาจากการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของ ทาโรยามาเน่ (Taro Yamane. 1967 : 158) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 277 คน

2. การวิจัยระยะที่ 2 กลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ช้องในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดบึงกาฬ ได้แก่ ตัวแทนส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด หน่วยงานละ 2 คน ได้แก่ ตัวแทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด แขวงทางหลวงจังหวัด แขวงทางหลวงชนบท สำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น สำนักงานศึกษาธิการจังหวัด สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดบึงกาฬ ตัวแทนผู้ประกอบการโรงงานยางพารา ตัวแทนภาคประชาสังคม ดังนี้ บริษัท กลาง คัม ครอง ผู้ ประสบ ภัย จาก รล ผู้ประกอบการโรงงานยางพารา ตัวแทนภาคประชาสังคม ตัวแทนคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น รวม 30 คน

3. การวิจัยระยะที่ 3 การวิจัยระยะที่ 3 เป็นการทดลองใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น กลุ่มทดลอง คือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย

ทางถนนระดับท้องถิ่น อำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ จำนวน 35 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล การวิจัยระยะที่ 1 และแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้ปรับใช้และพัฒนาเครื่องมือมาจากแบบสอบถามที่มีนักวิชาการได้ทำการศึกษาไว้แล้ว และนำเครื่องมือวัดนั้นมาปรับข้อความบางส่วน เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ คือ 1) เครื่องมือวัดภาวะผู้นำใช้วิธีการวัดในภาพรวม 5 ด้าน จำนวน 15 ข้อคำถาม 2) เครื่องมือวัดการรับรู้บทบาท ใช้วิธีการวัดในภาพรวม 5 ด้าน จำนวน 15 ข้อคำถาม 3) เครื่องมือวัดการมีส่วนร่วม ใช้วิธีการวัดในภาพรวม 3 ด้าน จำนวน 11 ข้อคำถาม

การหาคุณภาพเครื่องมือวัดที่ใช้ในการวิจัย การหาคุณภาพเครื่องมือวัดในการวิจัยระยะที่ 1 นี้ ผู้วิจัยกำหนดวิธีการตรวจสอบเพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือวัด โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1) เครื่องมือวัดทุกฉบับ ได้ผ่านการพิจารณา ด้านเนื้อหา ความหมาย และการใช้ภาษาจากผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบความครอบคลุมตามโครงสร้างของเนื้อหา ความสอดคล้องของข้อคำถามกับขอบเขตของความรู้ที่กำหนดเป็นเป้าหมาย (Item Objective Congruence : IOC) โดยนำเครื่องมือปรับปรุงแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญทางด้านสาธารณสุขจำนวน 3 ท่านเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ก่อนนำเครื่องมือไปดำเนินการในขั้นตอนการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญไว้ในภาคผนวก ซึ่งผลที่ได้มีค่าดัชนี IOC มากกว่า 0.67 เพื่อนำเครื่องมือไปทดลองใช้ (Try-Out) กับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอใกล้เคียงที่ไม่ใช่กลุ่มทดลอง จำนวน 30 คน ในพื้นที่ตำบลเผ่าไร่ อำเภอเผ่าไร่ จังหวัดหนองคาย

2) หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามทั้งฉบับของรายด้าน โดยการหาค่าความสอดคล้องภายใน (Internal Consistency) ด้วยวิธีการของ ครอนบาค¹² โดยหาค่าสัมประสิทธิ์

แอลฟา (α -Coefficient) ทุกข้อมีค่า 0.80 ขึ้นไป แล้วจึงนำไปเก็บรวบรวมข้อมูลจริงในพื้นที่วิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยระยะที่ 1 ผู้วิจัยนำข้อมูลทั้งหมดมาจัดหมวดหมู่และบันทึกคะแนนแต่ละข้อในรูปแบบรหัส (Coding Form) หลังจากนั้นนำข้อมูลทั้งหมดไปวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อทดสอบสมมติฐานเชิงทฤษฎีชั่วคราวที่สร้างขึ้นก่อนการวิจัย

