

Original Article

นิพนธ์ต้นฉบับ

ความคิดเห็นของชุมชนที่มีต่อแนวทางการ ป้องกันอุบัติเหตุจากรถบนถนนเทพกระษัตรี จังหวัดภูเก็ต

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

โรงพยาบาลกลาง ภูเก็ต

บทคัดย่อ

งานวิจัยเชิงพรรณนาคัดขวางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความคิดเห็นของชุมชนที่มีแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยเฉพาะบนถนนเทพกระษัตรี เก็บข้อมูลเดือนกันยายน 2549 - มกราคม 2550 สุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณแบบกลุ่ม รวม 397 คน เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามที่มีค่าความเชื่อมั่นสัมประสิทธิ์อัลฟาครอนบาคเท่ากับ 0.85 และ 0.90 กลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพ คือ ผู้นำชุมชนและครู จำนวน 31 คน คัดเลือกแบบเจาะจง สัมภาษณ์เชิงลึกด้วยแบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติเชิงพรรณนา และข้อมูลเชิงคุณภาพวิเคราะห์ตามเนื้อหา

พบว่ากลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะประจำ (76.57%) มากกว่าครึ่ง (53.90%) ตนเอง หรือ คนในครอบครัว เคยประสบอุบัติเหตุจากรถ โดยมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่หรือผู้ประสบเหตุ (78.13%) บุคคลในกลุ่มตัวอย่างทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพคิดว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถในระดับมากที่สุดคือ ตำรวจจราจร และตนเอง โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งสองส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในแนวทางเดียวกันในเรื่องของกิจกรรมที่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถในระดับมากที่สุด ได้แก่ การใช้มาตรการด้านกฎหมาย ในการตั้งจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และตรวจจับการสวมหมวกกันน็อก เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่ มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร ได้แก่ การปรับปรุง/แก้ไขสภาพถนน การวางผังจราจร การติดตั้งป้าย/เครื่องหมาย สัญญาณไฟจราจร ด้านมาตรการการให้ความรู้ ได้แก่ การปลูกฝังจิตสำนึก การให้ความรู้และเคารพกฎจราจรเริ่มตั้งแต่ที่บ้าน ต่อเนื่องที่โรงเรียนและชุมชน ด้วยความมีส่วนร่วมของทุกคนที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะและมากกว่าครึ่งตนเองหรือคนในครอบครัวเคยประสบอุบัติเหตุจากรถซึ่งมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่ การดำเนินมาตรการป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจำเป็นต้องมีการดำเนินการหลายด้านร่วมกันอย่างเป็นระบบ ใช้กลยุทธ์หลายด้านที่ปรับเข้ากับลักษณะและความต้องการของชุมชน เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่และถนนให้ปลอดภัย

คำสำคัญ: อุบัติเหตุจากรถ, ความคิดเห็น, ชุมชน

บทนำ

การจราจรก่อให้เกิดปัญหาสำคัญทางการสาธารณสุขทั่วโลก องค์การอนามัยโลก ระบุมีผู้เสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุจากรถทั่วโลกในปี 2545 ราว 1.18 ล้านคน เฉลี่ย 3,242 คนต่อวัน โดยร้อยละ 70 ของผู้เสียชีวิตมีอายุน้อยกว่า 45 ปีซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชากรวัยแรงงาน⁽¹⁾

สำหรับประเทศไทยการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งนับเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี จากอัตราการบาดเจ็บ 1,523.19 ต่อแสนประชากรในปี 2542 เพิ่มขึ้นเป็น 1,545.2 ต่อแสนประชากรในปี 2547⁽²⁾

อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีลักษณะแตกต่างไปจากที่พบในทางตะวันตก เช่น ยานพาหนะที่ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ มาตรการเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรอยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน แม้ปัจจุบันได้มีศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนเป็นแกนประสานการทำงานและผลักดันนโยบายระดับประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชนก็ได้ร่วมมือดำเนินการตามยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินและพัฒนาาระบบสารสนเทศ เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมายังคงเห็นผลไม่ชัดเจน จะเห็นได้จากแนวโน้มของข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตยังมีได้ลดลง โดยเฉพาะข้อมูลการบาดเจ็บรายเดือนในช่วงเทศกาล (มกราคม เมษายน และพฤศจิกายน) และการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 84.8 ของผู้บาดเจ็บรุนแรงเป็นผู้บาดเจ็บในพื้นที่⁽³⁾

ภูเก็ตเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีอัตราการบาดเจ็บและการตายจากอุบัติเหตุการขนส่งสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ แนวโน้มจากข้อมูลปี 2547 -2549 พบว่า อัตราการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจรต่อแสนประชากรเท่ากับ 4,436.6, 4,466.4 และ 4,536.2 ตามลำดับ ในปี 2549 มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 36.3 คนต่อวัน และผู้เสียชีวิต 15.4 คนต่อเดือน⁽⁴⁾ เมื่อเปรียบเทียบกับในระดับประเทศพบว่า ปี 2549 (1 มกราคม - 28 พฤศจิกายน 2549) จังหวัดภูเก็ตมีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงเป็นอันดับ 3 ของประเทศ และอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่งต่อแสนประชากรสูงสุดของประเทศ⁽⁵⁾ จังหวัดภูเก็ตมีถนนสายหลัก คือ ถนนเทพกระษัตรี เป็นถนน

ทางหลวงสายยาวที่สุดเชื่อมต่อกับทางทิศเหนือถึงทิศใต้ของเกาะ และมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด โดยในปี 2544 พบว่า ถนนเทพกระษัตรี (ทางหลวงหมายเลข 402) มีการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 2 ของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงทั่วประเทศ⁽⁶⁾ แม้ว่าที่ผ่านมามีจังหวัดภูเก็ตแต่งตั้งคณะกรรมการการแก้ไขปัญหาระบบจราจรอันประกอบด้วยหน่วยราชการและมูลนิธิต่าง ๆ แต่กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยเฉพาะชุมชนในพื้นที่เกิดเหตุยังไม่มีส่วนเข้ามาเกี่ยวข้อง การแก้ปัญหาที่จะให้ผลดีนั้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชนและชุมชน ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญปี 2550 ว่าด้วยแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ มาตรา 87⁽⁷⁾ ระบุว่า รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดนโยบาย การตัดสินใจทางการเมือง การวางแผน พัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้ถนนจึงควรเป็นประเด็นทางสังคมที่ให้หลายกลุ่มเข้ามาเกี่ยวข้อง⁽⁸⁾ ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงศึกษาถึงความคิดเห็นของชุมชนที่มีต่อมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรเป็นรายด้าน โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรม และการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม เพื่อใช้เป็นแนวทางหนึ่งในการกำหนดมาตรการหรือกิจกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ตให้ประชาชนยอมรับและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมากขึ้น

วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการเชิงพรรณนาภาคตัดขวาง (cross-sectional descriptive design) กลุ่มตัวอย่างในเชิงปริมาณ คือ ตัวแทนสมาชิกในครอบครัวที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปจากชุมชนที่อยู่พื้นที่ในเขตถนนเทพกระษัตรี จังหวัดภูเก็ต จาก 5 ตำบล 17 หมู่ จำนวน 8,265 ครอบครัว คำนวณตัวอย่างจาก⁽⁹⁾

$$n = Z^2(\alpha/2)Ns^2\chi^2/Z^2(\alpha/2)s^2\chi^2 + NE^2$$
 (กำหนดให้มีความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 0.05 และค่าความแปรปรวน

จากการศึกษานำร่อง = 0.46) ได้ขนาดตัวอย่างรวมทั้งสิ้น 390 คน กลุ่มตัวอย่างในเชิงคุณภาพ คือ ผู้นำชุมชน ครู สมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่พื้นที่ในเขตถนนเทพกระษัตรี จังหวัดภูเก็ต รวม 5 ตำบล ๆ ละ 3 กลุ่ม ๆ ละ 2 คน

เกณฑ์การคัดเลือกเข้ากลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณ คือ เป็นสมาชิกที่อาศัยในครอบครัวที่อยู่พื้นที่ในเขตถนนเทพกระษัตรี จังหวัดภูเก็ต มาอย่างน้อย 1 ปี และอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป เป็นผู้ที่มีประสบการณ์การใช้ถนนเทพกระษัตรี อ่านออกและเขียนได้ และยินยอมให้ข้อมูล หรือ ข้อคิดเห็น ส่วนเกณฑ์การคัดเลือกเข้ากลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพ คือ เป็นผู้นำชุมชนหรือครูที่ทำงานอยู่พื้นที่ในเขตถนน มาอย่างน้อย 1 ปี มีประสบการณ์การใช้ถนนเทพกระษัตรี และยินยอมให้ข้อมูล หรือ ข้อคิดเห็น เกณฑ์ในการคัดออกจากการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ คือ ขอดอนตัวออกจากกรให้ข้อมูล

การสุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณใช้การสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (cluster random sampling) โดยแบ่งเป็นระดับตำบล หมู่บ้าน หลังจากนั้นสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (simple random sampling) เก็บข้อมูลได้รวม 397 คน ส่วนการสุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพใช้การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (purposive sampling) จากกลุ่มผู้นำชุมชน ครู และสมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ในตำบลที่ถนนเทพกระษัตรีผ่านและเข้าเกณฑ์การคัดเลือกเข้ากลุ่มตัวอย่าง รวม 31 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณครั้งนี้ได้แก่แบบสอบถาม ความคิดเห็นที่มีค่าความเที่ยงเท่ากับ .85 และ 0.90 (ค่าสัมประสิทธิ์อิอัลฟาครอนบาค) และแนวสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งมีโครงสร้าง โดยกำหนดเฉพาะหัวข้อไว้ล่วงหน้า สัมภาษณ์แบบปลายเปิด ไม่ชี้นำ ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบได้อย่างอิสระและตั้งคำถามต่อจากคำตอบผู้ให้สัมภาษณ์ เก็บข้อมูลระหว่างเดือนกันยายน 2549 - มกราคม 2550 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติเชิงพรรณนา และข้อมูลเชิงคุณภาพวิเคราะห์ตามเนื้อหา

ผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย (59.01% และ 40.99% ตามลำดับ) ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะประจำ (76.57%) ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถ จากแบบสอบถาม พบว่า มากกว่าครึ่ง (53.90%) ตนเอง หรือคนในครอบครัว เคยประสบอุบัติเหตุจากรถ (33.75% และ 38.29% ตามลำดับ) โดยอุบัติเหตุที่ทำให้ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บ (60.64 % ของผู้เคยประสบเหตุฯ) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่หรือผู้ประสบเหตุ (78.13%) ในเรื่องพฤติกรรมการขับขี่หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การใช้ความเร็ว แข่งในที่คับขัน (46.71%) ไม่สวมหมวกไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และดื่มสุรา/แอลกอฮอล์ (23.68% และ 15.79% ตามลำดับ) รองลงมามีสาเหตุจากคู่กรณี (73.47%) ในเรื่องการใช้ความเร็ว แข่งในที่คับขัน (39.58%) ดื่มสุรา/แอลกอฮอล์ (30.56%) และไม่ใช่สัญญาณไฟ (19.44%) และสาเหตุเกิดจากสภาพถนน (60.20%) ที่เป็นจุดอันตราย ได้แก่ ทางโค้ง ทางแยก (69.49%) และสภาพถนนชำรุดหรือ ลื่น (42.37%) นอกจากนี้ยังมีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อม (46.43%) เช่น ฝนตก มีหมอกควัน และจากสภาพยานพาหนะ (34.18%) เช่น อุปกรณ์ไฟไม่พร้อม สภาพเครื่องรถไม่ดี

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ

ความคิดเห็นต่อแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากรถเกี่ยวกับบุคคล หรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง พบว่า บุคคลที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถในระดับมากที่สุดของหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ตำรวจจราจร (59.10%) รองลงมา ได้แก่ ตำรวจทางหลวง และกรมขนส่งทางบก (53.15% และ 35.75% ตามลำดับ) ส่วนภาคชุมชนที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถในระดับมากที่สุด

ได้แก่ ตนเอง (50.25%) รองลงมาได้แก่ ผู้นำชุมชน เช่น ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน และ ครู (24.43% และ 20.96% ตามลำดับ)

ความคิดเห็นต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับมาตรการหรือกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในมาตรการด้านกฎหมาย (enforcement) พบว่ากิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับมากที่สุดได้แก่ การตั้งจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และตรวจจับการสวมหมวกกันน็อค

เข้มขันนิรภัย ใบขับขี่ (41.48%) (ตารางที่ 1)

มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร (engineering) พบว่า กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับมากที่สุดได้แก่ การปรับปรุงถนนบริเวณทางโค้งที่เป็นจุดเสี่ยง (40.09%) (ตารางที่ 2)

มาตรการด้านการให้ความรู้ (education) พบว่า กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับมากที่สุดได้แก่ การให้ความรู้

ตารางที่ 1 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับมาตรการหรือกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านกฎหมาย

