

## การพัฒนารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

### ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

The Development of a Model for Strengthening Community  
Empowerment in Driving Road Safety  
in Nuea Khlong Subdistrict, Nuea Khlong District, Krabi Province

สกวรรณ นวนวน

Sakonwat Nanuan

โรงพยาบาลเหนือคลอง

Nueklong Hospital

Received: 16 Sep, 2024 Revised: 13 Nov ,2024 Accepted: 9 Nov ,2024

#### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบการวิจัยและพัฒนาโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามในกลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนจำนวน 30 คน และการสนทนากลุ่มในผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน จำนวน 60 คน วิเคราะห์ปัญหาการวางแผนเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้เทคนิคฮิวริสติก โดยตามกระบวนการวิจัยปฏิบัติการโดยใช้วงจรต่อเนื่องกัน 4 ขั้นตอน คือ 1) ขั้นตอนการวางแผน (Plan) 2) ขั้นตอนการปฏิบัติ (Act) 3) ขั้นตอนการสังเกตผล (Observe) และ 4) ขั้นตอนการสะท้อนผล (Reflect) หรือวงจร PAOR

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 65.73) อายุ 15-18 ปี (ร้อยละ 35.25) พฤติกรรมในการขับขี่ของเด็กและเยาวชนในเขตตำบลเหนือคลอง ส่วนใหญ่เดินทางมา โรงเรียนโดยขับรถจักรยานยนต์มาเอง (ร้อยละ 89.10) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 90.00) ระดับความรู้อยู่ในระดับต่ำ (ร้อยละ 94.95) ทักษะคิดอยู่ในระดับต่ำ (ร้อยละ 75.63) และพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรอยู่ในระดับต่ำ (ร้อยละ 52.10) สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในตำบลเหนือคลอง ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุทางถนน 258 ครั้ง (ร้อยละ 47.25) ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 75.52) อายุระหว่าง 10-29 ปี (ร้อยละ 84.45)

ผลจากการสนทนากลุ่ม พบว่ารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อน ความปลอดภัยทางถนน ประกอบไปด้วย 1) การสร้างกลไกในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน 2) การพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ การจัดทำข้อมูลสถานการณ์ และการนำเสนอผลการรับรู้และความตระหนักต่ออุบัติเหตุทางถนนของคนในชุมชน 3) การประชุมจัดทำแผนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นแผนแบบบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานในชุมชน 4) การพัฒนาศักยภาพในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เกิดแกนนำนักเรียนและแกนนำชุมชนที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย 5) การแจ้งเหตุหรือรายงานข่าวอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ จากผลการดำเนินงานพบว่า ระบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการมีส่วนร่วมของชุมชนที่พัฒนาขึ้นสามารถผลักดันให้ทีมขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุและลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ จากผลศึกษาครั้งนี้ให้ข้อเสนอแนะว่า ควรขยายพื้นที่ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นระดับอำเภอ

คำสำคัญ : การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน, การมีส่วนร่วมของชุมชน, ความปลอดภัยทางถนน

## Abstract

This research is a community-based research and development study. The objective is to develop a model to strengthen the community in driving road safety. Nuea Khlong Subdistrict, Nuea Khlong District, Krabi Province. Data were collected using a questionnaire in a sample of 30 children and youth and group discussions with people involved in strengthening the community in driving road safety. A total of 60 students analyzed the planning problems to prevent and solve road accidents using the Hiyarihatto technique according to the operational research process using a continuous cycle of 4 steps: 1) Planning stage, 2) Act procedure, 3) Observe procedure, and 4) Reflect procedure or PAOR Cycle.

The results of the study showed that the majority of respondents were males (65.73 percent) aged 15-18 years (35.25 percent). Most of them came. The school by driving a motorcycle (89.10 percent), not having a motorcycle driving license (90.00 percent), the level of knowledge is low (94.95 percent), attitudes are low (75.63 percent) and driving behavior to prevent traffic accidents is low (52.10 percent). The accident situation in Nuea Khlong sub-district was mainly 258 road accidents (47.25%), most of which were accidents caused by cars and motorcycles (75.52%), aged between 10-29 years old (84.45%).

The result of the group discussion, Community Strengthening Model in Road Accident Prevention It consists of: 1) Creating a mechanism to drive the prevention of road accidents in the community 2) Developing an accident information system in the area, preparing information on the situation, and presenting the results of awareness and awareness of road accidents among people in the community 3) Meeting to prepare a road accident prevention plan, which is a joint integrated plan of community agencies 4) Developing the capacity to prevent road accidents 5) Reporting or reporting road accidents in the area Based on the performance, it is found that the accident prevention system based on the participation of the community can drive the team to drive the implementation of accident prevention and reduce the death rate from road accidents. Based on the results of this study, it is recommended that the area for road accident prevention should be expanded to the district level.