การวิจัยในระยะที่ 2 ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อวิพากษ์และข้อเสนอแนะนำมาจัดกลุ่มและนำข้อมูลมาสร้างรูปแบบการพัฒนาคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นจังหวัดบึงกาฬ เนื่องจากกิจกรรมที่เสนอมีจำนวนมากและบางกิจกรรมซ้ำซ้อน เพื่อหาข้อสรุปในการกำหนดกิจกรรม ผู้วิจัยจึงให้ผู้เกี่ยวข้องได้แสดงความคิดเห็นในกิจกรรมที่นำเสนอทั้งหมดแล้วหาค่าเฉลี่ยและจัดลำดับกิจกรรมที่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์ คือระหว่าง 3.51 – 5.00 จึงจะสามารถนำไปเป็นรูปแบบทดลองการพัฒนาคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นจังหวัดบึงกาฬ ในกลุ่มทดลองต่อไป

การวิจัยระยะที่ 3 คือ แผนการพัฒนาคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ เป็นโครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ โดยการการวัดผลการทดลองใช้การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ คือ สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดบึงกาฬ เปรียบเทียบก่อน-หลังทดลอง ซึ่งมีขั้นตอนในการดำเนินการ โดยใช้วิธีการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Design) โดยมีแบบแผนการวิจัยแบบ One -Group Pretest-Posttest Design โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. เลือกกลุ่มทดลองในการดำเนินการ

ทดลองใช้รูปแบบการพัฒนาคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นจังหวัดบึงกาฬ โดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 15 คน ซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการศูนย์ฯ หรือผู้แทนการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 15 คน ซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการศูนย์ฯ หรือผู้แทน

2. ทำการเก็บข้อมูลก่อนทดลองกับกลุ่มทดลองเป็น Pretest

3. ดำเนินการทดลองใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นจังหวัดบึงกาฬ กับกลุ่มทดลอง จำนวน 35 คน

4. ทำการเก็บข้อมูลหลังการทดลองกับกลุ่มทดลองเป็น Posttest

5. นำผลที่ได้จากการทดลองมาวิเคราะห์ข้อมูล แล้วสรุปผลการดำเนินการ

จริยธรรมงานวิจัย

งานวิจัยนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมงานวิจัยจากคณะกรรมการจริยธรรมงานวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ

สถิติที่ใช้การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Method) เพื่ออธิบายข้อมูลทั่วไป สถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ความถี่ และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2. สถิติวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยในการวิจัย ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ผลการวิจัย

ระยะที่ 1 สรุปผลการศึกษาระบบจำลองความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่มีผลต่อการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดบึงกาฬ

ปัจจัยภาวะผู้นำ มีผลต่อการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ ผู้วิจัยพบว่า ในการดำเนินกิจกรรมทดลองกับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น อำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ พฤติกรรมของกลุ่มทดลองเปลี่ยนไป เช่นการรู้จักตนเองมากขึ้น การแสดงออกด้านความคิดที่รวดเร็ว ท้นต่อสถานการณ์ การแสดงออกในการกระทำที่กล้าตัดสินใจอย่างเด็ดขาด มีการบริหารความขัดแย้งที่เกิดจากฝ่ายปฏิบัติได้อย่างละมุนละม่อม สร้างความคิดเชิงบวกต่อสถานการณ์ที่ล่อแหลม ภายใต้หลักปฏิบัติที่ถูกต้อง แสดงถึงความกล้าเป็นผู้นำมากยิ่งขึ้น กล้าเปลี่ยนแปลงระบบการทำงานให้ดีขึ้น กล้าตัดสินใจเปิดใจกว้างยอมรับความคิดเห็นบุคคลอื่น การรู้จักแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ผู้วิจัยสรุปว่า ปัจจัยภาวะผู้นำ มีผลต่อการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ หากได้รับการพัฒนาอย่างถูกต้อง และอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะต้องพัฒนาแนวคิดไปเรื่อยๆ ให้ทันต่อสถานการณ์ วิธีการพัฒนาแต่ละอย่างจะมีแนวทางที่แตกต่างกันต่อการทำความเข้าใจ การคาดคะเนความสำเร็จของการเป็นผู้นำ และการพัฒนาแนวคิดเกี่ยวกับภาวะผู้นำ ที่กำลังได้รับความสนใจในช่วงเวลานี้ คือ ความเป็นผู้นำเชิงปฏิรูป (transformation leadership) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด เจมส์ แมคเกรเกอร์ เบอร์นส์ ที่เป็นผู้บัญญัติคำว่า “transformation leadership” เป็นแนวความคิดที่ได้รับความสนใจอย่างแพร่หลาย ได้รับการแปลในลักษณะที่แตกต่างออกไป ได้แก่ “ผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลง” “ภาวะผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลง” “ความเป็นผู้นำเชิงปฏิรูป” เป็นต้น