มาตรการด้านกฎหมาย	ระดับความคิดเห็น (ร้อยละ)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การตั้งจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และตรวจจับการสวมหมวกกันน็อค เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่	41.48	42.47	12.35	1.97	1.73
2. การกำหนดความเร็วของการใช้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์	38.52	44.20	13.09	2.96	1.23
3. การจัดชุดจุดตรวจลาดตระเวนและเคลื่อนที่ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และตรวจจับการสวมหมวกกันน็อค เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่	35.15	45.05	15.84	1.48	2.48
4. การเข้มงวดของการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์	34.65	44.55	16.83	2.48	1.49
5. การบังคับใช้กฎหมายให้ใช้หมวกกันน็อคที่ได้รับมาตรฐาน มอก.	33.75	47.84	15.39	2.23	0.74
6. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และ เพิ่มบทลงโทษผู้กระทำความผิด	32.59	44.28	19.40	3.23	0.50
7. การเข้มงวดการขับขี่ซัดซ้ายของรถจักรยานยนต์	30.52	46.90	18.12	3.72	0.74
8. การเข้มงวดการตรวจสภาพรถยนต์ และรถจักรยานยนต์	29.60	43.78	21.64	4.48	0.50
9. การออกกฎหมายกำหนดมาตรฐานให้ไฟหน้าและไฟท้ายของรถจักรยานยนต์ทำงานทันทีที่ติดเครื่องยนต์โดยอัตโนมัติ	20.84	39.21	32.51	5.46	1.98
10. การบังคับใช้กฎหมายกำหนดจำนวนผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์	20.70	47.38	25.44	3.99	2.49
11. การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานรถ เช่น การให้คนโดยสารรถบรรทุกเล็ก	16.87	40.21	34.24	6.20	2.48
12. การกำหนดภาษีสรรพสามิต/หรือค่าจดทะเบียนแบบอัตราก้าวหน้าตามกำลังเครื่องยนต์ให้เพียงพอที่จะลดการใช้จักรยานยนต์/รถยนต์ที่มีกำลังสูง	15.67	33.33	38.81	8.96	3.23

ความคิดเห็นของชุมชนที่มีต่อแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทางบกจังหวัดภูเก็ต

ทั่วไปแก่ประชาชน เช่น การขับขี่ให้ปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร (49.50%) (ตารางที่ 3) ด้านการมีส่วนร่วม (empowerment) พบว่า กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดได้แก่ การให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการวางแผน แก้ไข ป้องกันปัญหา (24.38%) (ตารางที่ 4) กลุ่มตัวอย่างได้ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินกิจกรรม หรือมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับมาตรการหรือกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านวิศวกรรมจราจร

มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร	ระดับความคิดเห็น (ร้อยละ)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การปรับปรุงถนนบริเวณทางโค้งที่เป็นจุดเสี่ยง	40.90	45.39	11.22	1.99	0.50
2. การติดตั้งไฟสัญญาณจุดตรวจของตำรวจในจุดเสี่ยง	40.00	44.75	13.25	1.50	0.50
3. การติดตั้งป้ายข้อความเตือนบริเวณจุดเสี่ยง	38.90	42.89	16.21	1.25	0.75
4. การกำหนด/จัดช่องทาง(เลน)รถจักรยานยนต์/ปรับปรุงไหล่ถนน	36.39	45.05	15.35	2.47	0.74
5. การสร้างทางเท้า/สะพานลอยในย่านชุมชนที่มีคนเดินถนนหนาแน่น	32.42	42.39	20.45	4.49	0.25
6. การใช้วงเวียนในทางแยกที่ไม่พร้อมในการติดตั้งสัญญาณไฟเขียวแดง	28.29	47.40	20.84	2.73	0.74
7. การทำลูกระนาดบนถนนที่เป็นจุดเสี่ยง	25.00	38.91	28.61	5.93	1.55
8. การสร้างจุดพักรถ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่ เช่น น้ำเย็น ผ้าเย็น	22.33	30.77	30.52	12.41	3.97

ตารางที่ 3 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับมาตรการหรือกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านการให้ความรู้

มาตรการการให้ความรู้	ระดับความคิดเห็น (ร้อยละ)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การให้ความรู้ทั่วไปแก่ประชาชน เช่น การขับขี่ให้ปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	49.50	40.05	8.71	1.00	0.75
2. การฝึกอบรมนักเรียน และเยาวชนให้รู้จักวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	48.01	38.06	10.20	2.99	0.75
3. การจัดณรงค์การลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลต่าง ๆ	41.34	44.31	12.87	1.24	0.25
4. การฝึกอบรมนักเรียนให้รู้จักวิธีข้ามถนนอย่างปลอดภัย	37.72	44.91	15.38	1.24	0.74
5. การประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านกฎจราจร การขับขี่ให้ปลอดภัย ผ่านสื่อวิทยุ โทรทัศน์	29.78	44.17	22.08	3.72	0.25
6. การประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านกฎจราจร การขับขี่ให้ปลอดภัย ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ สติกเกอร์ ป้ายประชาสัมพันธ์ หนังสือพิมพ์	24.44	44.20	26.42	4.94	0

ตารางที่ 4 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับมาตรการหรือกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการมีส่วนร่วม

มาตรการด้านการมีส่วนร่วม	ระดับความคิดเห็น (ร้อยละ)				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการวางแผน แก้ไข ป้องกันปัญหา	24.38	47.51	21.64	5.47	1.00
2. การจัดช่องทางให้ประชาชนรายงานสภาพถนนที่บกพร่อง	21.34	46.40	25.31	5.46	1.49
3. การบังคับใช้ระบบคะแนนความประพฤติการขับขี่แก่ผู้ขับขี่ ของชุมชนหรือเจ้าหน้าที่	20.40	41.54	29.11	7.21	1.74
4. สร้างอาสาสมัครควบคุม สอดส่องความประพฤติของ ผู้ขับขี่ในชุมชน	18.32	41.83	32.18	5.44	2.23

จราจรบนถนนเทพกระษัตรี ดังนี้ มาตรการด้านกฎหมายให้ทุกคนควรเคารพกฎหมายจราจร สวมหมวกกันน็อก ผู้ขับขี่ทุกคนมีใบอนุญาตขับขี่ ตำรวจจราจร/ทางหลวงควรปฏิบัติงานอย่างเข้มงวด จัดเวรตรวจบริเวณทางแยก และ จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย กวดขันตรวจจับความเร็วโดยเฉพาะวัยรุ่น ด้านวิศวกรรมจราจร ควรเพิ่มการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร/เครื่องหมาย/ป้ายจราจร/แสงไฟ บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ปรับปรุงถนนที่มีสภาพชำรุด ควรตัดต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนให้ต่ำลง และไม่ควรมีสิ่งกีดขวาง หรือบังสายตาบริเวณทางแยก หรือทางโค้ง มาตรการด้านการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ควรปลูกฝังจิตสำนึกให้ทุกคนเคารพกฎจราจร และผู้ปกครองควรดูแลบุตรหลานที่เป็นวัยรุ่นในเรื่องขับขี่

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเชิงคุณภาพเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้นำชุมชนต่อแนวทางการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร

กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ชาย 27 คน หญิง 4 คน) เป็นผู้นำชุมชน (สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน) และ ครู รวม 31 คน มีประสบการณ์การใช้งานเทพกระษัตรีตั้งแต่ 3-60 ปี

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในชุมชน

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม

กับกลุ่มตัวอย่างพบว่า สาเหตุของการเกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรนั้นส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าเกิดจากผู้ขับขี่หรือตัวบุคคลในด้านพฤติกรรม การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การใช้ความเร็ว แข่งในที่คับขัน การขับรถยนต์ การไม่ให้สัญญาณไฟ รวมทั้งการไม่มีน้ำใจในการขับขี่ ความประมาท สาเหตุจากผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น การใช้ถนนผิดประเภท จากคำพูดของกลุ่มตัวอย่างเช่น

