

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและการอภิปรายผล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาคำมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย จำนวน 244 คน รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษานี้นำมาวิเคราะห์เสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย แบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

## ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

### ตารางที่ 1

จำนวนและร้อยละของประชากรจำแนกตาม อายุ เพศ และระดับการศึกษา (N=244)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
อายุ (ปี)		
น้อยกว่า 25 ปี	17	7.0
25-29 ปี	10	4.1
30-34 ปี	16	6.6
35-39 ปี	33	13.5
40-44 ปี	57	23.4
45-49 ปี	43	17.6
50-54 ปี	40	16.4
55-59 ปี	22	9.0
มากกว่า 60 ปี	6	2.4
เพศ		
ชาย	153	62.7
หญิง	91	37.3
ระดับการศึกษา		
ไม่ได้เรียนหนังสือ	4	1.7
ประถมศึกษาตอนต้น ป.1-ป.4	88	36.1
ประถมศึกษาตอนปลาย ป.5-ป.6/ป.7	71	29.1
มัธยมศึกษาตอนต้น	30	12.3
มัธยมศึกษาตอนปลาย	31	12.7
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	1	0.4
อนุปริญญา (ปวส.)	5	2.0
ปริญญาตรี	12	4.9
สูงกว่าปริญญาตรี	1	0.4
อื่นๆ (ศึกษาเล่าเรียนจากวัด)	1	0.4

ลิขสิทธิ์ในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved

จากตารางที่ 1 พบว่า ประชากรส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 40-44 ปี ร้อยละ 23.4 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 45-49 ปี ร้อยละ 17.6 เป็นเพศชาย ร้อยละ 62.7 และเพศหญิง ร้อยละ 37.3 ประชากรส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาตอนต้น ป.1-ป.4 ร้อยละ 36.1 รองลงมาคือระดับประถมศึกษาตอนปลาย ป.5-ป.6/ป.7 ร้อยละ 29.1

ตารางที่ 2

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการดำรงตำแหน่งในหมู่บ้าน (N=244)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน	161	66.0
สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล	16	6.6
ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน	16	6.6
คณะกรรมการชุมชน	16	6.6
หัวหน้าเขต	13	5.3
ผู้ใหญ่บ้าน	8	3.3
ประธานชุมชน	5	2.0
สมาชิกสภาเทศบาล	4	1.6
สารวัตรกำนัน	2	0.8
ผู้ช่วยสารวัตรกำนัน	2	0.8
กำนัน	1	0.4

จากตารางที่ 2 พบว่า ประชากรส่วนใหญ่เป็นอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ร้อยละ 66.0 รองลงมา คือ สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านและคณะกรรมการชุมชนมีจำนวนเท่ากัน ร้อยละ 6.6

## ตารางที่ 3

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามอาชีพหลัก และรายได้ต่อเดือน (N=244)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
<b>อาชีพหลัก</b>		
เกษตรกรรม	99	40.6
รับจ้างทั่วไป	78	32.0
ค้าขาย	43	17.6
ธุรกิจส่วนตัว	21	8.6
รัฐวิสาหกิจ	1	0.4
อื่นๆ (ไม่ประกอบอาชีพ)	2	0.8
<b>รายได้ต่อเดือน</b>		
ต่ำกว่า 2,500 บาท	62	25.4
2,501-4,500 บาท	83	34.0
4,501-6,500 บาท	56	22.9
6,501-8,500 บาท	19	7.8
8,501-10,500 บาท	16	6.6
ตั้งแต่ 10,501 บาท ขึ้นไป	8	3.3

จากตารางที่ 3 พบว่า ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 40.6 รองลงมาคือ อาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 32 และ มีรายได้ต่อเดือนมากที่สุดอยู่ระหว่าง 2,501-4,500 บาท ร้อยละ 34.0 รองลงมา มีรายได้น้อยกว่า 2,500 บาท ร้อยละ 25.4