ปัจจัยการรับรู้บทบาท เป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งและมีความจำเป็นที่จะต้องมีในตัวของคุณคลากร เพราะการที่บุคคลแต่ละคนดำรงตำแหน่งใดก็ตามต้องมีความรับผิดชอบของตนในฐานะที่อยู่ตำแหน่งนั้นๆ ด้วย และการที่มีความรู้ความเข้าใจในบทบาทของตนเองนั้น จะเป็นทางช่วยให้บุคคลนั้นปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสมตามที่ตนเองและผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานนั้นคาดหวังไว้ ซึ่งจะ

เป็นผลให้เกิดความเจริญก้าวหน้าในงานในหน้าที่ของตนและสังคมต่อไป จากการทดลองใช้กิจกรรมการรับรู้บทบาทกับกลุ่มทดลอง พบว่า เกิดความสอดคล้องในการปฏิบัติงาน เกิดการยอมรับในการปฏิบัติงาน เกิดการกล้าตัดสินใจ มีการวางแผนในการทำงานดีขึ้น และเกิดความรับผิดชอบมากยิ่งขึ้น เมื่อกลุ่มทดลองแต่ละคนได้รับรู้บทบาทที่แท้จริงของตัวเอง ได้แก่ บทบาททางสังคม เช่น เป็นพ่อ แม่ เครือญาติต่างๆ หรืออื่นๆ ที่สังคมมอบให้ หรือคาดหวังไว้ ทำให้แต่ละคนกลับมาทบทวนบทบาทของตนเอง นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในทางที่ดีขึ้นบทบาทที่ควรกระทำ เช่น คิดว่าผู้บาดเจ็บ หรือผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเปรียบเสมือนญาติ พี่น้องของเรา บทบาทที่กระทำจริง เช่น การออกปฏิบัติงานร่วมกับเครือข่าย และทีมงานอย่างสม่ำเสมอ การติดตามการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง การประสานงาน การสื่อสารที่เป็นระบบ รวดเร็วทันต่อสถานการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น มีความพร้อมของอุปกรณ์สื่อสารต่างๆที่เพียงพอ พร้อมใช้งาน รวมความพร้อมของคุณบุคลากรด้วย เมื่อเปรียบเทียบผลก่อนและหลังการทดลอง พบว่า ค่าเฉลี่ยในการรับรู้บทบาทหลังการทดลองเพิ่มขึ้น แสดงว่ากลุ่มทดลองมีความรับรู้และเข้าใจในบทบาทของตนเองเพิ่มขึ้น อันจะส่งผลต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬต่อไป

ปัจจัยการมีส่วนร่วม เมื่อได้ดำเนินกิจกรรมทดลองแล้วทำให้เกิดบทบาทที่สมดุล นั่นคือ การปรับตัวเข้าหากันทั้งด้านบุคลิกภาพและพฤติกรรม การมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนและเป้าหมายที่เห็นต้องกัน การเปิดโอกาสให้บุคคลอื่นมีส่วนร่วมกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติ ส่งผลให้คุณบุคลากรเกิดขวัญและกำลังใจในการทำงาน มีความรู้สึกในความเป็นเจ้าของ เกิดความภาคภูมิใจในงานที่ได้กระทำ มีความขยันขันแข็ง กระตือรือร้นที่จะคิดสร้างสรรค์งานให้ก้าวหน้ายิ่งขึ้น เกิดการเปิดเผยต่อกันและการเผชิญหน้าเพื่อแก้ปัญหา เกิดการสนับสนุนและการไว้วางใจต่อกันและกัน เกิดความร่วมมือและการใช้