พฤติกรรมขับขี่/ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

“รถเส้นนี้มันจะวิ่งเร็ว จะไม่ลดความเร็วเลย”

ผู้นำชุมชน

“ในชุมชนก็ส่วนใหญ่จะมีการขับมอเตอร์ไซด์

สวนผ่าน (ย้อนศร)..” ผู้นำชุมชน

“ประชาชนที่ขับขึ้นจะคะ ไม่ค่อยที่จะหยุด มักจะฝ่าไปเลย เห็นว่าไฟเหลือง ก็ฝ่าไปเลย ก็เกิดอุบัติเหตุ” ครู

“บางที่ไปสอบจนได้ใบขับขี่จริง แต่กฎจราจรไม่รู้... ไม่เคารพกฎด้วย ขอให้มึใบขับขี่เพื่อป้องกันตำรวจ” ครู

“มอเตอร์ไซด์ไม่ยอมที่จะขี่ในช่องทางของตนเอง แต่ไปขับช่องทางรถยนต์” ครู

“กลางคืนถ้าตึก ๆ ตึ้น ๆ แล้วอุบัติเหตุที่เกิดบ่อยที่สุด คือ พวกขาดสติ การกินเหล้า ขับมาแล้วก็เฉี่ยวชนกันตามสามแยก” ผู้นำชุมชน

“การใช้ถนนนี่ล่ะนะ... อย่างเช่นว่า จอดรถ อย่างเช่นว่า ขายรถข้างถนนนี่แหละ... การจอดพักของรถบรรทุก” ครู

ผู้ขับขี้อยู่

“ปัญหาอีกตัวหนึ่งที่ผมคิดก็คือว่า เด็กวัยรุ่นนะครับ ค่อนข้างที่จะมีรถใช้ส่วนตัว... พ่อแม่ค่อนข้างซื้อรถมอเตอร์ไซด์ให้ลูกใช้...” ครู

“รู้สึกถนนเส้นนี้มีปัญหามาก วัยรุ่นนะครับ มีการแต่งอูบายมาแข่งกัน” ผู้นำชุมชน

“...แล้วก็มีวัยรุ่นช่วงวันศุกร์ - เสาร์ - อาทิตย์ มีวัยรุ่นมาใช้เป็นสนามประลองความเร็วกันนะ สายนี้แหละ...” ผู้นำชุมชน

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ประการได้แก่ สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีจุดอันตรายต่างกันตามสภาพถนน เช่น ชุมชนตำบลไม้ขาว มีสภาพถนนที่เป็นทางโค้งหลายแห่ง ชุมชนตำบลเกาะแก้ว มีสภาพถนนเป็นทางตรงยานพาหนะสามารถใช้ความเร็ว ชุมชนตำบลรัชฎา มีตรอก/ซอยจำนวนมาก การสร้างที่กั้นรถไม่ได้มาตรฐาน ด้านสภาพแวดล้อม เช่น การไม่มีเครื่องหมายจราจรในจุดเสี่ยง ต้นไม้ใหญ่บังแสงสว่างถนน นอกจากนี้ยังมีสาเหตุจากจำนวนและสภาพของยานพาหนะด้วย จากคำพูดของกลุ่มตัวอย่างเช่น

สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

“เส้นทางมันไม่ได้มาตรฐาน.....ทุกจุดที่มีทางโค้ง นับตั้งแต่ข้ามสะพานสารสินมา โค้งที่ 1 สวนมะพร้าว อันนี้ผมพูดในลักษณะรถพลิกเอง เสียหายเองล่ะนะ คือไม่มีคู่อันนี้...” ผู้นำชุมชน

“ช่วงนี้ตั้งแต่อนุสาวรีย์มาถึงบายพาสช่วงตรงนี้จะเป็นช่วงที่ตรงที่สุด รถจะชดเต็มทีเลย เป็นช่วงทางตรงที่สุด...” ครู

“แล้วมีระนาดสูงอีก มาด้วยความเร็ว ก็ยิ่งสิ้นไกลไปเลย..... รถเสียจังหวะ รถใหญ่รถพ่วงนี่แหละที่เป็นประจำ.....เพราะตรงนั้นเป็นระนาดแล้วก็เข้าโค้ง” ครู

“... มันเป็นทางแคบเป็นคอกขวิดพอสมควร..”

ผู้นำชุมชน

“บางครั้ง ท้องถนนผิวถนนขรุขระ ก็อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้” ครู

“ผมว่าตอนนี้เริ่มเป็นปัญหาที่ว่า เกาะกลางถนน ต้นไม้ใหญ่เกินไป อะไรอย่างนี้ แล้วการใช้ไฟกลางคืนเห็นไหม คือ มันสว่าง มีด สว่าง มีด เพราะว่ามันเป็นเงาต้นไม้... พอช่วงที่ว่างต้นไม้ มันก็สว่าง พอมีต้นไม้มันก็มืด.... ทำให้ตาลาย” ครู

“ปัญหาอีกตัวหนึ่งที่ผมเห็น ก็คือ ไฟจราจรเสีย ส่วนที่เสียบ่อย ๆ ที่เห็นก็คือ ตรงหน้าสี่แยกราชภัฏนะครับ” ครู

“โค้งควนหาร้อย โค้งบันทึยตรงนี้แหละ... รถลงไปบ่อย พอฝนตกถนนลื่น... บางทีถ้าฝนตกน้ำก็จะขังถนนเยอะ” ครู

“ทั้งในเรื่องสภาพขูดขูดที่ใช้ไม่ดีพอ เช่นมอเตอร์ไซด์...” ครู

“เหมือนประเภทสิบล้อ หกล้อ บางคันก็ชำรุดแล้ว นำมาใช้ก็ยังมี รถประเภทพวกรถทุกไม้ (บรรทุกไม้) ไทรพ่นน้ำมันแหระ จะเป็นส่วนใหญ่ ไฟท้ายขาด ติดข้างเดียว..” ผู้นำชุมชน

ความคิดเห็นต่อแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ

บุคคลหรือองค์กรที่มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ

บุคคลหรือองค์กรที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในชุมชน ได้แก่ ตำรวจจราจร กรมทางหลวง ครอบคลุม ชุมชน และผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน จากคำพูดของกลุ่มตัวอย่าง เช่น

“อันดับแรกเลยก็ต้องท่าน... หน้าที่หลักของเขา ก็คือ ส่วนจราจรนะ” ผู้นำชุมชน

“กรมทางหลวง นี่คือ หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง” ผู้นำชุมชน

“...คือผู้ใช้ถนนอยู่แล้วอะนะ คือประชาชนทั่วไป ต้องมีจิตสำนึกที่ถูกต้องนะครับ แต่เรื่องถนนก็คงเป็นเรื่องของรัฐบาลเค้า” ครู