**Keywords:** community strengthen, community participation, road safety

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในประเด็นนำกังวลของประเทศไทยที่สร้างความสูญเสียทั้งในแง่ของชีวิตและเศรษฐกิจต่อประเทศอย่างมหาศาล โดยองค์การอนามัยโลกประมาณการว่าอุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยกว่า 5 แสนล้านบาทต่อปี แม้จะเป็นประเด็นปัญหาที่รุนแรง ทว่าประเทศไทยกลับยังไม่สามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้ตามเป้าหมายทศวรรษด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 ขององค์การอนามัยโลก โดยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในปี 2563 นั้นอยู่ที่ 32.7 คนต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 18 คน ต่อแสนประชากรในปี 2563 อย่างมาก (กรมควบคุมโรค, 2565)

ในปี 2565 จังหวัดกระบี่ มีสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสะสมปี อยู่ที่ลำดับ 60 ของประเทศ และพบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 105 ราย มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 5,253 ราย และในปี 2566 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 99 ราย มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 3,939 ราย (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2567) ในปี 2565 อำเภอเหนือคลอง มีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 52 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3 ราย บาดเจ็บ จำนวน 64 ราย และในปี 2566 มีการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 80 ครั้ง บาดเจ็บ จำนวน 428 ราย โดยตำบลเหนือคลอง มีจำนวนผู้เสียชีวิตมาเป็นอันดับ 1 ของจังหวัด จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ

31.37 ต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 20 คน ต่อแสนประชากร ในปี 2566 (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2567)

จากสถานการณ์ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของ จังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น รวมถึงในพื้นที่ตำบลเหนือคลอง ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเหนือคลอง ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการสัญจร ของผู้ใช้รถใช้ถนนในการเดินทางไปยังเมืองกระบี่ และจังหวัด พังงา จังหวัดภูเก็ต นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ตั้งสนามบิน นานาชาติกระบี่ ซึ่งมีการสัญจรของนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ส่งผลกระทบทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต พิการและทรัพย์สิน ในการดูแลระยะยาว และจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาจาก 3 สาเหตุหลักคือ คน ยานพาหนะ และถนนและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะด้านคนผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน (ปิยนุช และคณะ , 2565) กล่าวว่าการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้อง ได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายในชุมชน ในการจัดการจุดเสี่ยง โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน เทคนิค ฮิยาริ ฮัตโตะ (Hiyari Hoto) เป็นวิธีการหนึ่ง ที่ในการกระตุ้นให้ชุมชนเกิดความ ตระหนักและรับรู้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถ นำมาประยุกต์ใช้และเหมาะสมกับสถานการณ์ประเทศไทย โดยการให้ชุมชนชี้จุดเสี่ยงวิเคราะห์สาเหตุและวางแผนในการ จัดการจุดเสี่ยงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การสร้าง แผนที่จุดเสี่ยงนอกจากจะเป็นการเปิดโอกาสให้คนในชุมชนได้ มีการสืบค้น วางแผนและสร้างมาตรการความปลอดภัย สำหรับประเด็นปัญหาด้านการจราจรแล้วยังเป็นการกระตุ้นให้ ประชาชนหรือสมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชน อันจะนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างถูกวิธี และเป็นการพัฒนาอย่าง ยั่งยืนอีกด้วย และการมีส่วนร่วมของคนองค์การในชุมชน จะทำให้มีศักยภาพในการแก้ไขปัญหา ฟังตนเอง และเกิด

ความเข้มแข็งของชุมชนโดยแนวทางการเสริมสร้างความ เข้มแข็งของชุมชนสามารถทำได้โดยการส่งเสริมให้ชุมชนได้ร่วม คิด ร่วมทำ ร่วมเรียนรู้ร่วมกันในการปฏิบัติ รวมทั้งการให้ ความรู้ และการสร้างจิตสำนึกเพื่อป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุ ทางถนนรวมทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงการสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการควบคุม ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนน (ถนอม บุญสุ, 2563; สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์, 2557) อย่างไรก็ตามการพัฒนาในรูปแบบ เป็นการสร้างการมีส่วนร่วม ของภาคีเครือข่ายระดับจังหวัด และระดับอำเภอ ซึ่งการนำ รูปแบบไปใช้ยังขึ้นกับบริบทพื้นที่ ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจ ในการพัฒนารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนใน การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ขึ้น

## วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่
2. เพื่อพัฒนารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของ ชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือ คลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่
3. เพื่อประเมินรูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของ ชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือ คลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

## กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบการวิจัยและพัฒนาโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน (Community Based Participatory Action Research: CBPAR) ทำให้ได้รูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน ดังภาพประกอบที่ 1



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

**ประชากร** คือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ จำนวน 2 กลุ่มประชากร ประกอบด้วย

1) เด็กและเยาวชน

2) ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

**กลุ่มตัวอย่าง** คือ สมาชิกส่วนหนึ่งที่คัดเลือกมาจากระชาการเพื่อทำการศึกษาโดยการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็นการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1) กลุ่มเด็กและเยาวชน คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบกำหนดโควตา (Quota Sampling) คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 โรงเรียนเหนือคลองประชาบำรุง จำนวน 30 คน