ความขัดแย้งสร้างสรรค์ เกิดกระบวนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน เกิดภาวะผู้นำที่เหมาะสม เกิดการทบทวน การปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ เกิดการพัฒนา เกิดความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่ม เกิดการสื่อสารที่ดี เกิดประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เมื่อเปรียบเทียบผลก่อนและหลังการทดลอง พบว่า ค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมหลังการทดลองเพิ่มขึ้น แสดงว่า กลุ่มทดลองได้มีส่วนร่วมในการทำงานที่ดีขึ้น ส่งผลทางบวกประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นอำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ

ระยะที่ 2 สรุปรูปแบบการพัฒนาการแก้ไข ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ

การวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยในระยะที่ 2 ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อวิพากษ์และให้ข้อเสนอแนะ นำมาจัดกลุ่มและนำข้อมูลมาสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ เนื่องจากกิจกรรมมีจำนวนมากและบางกิจกรรมซ้ำซ้อนกัน ที่ประชุมจึงเห็นสมควรให้ผู้เกี่ยวข้องทั้ง 30 คน ได้แสดงความเห็นในแบบสอบถามเพื่อหาค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.51 – 5.00 ผลการประเมินกิจกรรมที่ผ่านตามเกณฑ์ค่าเฉลี่ยจำนวน 7 กิจกรรม จากมากไปหาน้อย ดังนี้ 1. การทำงานร่วมกันเป็นทีม 2. การสื่อสาร 3. เรียนรู้การพัฒนาบุคคลและทีมงาน (Life Position) 4. กลุ่มสัมพันธ์ 5. การบริหารความขัดแย้ง 6. คิดต่างกันสร้างสรรค์องค์การ 7. กิจกรรมที่เสี่ยง การเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้วิธีเก็บข้อมูลจากการวิจารณ์ หรือวิพากษ์ โดยวิธีการจดบันทึกบันทึกภาพ บันทึกเสียง และนำมาถอด และมอบรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ ให้ผู้วิจัยไปดำเนินกิจกรรมการพัฒนากับกลุ่มทดลองต่อไป

ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ค่าเฉลี่ยก่อนและหลังการทดลองรูปแบบการพัฒนาการแก้ไข ปัญหาการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ มีค่า Sig. = .000 ซึ่ง

น้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ผู้วิจัยตั้งไว้ที่ .05 สรุปได้ว่า หลังจากได้มีการทดลองซึ่งเป็นกลุ่มที่ได้รับ การทดลองได้รับการพัฒนาตามรูปแบบการแก้ไข ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานสูงกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ระยะที่ 3 สรุปผลการทดลองใช้และประเมินผลการใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทาง ถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ

เปรียบเทียบคะแนนตัวแปรก่อนและหลังการ ดำเนินการแบบ Univariate Tests พบว่า

3.1 การพัฒนาภาวะผู้นำ

จากการสังเกตการณ์หลังการทดลองใช้รูปแบบการพัฒนา ภาวะผู้นำกับกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยมีข้อสังเกต ดังนี้ 1) เกิดการเปลี่ยนแปลงที่หลากหลายทั้งในด้าน ความคิด และพฤติกรรม สอดคล้องกับการพัฒนา ภาวะผู้นำ 2) มีการแบ่งปันความคิดเห็นความรู้สึก อย่างเปิดเผย และยอมรับความคิดเห็นของคนอื่น 3) มีความเอื้ออาทรช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีความ เป็นอัตลักษณ์ของผู้นำ 4) มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ประสบการณ์ ให้คำปรึกษาแนะนำซึ่งกันและกัน

3.2 การพัฒนาการรับรู้บทบาท

จากการสังเกตการณ์หลังจากทดลองรูปแบบการแก้ไข ปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับ ท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ กับกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยมี ข้อสังเกตดังนี้ 1) เกิดการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุง พฤติกรรมในการปฏิบัติงาน 2) มีความรับผิดชอบใน การปฏิบัติงานมากขึ้น และมีความผิดพลาดในการ ปฏิบัติงานน้อยลง เพราะเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของ ตนเอง 3) ประสิทธิภาพของทีมงานเพิ่มขึ้น เพราะ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทาง ถนนระดับท้องถิ่น จังหวัดบึงกาฬ รับรู้ในบทบาท และแยกปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ที่ตน รับผิดชอบ จึงส่งผลต่อประสิทธิภาพของทีมงาน 4) มีการร่วมมือประสานงานในหน้าที่และแก้ไขปัญหา อุปสรรคเป็นอย่างดี