“เริ่มตั้งแต่ครอบครัวเลย... ครอบครัว คือ....” ครู
“ปัญหาจริง ๆ ถ้าแก้ตัวหลัก คือ ทางบ้าน....”
“ถ้าเป็นเด็กวัยรุ่นก็หัวหน้าครอบครัว..... ชุมชน
ก็ต้องต่อเนื่องมา.....” ครู

มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

มาตรการหรือกิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างคิดเห็นว่าจะสามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในมาตรการด้านกฎหมาย มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร มาตรการด้านการให้ความรู้ และมาตรการด้านการมีส่วนร่วม ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในแนวทางเดียวกันในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมาย การติดตั้งป้าย/เครื่องหมาย สัญญาณไฟจราจร การปรับปรุง/แก้ไขสภาพถนน การวางผังจราจร การปลูกฝังจิตสำนึก การให้ความรู้และเคารพกฎจราจรเริ่มตั้งที่บ้าน ต่อเนื่องที่โรงเรียนและชุมชน ด้วยความมีส่วนร่วมของทุกคนที่เกี่ยวข้อง และองค์กรปกครองท้องถิ่นส่วนหนึ่งมีความพร้อมในการสนับสนุนด้านงบประมาณ จากคำพูดของกลุ่มตัวอย่าง เช่น

มาตรการด้านกฎหมาย (enforcement)

“ในเชิงปราบปรามในเรื่องของการใช้กฎหมาย....” ครู

“ถ้าเกิดว่า กฎหมายกำหนดลงโทษ อย่าให้เป็น
ลหุโทษ ทำให้เป็นโทษหนัก ผมคิดว่า ปัญหามันกำกวม
ขึ้นน้อยสักนิด (นิด)” ผู้นำชุมชน

“หน่วยงานราชการต้องทำให้เป็นมาตรฐาน
ตำรวจต้องเอาจริงเอาจัง” ผู้นำชุมชน

“ถ้าตำรวจมาจับ 100 นิ่ง ก็ลดลงเหลือ 80 ใช้กฎ
จราจรให้เข้มแข็งที่สุด” ผู้นำชุมชน

มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร (engineering)

“น่าจะมีการบอกขั้นตอนของป้าย ไฟฟ้า
สัญญาณ บอกกล่าวว่า ให้ตรงนั้นหยุดนิดหนึ่ง ช้า
หน่อยหนึ่งนะครับ เออเพราะว่ามันเป็นถนนสายหลัก
นะครับ” (บริเวณตำบลรัชฎา) ผู้นำชุมชน

“ป้ายยูเทิร์น (U-Turn) หยุด ลดความเร็วด้วย

นี้ 60 กม.ต่อชั่วโมง ถ้าคุณขับ 60 คุณไม่มีทางชนหรอก”
ผู้นำชุมชน

“อาจจะเลื้อนยูเทิร์นให้ออกมาหน่อย ให้ตรง
กับสามแยก แล้วติดสัญญาณไฟจราจร...” (ถนน
บริเวณเกาะแก้ว) ผู้นำชุมชน

“ต้องทำแบบนี้ ปิดถนนเหลือเลนเดียว หรือ 2
เลน...” (ถนนบริเวณบ้านไม้ขาว) ผู้นำชุมชน

“ตั้งแต่เขาปิดไอถนนเลี้ยวเข้าตรงนี้นั้นนะ รด
ยังมากเลย ไม่มีคนตายที่สะพาน ก่อนแต่นั้นลงไปเซ็คที่ไร
นี่น่าจะตายอยู่บ่อยเลย... พอปิดแล้วดีขึ้นมากเลยแฮะ..”
(ปิดถนนจุดที่เลี้ยวเข้าบ้านพารา) ผู้นำชุมชน

“ควรมีสัญญาณให้เป็นมาตรฐานขึ้น ไม่ใช่ทำ
แบบเล็ก ๆ สูง ๆ ต่ำ ๆ สูง ๆ ต่ำ ๆ” ผู้นำชุมชน

“สร้างสะพานลอยเพราะตรงนี้เป็นชุมชน...”
(ชุมชนบริเวณเกาะแก้ว) ผู้นำชุมชน

“คือ ถ้าเป็นไปได้อะนะ น่าจะมีถนนเส้นขนาน
หน้าชุมชน.... ใช้กับรถมอเตอร์ไซด์ คนเดิน.... ผมเคย
เห็นทางภาคกลาง.... มีบางที่เขาทำเป็นถนนย่อย เราไม่
ต้องทำถึงชั้นมอเตอร์เวย์...” ครู

มาตรการด้านการให้ความรู้ (education)

“อยากฝากพ่อแม่พี่น้องที่มีลูกหลานครับ ต้อง
ฝึกอบรมตั้งแต่จากบ้าน” ผู้นำชุมชน

“ในส่วนของกรมประชาสัมพันธ์ ผมว่า
มันก็ดีนะ การให้ค่านิยมที่ถูกต้อง อย่างโทรทัศน์เห็นไหม
การยกตัวอย่างในลักษณะนั้น ตอกย้ำไปเรื่อย จนเกิด
ความเคยชิน ค่านิยมที่ถูกต้องมันก็มีตัวอย่าง.... ไง ๆ ผม
ว่าเรื่องบุรุษทำได้ผลนะ ถ้าค่านิยมมันต้องใช้เวลา” ครู

“ในลักษณะของการประชาสัมพันธ์ ถึงเขา
ไม่ปฏิบัติ เราต้องพูดคือ ต้องอาศัยว่า เหมือนภาษี
ที่ว่า น้ำหยดลงหินทุกวันหินมันยังกร่อน เราต้องพูดอยู่
อย่างนี้แหละเรื่อย ๆ อาศัยว่าเราเป็นผู้นำชุมชน” ผู้นำ
ชุมชน

“ให้ความรู้นักเรียนในเรื่องจราจร...” ผู้นำชุมชน

“เออ...อีกท่านหนึ่งก็คือครูนะครับ ครูมีบทบาท
มากเลยในโรงเรียนนะครับ ครูก็ต้องอบรมหน้าแถวให้

กับเติกว่า การใช้รถใช้ถนน มันมีกฎระเบียบของมัน ต้องอบรมด้านจราจรโดยการปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม แล้วก็กฎระเบียบ บูรณาการเข้าไปในวิชาสุศึกษา นะครับ” ครู

มาตรการด้านการมีส่วนร่วม

“ครอบครัว คือ ให้ค่านิยมที่ถูกต้องว่า การขับรถในลักษณะนั้น ๆ มีความปลอดภัยทั้งตนเองและผู้อื่น ก็คือว่า การดูแลขั้นต้นเลย” ครู

“ผู้ขับขี่ ถ้ามีจิตสำนึกที่ดีนะครับ...” ผู้นำชุมชน

“ทุกคนแหละต้องมีส่วนร่วม ช่วยกันปลูกจิตสำนึก...” ผู้นำชุมชน

“ชุมชนก็ต้องต่อเนื่องมา... เพียงแต่ว่า เราเป็นหูเป็นตาให้... น่าจะว่า ชุมชนให้ข้อมูล” ครู