2) กลุ่มผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน คัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้านจำนวน 7 หมู่, อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.), ตัวแทนหน่วยงานองค์การบริหารส่วนตำบลเหนือคลอง, ตัวแทนเทศบาลตำบลเหนือคลอง, ตัวแทนกลุ่มงานบริการด้านปฐมภูมิและองค์รวมโรงพยาบาลเหนือคลอง, ตัวแทนครูและผู้บริหารโรงเรียนในเขตตำบลเหนือคลอง และตัวแทนสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง รวมจำนวน 60 คน

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย

1) แบบสอบถาม (Questionnaire) แบ่งเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ อายุ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา หน่วยงาน ตำแหน่ง ประสบการณ์ทำงานด้านงานอุบัติเหตุทางถนน เป็นลักษณะคำถามแบบตรวจสอบรายการ (Check list)

ส่วนที่ 2 ความรู้ในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร จำนวน 5 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบถูกหรือผิด

ทัศนคติในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร เป็นการวัดแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ จำนวน 5 ข้อ เกณฑ์การเลือกตอบและให้คะแนน ดังนี้

1 หมายถึง ผู้ให้ข้อมูลมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นน้อยที่สุด

2 หมายถึง ผู้ให้ข้อมูลมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นน้อย

3 หมายถึง ผู้ให้ข้อมูลมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นปานกลาง

4 หมายถึง ผู้ให้ข้อมูลมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นมาก

5 หมายถึง ผู้ให้ข้อมูลมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นมากที่สุด

พฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร เป็นการวัดแบบมาตราส่วน ประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ จำนวน 10 ข้อ เกณฑ์การเลือกตอบและให้คะแนน ดังนี้

ไม่เคย หมายถึง ข้อความนั้นผู้ให้

ข้อมูลไม่เคยปฏิบัติ

บางครั้ง หมายถึง ข้อความนั้นผู้ให้

ข้อมูลปฏิบัติบางครั้ง

บ่อยครั้ง หมายถึง ข้อความนั้นผู้ให้

ข้อมูลปฏิบัติบ่อยครั้ง

เกือบทุกครั้ง หมายถึง ข้อความนั้น

ผู้ให้ข้อมูลปฏิบัติเกือบทุกครั้ง

ทุกครั้ง หมายถึง ข้อความนั้นผู้ให้

ข้อมูลปฏิบัติทุกครั้ง

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ เป็นข้อคำถามปลายเปิด

2) การสนทนากลุ่ม (Focus group) ประกอบด้วยแนวคำถาม 6 ประเด็นดังนี้

2.1) การดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหา ด้านความปลอดภัยทางถนน ท่านเห็นว่าแนวทางการกระบวนกร กลไก วิธีการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเป็นอย่างไร

2.2) การสร้างระบบข้อมูลชุมชน จำเป็นหรือไม่อย่างไร และหากจำเป็นควรมีการสร้างระบบข้อมูลชุมชนในลักษณะหรือรูปแบบใด

2.3) การทำงานในลักษณะของเครือข่าย ความร่วมมือมีความจำเป็นหรือไม่อย่างไร และหากจำเป็น เครือข่ายที่ดีในความคิดของท่านควรเป็นเครือข่ายในลักษณะหรือรูปแบบใด

2.4) หลักการสำคัญหรือวิธีการสร้างปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหา ด้านความปลอดภัยทางถนนทางถนนตามความคิดเห็นของท่านคืออะไร

2.5) ท่านจะมีวิธีดำเนินการกับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานที่ผ่านมาด้วยวิธีการอย่างไร

2.6) ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหา ด้านความปลอดภัยทางถนนทางถนนมีอะไร อย่างไร

## การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย

1. การสร้างข้อคำถามของเครื่องมือแต่ละชุด ได้แก่ แบบสอบถามความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร และแนวคำถามสนทนากลุ่มรูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน นำเครื่องมือที่สร้างขึ้นตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) เสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วย 1) หัวหน้างานอุบัติเหตุโรงพยาบาลเหนือคลอง 2) หัวหน้างานอุบัติเหตุ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเหนือคลอง 3) อาจารย์ประจำหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดตรัง ทำการตรวจสอบ ความถูกต้อง ความครอบคลุม ความครบถ้วน ความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิด รวมถึงการใช้ภาษาและความชัดเจนของภาษา โดยหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (IOC, Index of Item Objective Congruence) จากนั้นนำมาปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำก่อนนำไปใช้จริง เครื่องมือแบบสอบถามในงานวิจัยนี้มีค่า IOC = 1

2. การนำแบบสอบถามไปทดสอบความเที่ยง (Reliability Test) โดยทดลองแจกแบบสอบถามให้เด็กและเยาวชน จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Alpha-coefficient) วิธีการครอนบาค (Cronbach) โดยเครื่องมือวิจัยนี้มีค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาคเท่ากับ 0.82 จากนั้นนำแบบสอบถามที่ทำการทดลองใช้แล้ว (Try Out) มาปรับปรุงแก้ไข เพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลต่อไป

## การรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการรวบรวมข้อมูล ตามขั้นตอนดังนี้

1. ขั้นตอนการวางแผน (Planning : P) จัดประชุมกลุ่มเป้าหมายเป้าหมาย เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัยและขออนุญาตเข้าดำเนินการวิจัย ภายหลังจากได้รับการอนุญาตจากองค์การบริหารส่วนตำบลเป้าหมาย ผู้วิจัยเข้าชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัยและรายละเอียดต่าง ๆ ต่อแกนนำชุมชนเพื่อขอความร่วมมือในการดำเนินการวิจัย โดยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling) ตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้ จัดเตรียมสถานที่ และวัสดุ อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น ได้แก่ สมุด ดินสอ ปากกาลูกกลิ้ง เครื่องบันทึกเสียง และกล้องถ่ายรูป

2. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Action : A) ผู้วิจัยแบ่งขั้นตอนในการรวบรวมข้อมูลวิจัยเป็น 3 ระยะตามกระบวนการวิจัยและพัฒนา ดังนี้

### 2.1 ขั้นวิเคราะห์สถานการณ์

2.1.1) คณะผู้วิจัยลงพื้นที่หาแกนนำหลักในพื้นที่เป้าหมายเพื่อสร้างทีมงานชุมชน และความมีส่วนร่วมในชุมชน (Multidisciplinary and Community participation) โดยได้แกนนำหลัก ตำบลเหนือคลอง 1 คน จากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล รวมจำนวน 3 คน หลังจากนั้นคณะผู้วิจัยได้จัดประชุมชี้แจง วัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อให้แกนนำหลักไปค้นหาทีมงานชุมชนในพื้นที่

2.1.2) คณะผู้วิจัยจัดประชุม “ประชุมก่อเชื้อจุดประกาย ชุมชน” สร้างความตระหนักแก่แกนนำหลักและทีมงานชุมชน ผู้เข้าร่วมจำนวน 18 คน ด้วยการนำเสนอให้เห็นถึงสถานการณ์และความรุนแรงของปัญหาในพื้นที่จากคลิป VDO เหตุการณ์จริงและสร้างความเข้าใจถึงหลักการ แนวคิด และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Safe Community และ Safe System)

2.1.3) คณะผู้วิจัยพัฒนาศักยภาพแกนนำหลักและทีมงานชุมชน ผู้เข้าอบรมจำนวน 18 คน จำนวน 3 ครั้ง โดยสร้างความรู้ความเข้าใจและความสำคัญของการใช้สารสนเทศ การเลือกใช้สารสนเทศ หลักการ แนวคิด และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน การวางแผนการเก็บข้อมูลปัจจัยเสี่ยงของพื้นที่ เทคนิคการสร้างควมมีส่วนร่วมของชุมชน และการตั้งเป้าหมายและการจัดลำดับความสำคัญของปัญหา

2.1.4) แกนนำหลักและทีมงานชุมชนร่วมกันวิเคราะห์บริบท ต้นทุนด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

และลงพื้นที่สำรวจปัจจัยเสี่ยง รวม 4 จุดและวิเคราะห์หาสาเหตุแกนนำหลักและทีมงานชุมชนร่วมกันลำดับความสำคัญของปัญหา โดยเน้นความสนใจหรือความร่วมมือ (Community concern) ของชุมชนและความง่ายในการแก้ปัญหา (Ease of management) โดยมีคณะผู้วิจัยเสริมศักยภาพ

2.1.5) คณะผู้วิจัยจัดเวทีให้แกนนำหลักและทีมงานชุมชนคืนข้อมูลจากผลสำรวจและประเด็นปัญหาที่สำคัญแก่ผู้บริหารท้องถิ่น แกนนำหลักและทีมงานชุมชนร่วมกับผู้บริหารท้องถิ่นร่วมกำหนดเป้าหมาย (สุดเสี่ยง : Priority) แนวทาง วิธีการดำเนินงาน (สุดคุ้ม : Cost effective) ทริพยาการและผู้รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาตามสาเหตุและปัจจัยที่ได้จากการวิเคราะห์โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิให้คำปรึกษา

2.1.6) คณะผู้วิจัยจัดประชุมผู้บริหารจังหวัด/ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ครั้ง เพื่อประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขจุดเสี่ยงของพื้นที่ และนำเสนอผลการดำเนินงานของทีมงานชุมชน

2.1.7) คณะผู้วิจัยจัดประชุมทีมงานวิจัย จำนวน 9 ครั้ง เพื่อทบทวนสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน การติดตามการดำเนินงานของทีมงานชุมชน และสรุปรวบรวมผลจากการลงพื้นที่เสริมพลังให้ทีมงานชุมชน