3.3 การพัฒนาการมีส่วนร่วม จากการสังเกตการณ์ หลังการทดลองใช้รูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมกับกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยมีข้อสังเกต ดังนี้ 1) เกิดพฤติกรรมการสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชาที่แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น 2) เกิดพฤติกรรมการมีส่วนร่วม การยอมรับฟังความคิดเห็น และเสนอแนะเรื่องต่างๆ ในที่ประชุมขององค์กร 3) เกิดพฤติกรรมการช่วยเหลือในการปฏิบัติงานทำให้เกิดการเรียนรู้กันของบุคลากร 4) เกิดพฤติกรรมการเป็นเจ้าขององค์กรร่วมกัน มีการดูแลรักษาวัสดุอุปกรณ์เครื่องใช้ในการทำงานให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้เสมอ 5) เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เคยพึ่งพิงไปสู่การพึ่งพาตนเองและกันและกัน 6) เกิดการเปลี่ยนแปลงที่หลากหลายทั้งในด้านความคิดและพฤติกรรม สอดคล้องกับการพัฒนาการมีส่วนร่วมในทีม 7) มีการแบ่งงานและมอบหมายกันทำอย่างยุติธรรม แบ่งปันความคิดเห็นความรู้สึกร่วมใจ และทำงานด้วยความเต็มใจ 8) มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ ให้คำปรึกษาแนะนำ และปฏิบัติตาม 9) มีการร่วมมือประสานงานในหน้าที่และแก้ไขปัญหาอุปสรรคร่วมกัน

จากการทดสอบแบบ Multivariate Tests พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบแบบ Univariate Tests เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างที่ละตัวแปร พบว่า ปัจจัยภาวะผู้นำ ปัจจัยการรับรู้บทบาท และปัจจัยการมีส่วนร่วม มีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .000 ตามลำดับ ซึ่งแสดงว่า รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ 3 ด้าน ก่อนและหลังการดำเนินงาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยหลังการทดลองดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง

ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า ในการวิจัยระยะที่ 1 ตัวแปรที่มีผลต่อการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ ที่เป็นตัวแปรพยากรณ์ ได้จากการวิจัย พบว่า มี 3 ตัวแปร เมื่อนำเข้าสมการโครงสร้างเพื่อ

ตรวจสอบความตรงแบบจำลองสมมติฐาน ซึ่งมีค่าสถิติเป็นไปตามเกณฑ์ดัชนีความกลมกลืนของตัวแปร พบว่า มีตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 3 ตัวที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ ปัจจัยภาวะผู้นำ ปัจจัยการรับรู้บทบาท และปัจจัยการมีส่วนร่วม เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ และต่อมาในระยะที่ 2 ผู้วิจัยได้นำผลจากระยะที่ 1 มาสร้างรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ ผู้วิจัยจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการของผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับคำแนะนำจากผู้เกี่ยวข้อง ผลทำให้ได้รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ จำนวน 3 ด้าน 7 กิจกรรม ได้แก่ 1. กิจกรรมการทำงานร่วมกันเป็นทีม 2. กิจกรรมการสื่อสาร 3. กิจกรรมเรียนรู้การพัฒนาบุคคลและทีมงาน (Life Position) 4. กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ 5. กิจกรรม การบริหารความขัดแย้ง 6. กิจกรรมความคิดต่างกันสร้างสรรค์องค์การ 7. กิจกรรมที่เลี้ยง จากนั้นในระยะที่ 3 ผู้วิจัยได้นำรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ ทั้ง 3 ปัจจัย 7 กิจกรรม ไปทดลองดำเนินการตามรูปแบบที่ได้ในระยะที่ 2 และกำหนดให้มีการประเมินผลก่อนและหลังการดำเนินงานตามรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ พบว่า หลังการทดลองประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถนน อำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง ซึ่งส่งผลให้โดยตรงที่ทำให้ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน ของอำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ ในปี 2565 ลดลงเมื่อเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 5 ปีย้อนหลัง (2560-2565) พบว่า รูปแบบที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นแล้ว เกิดผลการพัฒนาดีขึ้นกว่าก่อนการใช้รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ ที่มีอยู่เดิม ส่งผลให้