“ทางอบต. และผู้ใหญ่บ้านและชาวบ้านที่เป็นตำรวจหมู่บ้าน ต้องให้ร่วมกัน ร่วมมือร่วมใจกัน ดูแลอุบัติเหตุจราจร” ผู้นำชุมชน

“ผมอยากให้กรมทางลงมาคุยกับชาวบ้านซักหน่อยหนึ่งว่า เราจะแก้ไขปัญหาตรงนี้ร่วมกันอย่างไร” ผู้นำชุมชน

“แนวทางอื่น ก็อย่างที่ว่านี่นะครับ ก็คือ การมาคิดร่วมกันนะครับ หนึ่งทางหลวง สองจราจร... ถ้าติดทางสังกัดอบต. แล้วอบต.ไหนดูแลอยู่ ก็น่าจะเรียกประชุมกันนะครับ” ผู้นำชุมชน

“...แล้วถ้าเกิดว่างประมาณยังไม่มี หรือยังงี้ ก็บอกทางอบต... เรายินดีช่วยนะครับ” ผู้นำชุมชน

วิจารณ์

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (76.57%) ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะประจำมากกว่าพาหนะชนิดอื่นซึ่งสอดคล้องกับจำนวนรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ตคิดเป็นร้อยละ 71.47 ของจำนวนรวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ปี 2548⁽¹⁰⁾ และคำพูดของกลุ่มตัวอย่างที่ว่า “เด็กวัยรุ่นนะครับ ค่อนข้างที่จะมีรถใช้ส่วนตัว..พ่อแม่ค่อนข้างซื้อมอเตอร์ไซด์ให้ลูกใช้” “ผมเฉลี่ยให้เลย ไม่ต่ำกว่า 3 คัน...อาจมีถึง 4 ก็ไม่แน่ ผม

ว่านะ..บางบ้านก็มี 3 คัน ถ้าลูก 5 คนก็ 5 คัน 4 คนก็ 4 คัน” ทำให้พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถมากที่สุดของจังหวัดภูเก็ต คือ รถจักรยานยนต์ (89.1% ของการเกิดอุบัติเหตุขนส่ง)⁽¹¹⁾ สอดคล้องกับการศึกษาในยุโรปที่พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงมากกว่าเป็น 20 เท่าของผู้ใช้รถยนต์⁽¹²⁾ ซึ่งในประเทศมาเลเซียได้ใช้มาตรการช่องทางเฉพาะรถจักรยานยนต์มาใช้บนทางหลวงเชื่อมระหว่างตัวเมืองกับสนามบิน เพื่อลดอุบัติเหตุจากการชนระหว่างรถต่างประเภท พบว่าสามารถลดอุบัติเหตุบนเส้นทางนั้นลงได้ร้อยละ 25 และลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 39 ลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 6 เท่า ลดการสูญเสียมากเป็น 5 เท่าของการลงทุน⁽¹³⁾

กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่ง (52.39%) ตนเอง หรือคนในครอบครัว เคยประสบอุบัติเหตุจราจร จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติของกระทรวงสาธารณสุข ปี 2547 ก็พบว่า การบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ (69.6%) เช่นเดียวกับประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างที่พบว่า ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ ส่วนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างหรือคนในครอบครัวนั้นสอดคล้องกับข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติของกระทรวงสาธารณสุข ที่พบว่า การขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นสาเหตุอันดับแรก และสอดคล้องกับข้อมูลเชิงคุณภาพทางด้านสภาพถนนที่กลุ่มตัวอย่างพูดว่า “รถเส้นนี้มันจะวิ่งเร็ว จะไม่ลดความเร็วเลย” ประกอบกับบางช่วงของถนนเป็นช่วงทางตรงหลายกิโลเมตร ทำให้อานพาหนะสามารถใช้ความเร็ว “ช่วงนี้ตั้งแต่อนุสาวรีย์มาถึงบายพาสช่วงตรงนี้จะตรงที่สุด รถจะซัดเต็มที่แล้ว เป็นช่วงทางตรงที่สุด...”

ด้านความคิดเห็นของชุมชนที่มีการป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์บนถนนเทพกระษัตรีนั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างคิดว่า ตนเองเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องมากที่สุด ดังนั้นการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจึงควรเริ่มต้นที่ตนเอง

ซึ่งสอดคล้องกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านบุคคล และผู้นำชุมชนก็ให้ความคิดเห็นว่าเป็น “ทุกคนแหละต้องมีส่วนร่วม ช่วยกันปลูกจิตสำนึก” กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ เห็นว่าสำคัญ คือ การให้ความรู้ทั่วไปแก่ประชาชน การฝึกอบรมนักเรียน และเยาวชนให้รู้จักวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย แต่การให้ความรู้ หรือการประชาสัมพันธ์เพียงอย่างเดียวแม้จะช่วยเพิ่มความรู้ตระหนักได้จริงแต่ได้ผลน้อยมากต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และกิจกรรมหรือมาตรการเหล่านี้ได้มีการทบทวนผลการศึกษาระดับนานาชาติ เพื่อดูผลของการให้การศึกษา เรื่องการขับขี่ในชั้นเรียน การฝึกทักษะ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ หรือการขับขี่ในยานพาหนะแก่คนอายุน้อย พบว่าให้ผลต่อการลดอุบัติเหตุได้น้อย เนื่องจากไม่สามารถทดแทนปัจจัยด้านประสบการณ์และปัจจัยด้านอายุของผู้ขับขี่ได้⁽¹⁴⁾ จึงจำเป็นต้องร่วมกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายอื่น ๆ และเน้นเรื่องแรงจูงใจและทัศนคติในการขับขี่มากกว่าการให้ความรู้เพียงอย่างเดียว⁽¹⁵⁻¹⁶⁾

สำหรับหน่วยงานภาครัฐที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับมากที่สุดคือ ตำรวจจราจร อันเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่ามีส่วนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับมากที่สุด คือ มาตรการด้านกฎหมาย ในการตั้งจุดตรวจทั้งตรวจตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ตรวจจับการสวมหมวกกันน็อค เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่ และความเร็วของการใช้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ และจากคำพูดข้อมูลเชิงคุณภาพ “ดีที่มีจุดสกัด ที่เขามีจุดสกัด เห็นแล้วอุบัติเหตุไม่ค่อยเห็นเลยจริง ๆ เช่น 7 วันอันตราย ไม่เห็นเลย เพราะควบคุมได้ดี” สอดคล้องกับรายงานต่าง ๆ ที่พบว่า การตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ หรือการตรวจเช็คความสามารถของสมอง มีประสิทธิภาพในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บลงได้ร้อยละ 8-71 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ยังสามารถลดการดื่ม