2.2 **ขั้นวางแผนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน** อย่างมีส่วนร่วม ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลเหนือคลองที่ได้จากขั้นตอนที่ 1 ให้แก่ทีมขับเคลื่อนหรือกลุ่มผู้นำชุมชนจำนวน 60 คน ใช้เวลา 2 วัน โดยร่วมกันสะท้อนปัญหา สาเหตุ และผลกระทบ เพื่อสร้างการรับรู้และความตระหนักในปัญหาร่วมกัน วิเคราะห์และวางแผนจัดการจุดเสี่ยง โดยใช้เทคนิค “ฮิยาริ ฮัตโตะ” (International Association of Traffic and Safety Sciences, 2020) โดยระบุตำแหน่งจุดเกิดเหตุ โดยใช้สติ๊กเกอร์ติดลงบนแผนที่ชุมชนโดยแบ่งเป็น (1) สีแดงคือ จุดเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต (2) สีเหลือง คือจุดเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส และ (3) สีเขียวคือจุดเกิดอุบัติเหตุที่บาดเจ็บเล็กน้อย จากนั้นให้ร่วมกันวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนว่าเกิดจากคน พาหนะ ถนนหรือสิ่งแวดล้อมแล้วร่วมกันวางแผนงานกิจกรรมเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดวิสัยทัศน์ ผลผลิต ผลลัพธ์ที่คาดหวัง

กลุ่มเป้าหมาย วิธีการและกิจกรรม คนหลักและคนร่วมในการดำเนินงาน วันเวลา สถานที่ ดำเนินงานและการประเมินผล

2.3 **ขั้นดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน** จากแผนงานกิจกรรมที่ได้นำมาดำเนินการ กับทีมปฏิบัติการ คือเด็กและเยาวชน จำนวน 64 คน กิจกรรม ได้แก่

2.3.1) การพัฒนาศักยภาพเด็กนักเรียนและเยาวชน ใช้เวลา 1 วัน โดยการอบรมให้ความรู้ กฎจราจร วินัยจราจร เครื่องหมายจราจร ประกันภาคบังคับ (พ.ร.บ.) และการขับขี่ปลอดภัย การพัฒนามาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน การช่วยฟื้นคืนชีพ การปฐมพยาบาล และการเคลื่อนย้ายผู้ได้รับบาดเจ็บทางถนน

2.3.2) การพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ และแจ้งเหตุหรือรายงานข่าวอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ใช้เวลา 1 วัน

2.3.3) การพัฒนาศักยภาพอาสาจราจร ใช้เวลา 1 วัน

3. **ขั้นตอนการตรวจสอบและประเมินผล (Observing: O) ได้แก่**

3.1) **สำรวจแบบสอบถาม** ความรู้ ทักษะ และ พฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ในทีมปฏิบัติการ คือกลุ่มเด็กนักเรียนและเยาวชน จำนวน 30 คน

3.2) **เวทีถอดบทเรียนผลการดำเนินงาน** และ ความคิดเห็นต่อกิจกรรมการดำเนินงาน โดยการสนทนากลุ่มทีมขับเคลื่อน จากตัวแทนกลุ่มผู้นำชุมชน 1 กลุ่ม 15 คน และทีมปฏิบัติการ จากตัวแทนกลุ่มเด็กและเยาวชน 1 กลุ่ม 15 คน จากนั้นนำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้และ พัฒนาคำขอเสนอหรือมาตรการในการควบคุมป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน และสรุปผลการดำเนินงาน ใช้เวลา 2 วัน

4. **กระบวนการสะท้อนผล (Reflection: R)**

ได้วางแผนให้มีการปรับปรุงแก้ไขในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน โดยวางแผนให้มีการพูดคุยประเมินผล สะท้อนผลการปฏิบัติงาน และการจัดกิจกรรมของคณะทำงานหลังจากที่จัดกิจกรรมนั้น ๆ เสร็จ (After action review) เพื่อที่จะได้นำไปปรับปรุงแก้ไขในการจัดกิจกรรมไป

**ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษา**

การศึกษากการพัฒนาารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

ทำการศึกษาในประชากร 2 กลุ่ม ประกอบด้วยเด็กและเยาวชน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดยทำการศึกษาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2566 - เมษายน 2567

## การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative analysis) ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม มาประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป (SPSS) ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของแบบสอบถามด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) โดยใช้สถิติ เช่น ความถี่ ร้อยละ และใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis) อธิบายข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมในการขับขี่รถ และระดับการรับรู้ต่อพฤติกรรมที่เกิดอุบัติเหตุทางจราจร

การวิเคราะห์ระดับความรู้ในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร จำนวน 5 ข้อแต่ละข้อมีช่วงคะแนน 0-1 คะแนน มีคะแนนต่ำสุด-สูงสุด เท่ากับ 0-5 คะแนน ใช้เกณฑ์ประเมิน ดังนี้

- กลุ่มที่ได้คะแนน 0-2 หมายถึง ความรู้อยู่ในระดับ ต่ำ
- กลุ่มที่ได้คะแนน 3-4 หมายถึง ความรู้อยู่ในระดับ ปานกลาง
- กลุ่มที่ได้คะแนน 5 หมายถึง ความรู้อยู่ในระดับ มาก