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอโซ่พิสัย ในปี 2565 ลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนย้อนหลัง 5 ปี

สรุปและอภิปรายผล

1. การพัฒนาภาวะผู้นำ จากการสังเกตการณ์หลังการทดลองใช้รูปแบบการพัฒนาภาวะผู้นำกับกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยมีข้อสังเกต ดังนี้ 1) เกิดการเปลี่ยนแปลงที่หลากหลายทั้งในด้านความคิด และพฤติกรรม สอดคล้องกับการพัฒนาภาวะผู้นำ 2) มีการแบ่งปันความคิดเห็นความรู้สึกอย่างเปิดเผย และยอมรับความคิดเห็นของคนอื่น 3) มีความเอื้ออาทรช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีความเป็นอัตลักษณ์ของผู้นำ 4) มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ให้คำปรึกษาแนะนำซึ่งกันและกัน ซึ่งจากการศึกษาการพัฒนาภาวะผู้นำที่เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านความคิดและพฤติกรรม พบว่ามีความสอดคล้องกับงานวิจัยของ Wu และคณะ (2021) ที่ระบุว่า การเกิดภาวะผู้นำความปลอดภัยในระดับปฏิบัติงานเกิดขึ้นจากการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างบุคคลในกลุ่ม ซึ่งช่วยเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและการแบ่งปันความคิดเห็นในกลุ่มปฏิบัติงาน ส่งผลให้เกิดความเข้มแข็งในทีมงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุ (Wu et al., 2021) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในประเทศไทย งานวิจัยของ วรพงษ์ จริยศิริวัฒน์ (2018) พบว่า การพัฒนาภาวะผู้นำในองค์กรภาครัฐและเอกชนมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งมีการพัฒนาภาวะผู้นำในการจัดการความปลอดภัยและสนับสนุนการปฏิบัติงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

2. การพัฒนาการรับรู้บทบาท จากการสังเกตการณ์หลังจากทดลองรูปแบบการการแก้ไขปัญหากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ กับกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยมีข้อสังเกตดังนี้ 1) เกิดการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงพฤติกรรมในการปฏิบัติงาน 2) มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานมากขึ้น และมีความผิดพลาดในการปฏิบัติงานน้อยลง เพราะเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของ

ตนเอง 3) ประสิทธิภาพของทีมงานเพิ่มขึ้น เพราะคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถนน จังหวัดบึงกาฬ รับรู้ในบทบาทและแยกปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ที่ตนรับผิดชอบ จึงส่งผลต่อประสิทธิภาพของทีมงาน 4) มีการร่วมมือประสานงานในหน้าที่และแก้ไขปัญหาอุปสรรคเป็นอย่างดี ซึ่งการพัฒนาการรับรู้บทบาทของบุคลากรที่ทดลองในจังหวัดบึงกาฬ พบว่าการรับรู้บทบาทที่ชัดเจนช่วยให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ Peck (1998) ที่เน้นบทบาทของแพทย์สาธารณสุขในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการศึกษาความเข้าใจในบทบาทของตนช่วยให้การทำงานป้องกันอุบัติเหตุเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น (Peck, 1998) นอกจากนี้ งานวิจัยของ Azami-aghdash และคณะ (2021) ที่ศึกษาบทบาทของภาคส่วนสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ยังพบว่าการรับรู้บทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนในภาคส่วนต่าง ๆ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการทำงานเป็นทีมในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Azami-aghdash et al., 2021)