แอลกอฮอล์แล้วขับได้ถึงร้อยละ 87 ส่วนการยึดใบอนุญาตขับขี่สามารถลดอุบัติเหตุ อันเกี่ยวเนื่องจากการดื่มแอลกอฮอล์ลงได้ร้อยละ 6-9⁽¹⁷⁻¹⁸⁾ การตั้งจุดตรวจอย่างมีประสิทธิภาพนั้นควรตั้งจุดให้ถี่ เห็นได้ง่าย เพราะผู้ขับขี่เมื่อเห็นจุดตรวจจะเพิ่มความระมัดระวังจากมาตรการบังคับใช้กฎหมายได้⁽¹⁹⁾ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างหนึ่งก็กล่าวว่า “ถ้าตำรวจมายืนอยู่นิ่ง ๆ ไร้นั่นนี่ จราจรนี้ ชีมาซักร้อยนึง ก็จะลดลงเหลือแปดสิบ ใช้กฎจราจรให้เข้มแข็งที่สุด” กลุ่มตัวอย่างยังได้เสนอแนะให้ตำรวจจราจร/ทางหลวงปฏิบัติกรอย่างเข้มงวด และตรวจจับความเร็ว จากคำพูดหนึ่ง “หน่วยงานราชการต้องทำให้เป็นมาตรฐาน ตำรวจต้องเอาจริงเอาจัง” “เช่นมีกล้องจับความเร็ว ที่เขาใช้จับป้ายทะเบียน” ซึ่งความสำเร็จของการบังคับใช้กฎหมายขึ้นกับว่า กิจกรรมที่ดำเนินการสามารถทำให้คนใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงความศักดิ์สิทธิ์ในการยับยั้งพฤติกรรมอันไม่พึงประสงค์ได้หรือไม่ โดยเน้นการเฝ้าระวังพฤติกรรมอันไม่พึงประสงค์เป็นหลัก การเพิ่มระดับความเข้มข้นของกิจกรรมบังคับใช้กฎหมายเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพสูงสุด⁽²⁰⁾ แต่ในทางปฏิบัติมักทำได้ไม่ครอบคลุมเนื่องจากการขาดแคลนตำรวจหรือขาดเครื่องมือในการตรวจจับ การศึกษาของ Lacey J.H. และคณะ (2006)⁽¹⁹⁾ พบว่า จุดตรวจที่ใช้เจ้าหน้าที่จำนวนน้อยก็ได้ผลเช่นเดียวกันกับการใช้เจ้าหน้าที่จำนวนมาก การติดตั้งกล้องถ่ายภาพความเร็วหรือการติดตั้งกล้องหลอกเป็นที่ประจักษ์แก่สายตาสามารถลดจำนวนยานยนต์ที่ผิดกฎหมายลงได้⁽²⁰⁾

การลดความเร็วของรถด้วยการทำให้ถนนแคบลงสามารถลดความเร็วได้ร้อยละ 28⁽²¹⁾ เห็นได้จากการปิดถนนสองช่องทางบริเวณทางโค้งหนึ่งในเขตตำบลไม้ขาว จังหวัดภูเก็ตให้เหลือเพียงช่องทางเดียวและสร้างลูกระนาด เพื่อลดความเร็วของยานพาหนะ พบว่า หลังการปิดช่องทางไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ แต่การสร้างระนาบบนถนนเทพกระษัตรีบางช่วงที่ไม่ได้มาตรฐาน ก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ จากคำพูดของกลุ่มตัวอย่าง “แล้วมีระนาบสูงอีก มาด้วยความเร็วก็ยิ่งสิ้นไกลไป

เลย...รถเสียจังหวะ รถใหญ่รูดพ่วงนี่แหละเป็นประจำ... เพราะตรงนั้นเป็นระนาดแล้วเข้าโค้งด้วย” จึงควรมี การสำรวจระนาดที่ไม่ได้มาตรฐานและแก้ไข ซึ่งการ ศึกษาการใช้ rumble strips และ speed humps ใน ทางด่วน พบว่าสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 35 และลดอัตราตายได้ถึงร้อยละ 55⁽²²⁾ อันเป็นมาตรการ ที่ใช้งบประมาณน้อย แต่สามารถเกิดประโยชน์ได้สูง⁽²³⁾

กลุ่มตัวอย่างทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพเห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้มาตั้งแต่เด็กอย่างต่อเนื่อง ไปถึงชุมชน จากคำพูดหนึ่งที่กล่าวว่า “ในส่วนของ การโฆษณาประชาสัมพันธ์ ผมว่ามันก็ดีนะ การให้ค่านิยมที่ถูกต้อง อย่างโทรทัศน์เห็นไหม การยกตัวอย่าง ในลักษณะนั้น ตอกย้ำไปเรื่อย จนเกิดความเคยชิน ค่านิยมที่ถูกต้องมันก็มีตัวอย่าง... ไง ๆ ผมว่าเรื่องบุหรี่ป่าทำได้ผลนะ ถ้าค่านิยมมันต้องใช้เวลา” การประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางจะทำให้ประชาชนเกิดความตื่นตัวและสนับสนุนต่อการบังคับใช้กฎหมาย⁽²⁴⁾ จนปรับเปลี่ยนค่านิยมได้ในที่สุด

ดังนั้นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก เริ่มต้นที่ตนเอง เน้นแรงจูงใจ ทักษะคติในการขับขี่ ใช้ มาตรการกฎหมายในการจัดตั้งจุดตรวจที่ถี่เห็นง่าย โดยใช้เจ้าหน้าที่จำนวนน้อย ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ติดตั้งกล้องถ่ายภาพความเร็วหรือกล้องหลอก ร่วมกับ มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางและ มาตรการด้านวิศวกรรมจราจรโดยการทำให้ถนนแคบลง หรือการใช้แนวระนาดสี่ชนิดหนา ที่มีความขรุขระ (rumble strips) ในจุดที่มีความเสี่ยง สิ่งสำคัญคือ กิจกรรมหรือกลยุทธ์ที่ใช้ต้องปรับเข้ากับลักษณะและ ความต้องการของชุมชน ดึงฝ่ายให้มีส่วนร่วมในการจัด ทำแผน ซึ่งจะทำให้เกิดความเป็นเจ้าของ เกิดความรู้สึกที่อยากทำเป็นตัวอย่าง และทำให้เกิดพลังกลุ่มใน การทำพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย⁽⁷⁾ และเกิด ประสิทธิภาพสูงสุด

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต นายแพทย์ สาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต ผู้อำนวยการโรงพยาบาลกลาง ที่ สนับสนุนและให้โอกาสในการดำเนินงานวิจัย ขอขอบคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.) คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (สอจร.) ที่ให้การสนับสนุนงบประมาณ และที่สำคัญยิ่ง ขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือช่วยเหลือในการวิจัยครั้งนี้จนสำเร็จ ลุล่วงด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