การวิเคราะห์ระดับทัศนคติและพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ใช้เกณฑ์ประเมิน ดังนี้

- 1 - 1.49 หมายถึง ทัศนคติในการขับขี่อยู่ในระดับ ต่ำ
- 1.50 - 2.49 หมายถึง ทัศนคติในการขับขี่อยู่ในระดับ พอใช้
- 2.50 - 3.49 หมายถึง ทัศนคติในการขับขี่อยู่ในระดับ ปานกลาง
- 3.50 - 4.49 หมายถึง ทัศนคติในการขับขี่อยู่ในระดับ มาก
- 4.50 - 5 หมายถึง ทัศนคติในการขับขี่อยู่ในระดับ มากที่สุด

การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ใช้เกณฑ์ประเมิน ดังนี้

- 1 - 1.49 หมายถึง พฤติกรรมในการขับขี่อยู่ในระดับ ต่ำ
- 1.50 - 2.49 หมายถึง พฤติกรรมในการขับขี่อยู่ในระดับ พอใช้
- 2.50 - 3.49 หมายถึง พฤติกรรมในการขับขี่อยู่ในระดับ ปานกลาง
- 3.50 - 4.49 หมายถึง พฤติกรรมในการขับขี่อยู่ในระดับ มาก
- 4.50 - 5 หมายถึง พฤติกรรมในการขับขี่อยู่ในระดับ มากที่สุด

2. การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Triangulation) เพื่อให้ข้อมูลจากวิธีการเก็บข้อมูล 4 วิธี ร่วมกันในการตอบคำถามการวิจัย ได้แก่ การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Secondary Data) การสำรวจสถานการณ์ (Survey)

การสังเกตแบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม (Participant & Non-Participant Observation) และการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ทำการสังเคราะห์และแยกแยะข้อมูลตามวัตถุประสงค์งานวิจัย จัดระบบและหาข้อสรุปของข้อมูล

## การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่ เลขที่ KBO - IRB 2023 / 33.1611 เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 ผู้วิจัยพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง โดยชี้แจงรายละเอียดของวัตถุประสงค์การวิจัย แจ้งสิทธิการเข้าร่วมวิจัยและการรักษาความลับของกลุ่มตัวอย่าง นำเสนอโดยภาพรวมไม่เจาะจงข้อมูลเป็นรายบุคคล และข้อมูลที่ใช้ประโยชน์เฉพาะการวิจัยเท่านั้น

## ผลการศึกษา

1. สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลเหนือคลอง การเกิดเหตุที่ต้องให้การช่วยเหลือของกู้ชีพ-กู้ภัยเหนือคลอง จำนวน 546 ครั้ง ในเขตพื้นที่ตำบลเหนือคลอง 7 หมู่ คือ หมู่ที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6 และ 7 พบว่าเป็นอุบัติเหตุทางถนน 258 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.25 ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 75.52 กลุ่มผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่อายุระหว่าง 10-29 ปี ร้อยละ 84.45 และจากการสำรวจข้อมูลความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมในการขับขี่ของนักเรียนในเขตตำบลเหนือคลอง กลุ่มเด็กและเยาวชนจากโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 โรงเรียนเหนือคลองประชาบำรุง จำนวน 30 คน พบว่าเป็นเพศชาย ร้อยละ 65.73 อายุระหว่าง 15 - 18 ปี ร้อยละ 35.25 เดินทางมาโรงเรียนโดยขับรถจักรยานยนต์มาเอง ร้อยละ 89.10 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 90.00 สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 20.25 ความรู้อยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 94.95 ทัศนคติอยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 75.63 และพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร อยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 52.10

2. ผลการศึกษาการสนทนากลุ่ม ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน เพื่อพัฒนารูปแบบในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน รายละเอียดดังนี้

2.1) การสร้างกลไกในการเสริมสร้างความเข้มแข็ง



ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ โดยจำแนกกิจกรรมออก 3 ประเภท คือ กิจกรรมที่ภาคีเครือข่ายและแกนนำชุมชนทำตัวเองในชุมชนตำบลเหนือคลอง กิจกรรมที่ร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น ขอการสนับสนุนด้านการพัฒนาโครงสร้างทางกายภาพในการสัญจรจากองค์การบริหารส่วนตำบล เป็นต้น และกิจกรรมที่ขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น เช่น ขอรับการสนับสนุนวิทยากรจากสถานีตำรวจ โรงพยาบาลและศูนย์ความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น

2.2) การพัฒนาระบบข้อมูล ทำให้เกิดคณะทำงานรวบรวมข้อมูล นำชุดข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ร่วมกัน โดยการใช้ประโยชน์จากข้อมูลนำมาวิเคราะห์และวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุร่วมกัน เกิดการพูดคุยแลกเปลี่ยนสภาพปัญหาจากข้อมูลที่จัดเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ทำให้พื้นที่เกิดการตื่นตัว จากผลของการคืนข้อมูล จุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จำนวนการเกิดเหตุ การบาดเจ็บและการเสียชีวิต