3. การพัฒนาการมีส่วนร่วม จากการสังเกตการณ์หลังการทดลองใช้รูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมกับกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยมีข้อสังเกต ดังนี้ 1) เกิดพฤติกรรมการสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชาที่แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น 2) เกิดพฤติกรรมการมีส่วนร่วม การยอมรับฟังความคิดเห็น และเสนอแนะเรื่องต่างๆ ในที่ประชุมขององค์กร 3) เกิดพฤติกรรมการช่วยเหลือในการปฏิบัติงานทำให้เกิดการเรียนรู้งานของบุคลากร 4) เกิดพฤติกรรมการเป็นเจ้าขององค์กรร่วมกัน มีการดูแลรักษาวัสดุอุปกรณ์เครื่องใช้ในการทำงานให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้เสมอ 5) เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เคยพึ่งพิงไปสู่การพึ่งพาตนเองและกันและกัน 6) เกิดการเปลี่ยนแปลงที่หลากหลายทั้งในด้านความคิดและพฤติกรรม สอดคล้องกับการพัฒนาการมีส่วนร่วมในทีม 7) มีการแบ่งงานและมอบหมายกันทำอย่างยุติธรรม แบ่งปันความคิดเห็นความรู้สึกอย่าง

เปิดเผย และทำงานด้วยความเต็มใจ 8) มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ ให้คำปรึกษาแนะนำ และปฏิบัติตาม 9) มีการร่วมมือประสานงานในหน้าที่และแก้ไขปัญหาอุปสรรคร่วมกันซึ่งการพัฒนาการมีส่วนร่วมในที่ทีมงานที่เกิดขึ้นจากการทดลองในกลุ่มบุคลากรในประเทศไทย พบว่ามีการสร้างปฏิสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นระหว่างผู้นำและผู้ปฏิบัติงาน สอดคล้องกับงานวิจัยของ Grinerud และคณะ (2021) ที่พบว่าการพัฒนากลยุทธ์การมีส่วนร่วมในองค์กรขนส่งสามารถช่วยสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพในองค์กรที่มีระบบปฏิบัติการด้านความปลอดภัยที่เข้มแข็ง (Grinerud et al., 2021) และยังสอดคล้องกับ งานวิจัยของ สุรศักดิ์ วงศ์เพชร (2020) ซึ่งศึกษาบทบาทของผู้นำชุมชนในพื้นที่ชนบทของประเทศไทย พบว่าการมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนในการรณรงค์และให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีผลต่อการลดอุบัติเหตุในชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้นำชุมชนและหน่วยงานท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะ

1. ในการจัดคนปฏิบัติงานนอกจากวัดจากความรู้ความสามารถแล้วควรมีการวัดภาวะผู้นำด้วย เพราะเป็นตัวแปรที่ส่งผลต่อพฤติกรรม และคุณลักษณะที่พึงประสงค์ในการปฏิบัติงานได้ หากหน่วยงานได้ผู้ปฏิบัติงานที่มีภาวะผู้นำสูงเข้าร่วมปฏิบัติงานในองค์กร ก็จะได้ผู้นำที่มีศักยภาพสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถหลีกเลี่ยงปัญหาหรือแก้ไขปัญหาค่าที่จะเกิดขึ้นในองค์กรได้

2. ในการคัดเจ้าหน้าที่ระดับผู้บริหารหรือผู้ปฏิบัติงาน นอกจากจะวัดผลงาน และการทดสอบทางวิชาการแล้ว ควรเพิ่มการวัดทักษะความสามารถในการรับรู้บทบาท เพราะเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน จะทำให้บุคลากรในองค์กรสามารถปฏิบัติงานได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ และเกิดประสิทธิภาพต่อองค์กรสูงสุด

3. การมีส่วนร่วม เป็นตัวแปรที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ดังนั้นควรมีการอธิบายชี้แจงเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของผู้นำ ผู้ปฏิบัติ โดยมีการระบุเป็นลายลักษณ์อักษร และกำหนดบทบาทการมีส่วนร่วมของตนเอง เพื่อสามารถแสดงบทบาทที่เหมาะสมตามสถานภาพหรือตำแหน่งที่ได้รับ และสามารถประสานความร่วมมือกับผู้เกี่ยวข้องได้อย่างเต็มที่

ข้อเสนอแนะ

1. ควรเพิ่มขนาดของกลุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อให้ผลการวิจัยมีความเป็นสากลและเชื่อถือได้มากยิ่งขึ้น

2. ควรมีการศึกษาประเด็นอื่นๆ ว่ามีปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาหรือเรื่องที่ศึกษา เช่น วัฒนธรรมองค์ประกอบทางสังคม หรือเทคโนโลยี ซึ่งในอนาคตควรศึกษาปัจจัยเหล่านี้เพิ่มเติม เพื่อให้ได้มุมมองที่ครบถ้วนและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