1. Peden M, editor. World report on road traffic injury prevention: summary. France: World Health Organization; 2004.
2. สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. สรุปสถานการณ์บาดเจ็บการชนส่งทางบกของประเทศ พ.ศ. 2548. นนทบุรี: สำนักกระบาดวิทยา; 2548.
3. เติญศรี จิตรนาททรัพย์, พวงทอง อังคะสุวพลา. สถานการณ์ รายงานการบาดเจ็บของประเทศไทย พ.ศ. 2542 - 2547. นนทบุรี: สำนักกระบาดวิทยา; 2548.
4. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต. รายงานผลการดำเนินงาน เอกสารประกอบการตรวจราชการและนิเทศงาน รอบที่ 1 ปีงบประมาณ 2550. 28 กุมภาพันธ์ - 2 มีนาคม 2550; ณ.ห้องประชุมโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต. ภูเก็ต: สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดภูเก็ต; 2550.
5. สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. สรุป สถานการณ์บาดเจ็บการชนส่งทางบกของประเทศ 1 มค - 28 พย. พ.ศ. 2549. [สืบค้นเมื่อ 31 มีค. 2550]; แหล่งข้อมูล: URL: http://203.157.15.4 /surdata /ncd/injury/070308100334IS19_2549.pdf
6. ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. บรรณาธิการ. เส้นทาง อุบัติเหตุ...แห่งอุบัติเหตุ. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ; 2548.
7. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550. [สืบค้น เมื่อ 23 มีค. 2551]; แหล่งข้อมูล: URL: <http://th.wikisource.org>
8. Klassen TP, MacKay JM, Moher D, Walker A, Jones

- AL. Community- based injury prevention interventions. *Future Child* 2000; 10(1):83-110.
9. สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์การแพทย์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. การวางแผนและการจัดการข้อมูลงานวิจัยสุขภาพ. เอกสารประกอบการอบรมเชิงปฏิบัติการ. 4-7 กค. 2549; ณ ห้องประชุม 517 ชั้น 5 อาคารสถาบัน 2. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2549.
 10. สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. ข้อมูลด้านทะเบียนรถ. [สืบค้นเมื่อ 12 มค. 2550] แหล่งข้อมูล: URL: http://www.dlt.go.th/statistics_web/st1/south06.xls
 11. โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต. ข้อมูลทั่วไปโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต แผนงานและผลการดำเนินงานปีงบประมาณ 2548 ตามนโยบายการตรวจราชการและนิเทศงานรอบที่ 2 / 2548; 7-8 กรกฎาคม 2548; ณ. ห้องประชุม โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต. ภูเก็ต: โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต; 2548.
 12. Symmons M, Haworth N, Johnston I. Rural road safety - overview of crash statistics. Monash University Accident Research Centre; 2004 Report No.: 212. [สืบค้นเมื่อ 20 ธค. 2549] แหล่งข้อมูล: URL: <http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc212.html>
 13. คอลัมน์ หมายเหตุประชาชน. ทางเลือกในการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร : เสนอมอเตอร์ไซค์ช่วยลดอุบัติเหตุ. หนังสือพิมพ์เดลินิวส์วันที่ 9 มีนาคม 2549 [สืบค้นเมื่อ 12 มค. 2550]; แหล่งข้อมูล: URL: <http://tip.thaihealthnet.com/view.php?SystemModuleKey =MainContent85&id=1326>
 14. Mayhew DR, Simpson HM. The safety value of driver education and training. *Inj Prev* 2002; 8:ii3-8.
 15. Simpson HM, Mayhew DR. The promotion of motorcycle safety: training, education, and awareness. *Health Educ Res* 1990; 5(2):257-64.
 16. Senserrick T, Haworth N. Review of literature regarding national and international young driver training, licensing and regulatory systems. Monash University Accident Research Centre; 2005 Report No.:239. [สืบค้นเมื่อ 20 ธค. 2549] แหล่งข้อมูล: URL: <http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc239.html>
 17. Miller TR, Galbraith MS, Lawrence BA. Costs and benefits of a community sobriety checkpoint program. *J Stud Alcohol* 1998; 59(4):462-8.
 18. Elder RW, Shults RA, Sleet DA, Nichols JL, Zaza S, Thompson RS. Effectiveness of sobriety checkpoints for reducing alcohol-involved crashes. *Traffic Inj Prev* 2002; 3(4):266-74.
 19. Lacey JH, Ferguson SA, Kelley-Baker T, Rider RP. Low-manpower checkpoints: can they provide effective DUI enforcement in small communities? *Traffic Inj Prev* 2006; 7(3):213-8.
 20. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. ทางเลือกในการกำหนดวาระแห่งชาติว่าด้วย การควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพมหานคร: เตือนตุลา; 2549.
 21. Engel U, Thomsen LK. Safety effects of speed reducing measures in Danish residential areas. *Accid Anal Prev* 1992; 24:17-28.
 22. Afukaar FK. Speed control in developing countries: issues, challenges and opportunities in reducing road traffic injuries. *Inj Control Saf Promot* 2003; 10(1-2): 77-81.
 23. Persaud BN, Retting RA, Lyon C. Crash reduction following installation of centerline rumble strips on rural two-lane roads. *Accid Anal Prev* 2004; 36:1073-9.
 24. Suriyawongpaisal P, Plitapolkampung A, Tawonwanchai A. Application of 0.05 percent legal blood alcohol limits to traffic injury control in Bangkok. *J Med Assoc Thai* 2002; 85(4):496-501.

Abstract **Opinion Survey on Traffic Accident Prevention among Communities along Thepkrasatree Road, Phuket**

Surangsri Seetamanotch

Thalang Hospital, Phuket

Journal of Health Science 2008; 17:905-17.

Phuket is one of the provinces in Thailand that has high traffic accident morbidity and mortality rates. The communities along the road together with government and others key stakeholders should be involved to solve this problems. This study was aimed to survey opinions about traffic accident prevention among population who lived along Thepkrasatree road. A cross-sectional descriptive design was conducted during September 2006 - January 2007. There were 2 study populations. For quantitative study, 397 people were selected by cluster random sampling. A structured questionnaire was designed with Cronbach's alpha coefficients of 0.85 and 0.90. For qualitative study, 31 people were selected purposively and interviewed by semi-structural questionnaire. Quantitative data was analyzed by descriptive analysis and qualitative data was done by content analysis.

The quantitative results showed that the majority of participants used motorcycle as transportation vehicle (76.57%). About half (53.90%) of them/or their relatives used to have traffic accident experiences. The majority of them (78.13%) thought that the causes of the accidents were human factors. Both quantitative and qualitative results showed that traffic polices and the participants themselves were involved in traffic accident prevention schemes. They thought that law enforcement, engineering, and education were the three major interventions that could prevent the accidents. The law enforcement activities should have included the check points for blood alcohol level, helmet wearing, and safety belt fastening. The engineering interventions should include road reconstructions, posting traffic signs, and resetting of traffic lights. Prevention measures should become part of conventional education and the strengthening accident prevention attitude beginning from family through school and community.

The majority of the study population used motorcycles and more than half of them or their family members had traffic accident experiences presumably resulting from human errors. The traffic accident interventions should systematically integrated various strategies and must be appropriate to community culture and conducive to behavioral change.

Key words: **traffic accident, opinion, community**