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved

## ตารางที่ 4

จำนวนและร้อยละของประชากรจำแนกตามการจับขี้รดจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตจับขี้และระยะเวลาในการจับขี้ (N=244)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
การจับขี้รดจักรยานยนต์		
จับขี้	233	95.5
มีใบอนุญาตจับขี้	204	87.6
ไม่มีใบอนุญาตจับขี้	29	12.4
ไม่จับขี้	11	4.5
ระยะเวลาในการจับขี้รดจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 5 ปี	4	1.6
6-10 ปี	20	8.2
11-15 ปี	32	13.1
16-20 ปี	55	22.5
21-25 ปี	49	20.1
26-30 ปี	39	16.0
มากกว่า 30 ปี	34	14.0
ไม่จับขี้	11	4.5

จากตารางที่ 4 พบว่า ประชากรมีการจับขี้รดจักรยานยนต์ถึง ร้อยละ 95.5 และส่วนใหญ่จับขี้รดจักรยานยนต์มีใบอนุญาตจับขี้ ร้อยละ 87.6 ระยะเวลาในการจับขี้รดจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 16-20 ปี ร้อยละ 23 รองลงมาช่วง 21-25 ปี ร้อยละ 20.1

## ตารางที่ 5

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามถนนที่เป็นจุดเสี่ยงก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์  
ในหมู่บ้าน (N=244)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ถนนที่เป็นจุดเสี่ยงก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน		
มี	176	72.1
1 จุด	42	23.9
2 จุด	33	18.7
3 จุด	32	18.2
4 จุด	15	8.5
5 จุด	11	6.3
6 จุด	2	1.1
7 จุด	1	0.6
8 จุด	1	0.6
10 จุด	5	2.8
11 จุด	2	1.1
มี แต่ไม่ระบุจุดเสี่ยง	32	18.2
ไม่มี	68	27.9

จากตารางที่ 5 พบว่าประชากรส่วนใหญ่ทราบว่าถนนในหมู่บ้านที่เป็นจุดเสี่ยงก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 72.1 และส่วนใหญ่ระบุจุดเสี่ยงอย่างน้อย 1 จุด ร้อยละ 23.9 รองลงมาระบุว่าไม่มีจุดเสี่ยง 2 จุด ร้อยละ 18.7 และระบุ 3 จุดมีจำนวนเท่ากับผู้ไม่ระบุจุดเสี่ยง ร้อยละ 18.2

## ส่วนที่ 2 การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

### ตารางที่ 6

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการค้นหาปัญหา (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
1. การแสดงความคิดเห็นกับเพื่อนบ้าน ที่ประชุมหมู่บ้าน หรือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐเรื่องปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน	40 (16.4)	114 (46.7)	68 (27.9)	22 (9.0)
2. การรับทราบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน	53 (21.7)	98 (40.2)	63 (25.8)	30 (12.3)
3. การเสนอปัญหาการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อผู้นำชุมชน หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อให้หาทางแก้ไข	35 (14.4)	81 (33.2)	75 (30.7)	53 (21.7)
4. การแสดงความคิดเห็นกับเพื่อนบ้าน ที่ประชุมหมู่บ้านหรือการประชุมที่ทางการจัดขึ้น เรื่อง การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้านมีสาเหตุมาจาก				
4.1 การขับซิ่งโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	58 (23.8)	89 (36.4)	69 (28.3)	28 (11.5)
4.2 การดื่มสุราหรือขับซิ่งขณะมีอาการมึนเมา	87 (35.7)	79 (32.4)	57 (23.3)	21 (8.6)
4.3 การไม่เปิดไฟหน้ารถขณะขับซิ่ง	67 (27.5)	83 (34.0)	69 (28.3)	25 (10.2)
4.4 การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่ง	84 (34.5)	76 (31.1)	61 (25.0)	23 (9.4)