3. ควรนำผลการวิจัยไปร่วมกับการบูรณาการในนโยบายสาธารณะ สำหรับหน่วยงาน เพื่อกำหนดนโยบายที่เน้นความปลอดภัย เช่น การส่งเสริมให้มีภาวะผู้นำที่มีความรับผิดชอบและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการลดอุบัติเหตุทางถนน

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ สำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ด้วยความกรุณาช่วยเหลือ และให้คำปรึกษาเป็นอย่างดีจาก นายแพทย์ภมร ดรุณ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ นายแพทย์กฤษณพงษ์ ชุมพล รองนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ช่วยเหลือให้คำแนะนำและแนวคิดที่เป็นประโยชน์ ตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของเนื้อหา และแก้ไขข้อบกพร่องด้วยความเอาใจใส่ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณด้วยความเคารพอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณ ดร.ไพศาล ไกรรัตน์ หัวหน้ากลุ่มงานอาชีวอนามัยและอนามัยสิ่งแวดล้อม นายประเสริฐ บินตะคุ หัวหน้ากลุ่มงานพัฒนาศาสตร์สาธารณสุข ที่ได้กรุณาเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ แก้ไขและปรับปรุง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เพื่อให้มีความถูกต้องและครอบคลุมทางด้านเนื้อหา ภาษาทางวิชาการ สถิติการวัดผลและประเมินผล

ขอขอบคุณ ประธานคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นจังหวัดบึงกาฬทุกแห่ง ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลจากคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นทุกแห่ง ในพื้นที่รับผิดชอบ ให้ข้อเสนอแนะข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณประธานคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นอำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ ที่ได้กรุณาให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวิจัย จนสามารถทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี ตลอดจนถึงญาติมิตรท่านอื่น ๆ ที่มีได้กล่าวนาม ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจ ให้ความรัก ความห่วงใย และเอื้ออาทรต่อผู้วิจัยตลอดมา จนทำให้งานวิจัยประสบความสำเร็จในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. 2559–2563. 2561.
2. ชาญชัย อาจิมสมาจาร. การบริหารงานยุคใหม่. กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี; 2547.
3. นภัสวรรณ ปานเหง้า. การมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการท่องเที่ยว: กรณีศึกษาหมู่บ้านเต่า-บ้านกอก อำเภอเมืองจัตุมิ จังหวัดขอนแก่น. รายงานการศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ (บ.ศ.ม.) สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น; 2553.
4. นรินทร์ จงวุฒิเวศย์. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนากรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยมหิดล; 2527.
5. พรนพ พุกกะพันธ์. ภาวะผู้นำและการจูงใจ. กรุงเทพฯ: จามจุรีโปรดักท์; 2544.
6. ปรีชา วิหคโต และคณะ. การวิเคราะห์ลักษณะสาเหตุและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษาระดับประถมศึกษา: รายงานการวิจัย สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี; 2540.
7. ยงยุทธ เกษสาคร. ภาวะผู้นำและการทำงานเป็นทีม. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: เอส แอนด์ จีโอกราฟฟิก; 2545.
8. วิเชียร มุริจันทร์. พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2541.
9. สมศักดิ์ ขาวลาภ. ภาวะผู้นำ การจูงใจ และทีมงาน. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือสถาบันราชภัฏสวน; 2544.
10. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนประจำปี 2560. กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร; 2561.
11. สำนักงานโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. รายงานประจำปี 2561. นนทบุรี: กรมควบคุมโรค; 2562.
12. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ. งานระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน. กลุ่มงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ สุขภาพจิตและยาเสพติด; 2565.
13. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ. รายงานประจำปี 2565. กลุ่มงานพัฒนาศาสตร์สาธารณสุข; 2566.
14. สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดบึงกาฬ. รายงานประจำปี 2565. จังหวัดบึงกาฬ; 2566.
15. Cohen A, Uphoff N. Effective behavior in organizations. New York: Richard D. Irwin Inc; 1980.
16. Cronbach LJ. Essentials of psychological testing. New York: Harper and Row; 1970.