2.3) การประชุมภาคีเครือข่ายการขับเคลื่อนถนนปลอดภัยในตำบลเหนือคลอง เกิดแกนนำและทีมงานในการขับเคลื่อนงานและคณะทำงานได้นำข้อมูลสภาพปัญหาร่วมกันวิเคราะห์สถานการณ์และหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ร่วมติดตาม ประเมินผลการทำงานร่วมกันเกิดความสัมพันธ์ฉันท์พี่น้องมีกัลยาณมิตรในการทำงานร่วมกัน

2.4) การพัฒนาศักยภาพในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน สถานศึกษาปลอดภัย/โรงเรียนต้นแบบ เกิดแกนนำนักเรียนเกิดการตื่นตัวในโรงเรียนนำไปสู่มาตรการองค์กร ทำให้นักเรียนมีความรู้ ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย นักเรียนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเกิดการขับขี่ที่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร ชุมชนปลอดภัย ทำให้คนในชุมชนเกิดการรวมตัวรับรู้ตระหนักถึงปัญหาและเห็นถึงความสำคัญ เกิดความร่วมมือค้นหาแนวทางประชาคมหาข้อตกลงร่วมกัน ในชุมชนมีการเฝ้าระวัง ป้องกันและแก้ไข เกิดการประสานงานระหว่างชุมชนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กลุ่มแกนนำชุมชน เครือข่ายการดำเนินงาน มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย

3. การดำเนินงานในการเสริมสร้างความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การสร้างมาตรการองค์กรการประสานความร่วมมือระหว่างองค์กรในการสวม หมวกนิรภัยเกิดกิจกรรมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนและหน่วยงานองค์กรอย่างจริงจัง 2) การจัดทำสื่อสารประชาสัมพันธ์ การสื่อสารเรื่องถนนปลอดภัย มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในการขับขี่ ,อย่างปลอดภัย 3) การติดตามประเมินผล มีข้อมูล มีการพูดคุย และติดตามประเมินผลร่วมกันจากผลงานที่ได้ร่วมกันดำเนินการ 4) การสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผน ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยประชุมการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย กลยุทธ์และกิจกรรม เวลา และผู้รับผิดชอบวางแผนงานกิจกรรม ในการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ซึ่งกิจกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ได้แก่ การวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยใช้เทคนิค “ฮิยาริ ฮัตโตะ” อบรมค่ายเยาวชนถนนปลอดภัย การพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ การพัฒนาศักยภาพอาสาจราจรและเวทีถอดบทเรียนผลการดำเนินงานแลกเปลี่ยนเรียนรู้และ พัฒนาข้อเสนอหรือมาตรการในการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

4. ผลการดำเนินงานการพัฒนาในรูปแบบในการเสริมสร้างความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน รายละเอียดดังนี้ 1) อัตราการสวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้นภายหลังเข้าร่วมโครงการ จากร้อยละ 15.23 เป็นร้อยละ 80.75 2) ความรู้ และทัศนคติ เพิ่มขึ้นจากระดับต่ำเป็นระดับมาก โดยความรู้เพิ่มขึ้นจากระดับต่ำ (ร้อยละ 76.64) เป็นอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 96.95) และทัศนคติเพิ่มขึ้นจาก ระดับต่ำ (ร้อยละ 76.65) เป็นระดับมาก (ร้อยละ 82.25) 3) พฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากระดับต่ำ (ร้อยละ 50.40) เพิ่มเป็นระดับปานกลาง (ร้อยละ 54.75) และสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน โดยพบว่าระหว่างการดำเนินงานพัฒนารูปแบบในการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน เดือนธันวาคม 2566 ถึงเดือนเมษายน 2567 พบว่ามีจำนวนอัตราการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนลดลงกว่าก่อนการดำเนินงาน จากจำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.14 เหลือเพียง 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.03 และไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

## อภิปรายผลและสรุปผล

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากบริบทพื้นที่ตำบลเหนือคลองมีถนนสายหลักเข้าสู่ตัวเมืองกระบี่ เป็นถนนสายตรงทำให้รถส่วนใหญ่ขับเร็วเกินกำหนด และมีแหล่งชุมชนเช่น ตลาดสด โรงเรียน ร้านอาหาร ทำให้คนส่วนใหญ่นิยมสัญจรด้วยรถจักรยานยนต์เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่อายุ 10-29 ปี เนื่องจาก ส่วนใหญ่ขาดความรู้และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดทักษะและสติในการขับขี่ ทำให้เกิดความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มอายุอื่น สอดคล้องกับการศึกษาของเกตุกมล ทิพย์ทิพย์วงศ์ (2566) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดสุโขทัย

รูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ประกอบด้วย 1) การสร้างกลไกในการเสริมสร้างความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในชุมชน โดยให้ทีมพัฒนารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 2) การพัฒนาระบบข้อมูล เกิดการพูดคุยแลกเปลี่ยนสภาพปัญหาจากข้อมูลที่จัดเก็บรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลทำให้พื้นที่เกิดการตื่นตัวจากผลของการคืนข้อมูล จุดเสี่ยง จำนวนการเกิดเหตุการณ์บาดเจ็บและการเสียชีวิต 3) การประชุมภาคีเครือข่ายการขับเคลื่อนถนนปลอดภัยในตำบล เกิดแกนนำและทีมงานในการขับเคลื่อนงาน เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ร่วมติดตามประเมินผลการทำงานร่วมกันเกิดความสัมพันธ์อันดีพื้นที่มีกัลยาณมิตรในการทำงานร่วมกัน 4) การพัฒนาศักยภาพในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ประกอบไปด้วย ด้านสถานศึกษา ปลอดภัย/โรงเรียนต้นแบบ เกิดแกนนำนักเรียน เกิดการตื่นตัวในโรงเรียนนำไปสู่มาตรการองค์กร โรงเรียนสวมหมวกนิรภัย 100% ด้านชุมชนปลอดภัย ทำให้คนในชุมชนเกิดการรวมตัวรับรู้ตระหนักถึงปัญหาและเห็นถึงความสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยนุชและคณะ (2565) พบว่า รูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มี 5 องค์ประกอบคือ 1) การสร้างกลไกในการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน 2) การพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ 3) การประชุมจัดทำแผนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 4) การพัฒนาศักยภาพในการป้องกัน

อุบัติเหตุทางถนน และ 5) การแจ้งเหตุหรือรายงานข่าวอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

การประเมินรูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ประกอบด้วย 1) การสร้างมาตรการองค์กร การประสานความร่วมมือระหว่างองค์กรในการสวมหมวกนิรภัยเกิดกิจกรรมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนและหน่วยงานองค์กรอย่างจริงจัง 2) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เรื่องถนนปลอดภัย มีการณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในการขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ 3) การติดตามประเมินผล มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล การพูดคุยและติดตามประเมินผลร่วมกันจากผลงานที่ได้ร่วมกันดำเนินการ 4) การสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยประชุมการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย กลยุทธ์ กิจกรรม เวลา และผู้รับผิดชอบวางแผนงานกิจกรรมในการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ สอดคล้องกับการศึกษาของ ละมัย หลีกทอง (2567) พบว่า การป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนมี 5 ขั้นตอน 1) การสร้างเครือข่ายคนทำงาน 2) การจัดการและพัฒนาระบบฐานข้อมูล 3) กำหนดเป้าหมายและวางแผนปฏิบัติการ 4) การปฏิบัติตามแผน และ 5) การประเมินผลแบบมีส่วนร่วม

## ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการศึกษา อภิปรายผลและสรุปผล เสนอต่อผู้บริหารและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อวางแผนและจัดทำนโยบายเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล เกิดทีมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนระดับตำบลเพื่อให้เกิดการวางแผน การดำเนินงานและการประเมินผลในการป้องกัน การลดอุบัติเหตุทางถนน

## ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรขยายขอบเขตการศึกษารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอและระดับจังหวัด เพื่อเพิ่มความชัดเจนในการกำหนดทิศทางการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

2. ควรมีการพัฒนาศักยภาพในกลุ่มเด็กและเยาวชนเกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การช่วยเหลือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุและฟื้นคืนชีพเบื้องต้น รวมถึงเพิ่มความรู้เรื่องกฎหมายทางจราจร

## เอกสารอ้างอิง

กรมควบคุมโรค. (2565). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570.

<https://ddc.moph.go.th/uploads/files/3427420230523063416.pdf>

เกตุกาล ทิพย์ทิพย์วงศ์. (2566). รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยการขับเคลื่อนของสถานักเรียน ในจังหวัดสุโขทัย. สารานุกรมสุขศาสตร์ชุมชนบัณฑิต : มหาวิทยาลัยนเรศวร

ถนอมศักดิ์ บุญสู่, อรรณพ สนธิไชย และปณิตา ครองยุทธ. (2563). รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี. วารสารเครือข่ายวิทยาลัยพยาบาลและการสาธารณสุขภาคใต้. 7(3): 309-321.

ปิยนุช ภิญโญ และคณะ. (2565). การพัฒนารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. วารสารพยาบาลสาร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. 49(1) : 160-174.

ละมัย หลักทอง. (2567). การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยผู้ไกล่ไกล คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิต อำเภอสองดาว (พขอ.) จังหวัดสกลนคร. วารสารวิจัยและพัฒนานวัตกรรมทางสุขภาพ. 5(1) : 105-116.

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์. (2557). เอกสารรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ภาคใต้ ปี 2557. ภูเก็ต : แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.ภาคใต้).

Accident Information Center To strengthen road safety culture. (2024). Collection of statistics on road accidents [Internet]. 2024. [Accessed 9 August 2024]; Accessible from : <https://www.thairsc.com/>