ตารางที่ 6 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการค้นหาปัญหา (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
4.5 การขับจีรรถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็ว	93 (38.1)	79 (32.4)	52 (21.3)	20 (8.2)
4.6 สภาพถนนชำรุด เป็นหลุมบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางทางจราจร	57 (23.4)	95 (38.9)	71 (29.1)	21 (8.6)
4.7 ถนนไม่มีป้ายเตือน ไม่มีไฟ ส่องสว่าง ไม่มีสัญญาณไฟหรือ เครื่องหมายจราจร	63 (25.8)	89 (36.5)	63 (25.8)	29 (11.9)
4.8 การขับจีรรถจักรยานยนต์ที่มี สภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุดขาดการ บำรุงรักษา หรือ มีการดัดแปลงสภาพ รถ	47 (19.3)	94 (38.5)	66 (27.0)	37 (15.2)
4.9 การขับจีรรถโดยไม่มีใบอนุญาต ขับขี่	46 (18.9)	101 (41.4)	69 (28.3)	28 (11.4)

จากตารางที่ 6 การมีส่วนร่วมขั้นตอนการค้นหาปัญหาพบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นกับเพื่อนบ้าน ที่ประชุมหมู่บ้านหรือการประชุมที่ทางการจัดขึ้นในเรื่อง การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้านมีสาเหตุมาจากการขับจีรรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว ร้อยละ 38.1 รองลงมาได้แก่ การดื่มสุราหรือขับจีรขณะมีอาการเมเา ร้อยละ 35.7 และ การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ร้อยละ 34.5 ตามลำดับ

ส่วนเรื่องที่ประชากรไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การนำเสนอปัญหาการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อผู้นำชุมชน หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อให้หาทางแก้ไข ร้อยละ 21.7 รองลงมาได้แก่ การแสดงความคิดเห็นกับเพื่อนบ้าน ที่ประชุมหมู่บ้านหรือการประชุมที่ทางการจัดขึ้นในเรื่อง การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้านมีสาเหตุมาจากการขับจีรรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุดขาดการบำรุงรักษา หรือมีการดัดแปลงสภาพรถ และการรับทราบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน ร้อยละ 15.2 และ 12.3 ตามลำดับ



## ตารางที่ 7

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการวางแผนแก้ไขปัญหา (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
1. การแสดงความคิดเห็นในการวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน	44 (18.0)	92 (37.7)	61 (25.0)	47 (19.3)
2. การกำหนดจุดเสี่ยงและวางแผนนำเสนอแก่เจ้าหน้าที่รัฐเพื่อ				
2.1 ปรับปรุงพื้นผิวถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น	42 (17.2)	77 (31.6)	65 (26.6)	60 (24.6)
2.2 ติดตั้งเครื่องหมายจราจรสัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่าง	50 (20.5)	69 (28.3)	73 (29.9)	52 (21.3)
3. วางแผนป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการนำนโยบายของรัฐมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ได้แก่ วางแผนรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปฏิบัติดังนี้	84	80	47	33
3.1 เปิดไฟ ใส่หมวก ขณะขับขี่	34.4 (34.4)	32.8 (32.8)	19.3 (19.3)	13.5 (13.5)
3.2 ไม่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	37.3 (37.3)	30.7 (30.7)	20.9 (20.9)	11.1 (11.1)
3.3 ไม่ขับรถเมื่อดื่มสุราหรือขณะมีอาการมึนเมา	39.3 (39.3)	29.1 (29.1)	20.5 (20.5)	11.1 (11.1)
3.4 ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบ	44.7 (44.7)	30.3 (30.3)	18.0 (18.0)	7.0 (7.0)
3.5 มีใบอนุญาตขับขี่	44.7 (44.7)	30.3 (30.3)	17.2 (17.2)	7.8 (7.8)
3.6 ไม่ขับรถเร็ว	46.3 (46.3)	29.5 (29.5)	17.2 (17.2)	7.0 (7.0)

ตารางที่ 7 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการวางแผนแก้ไขปัญหา (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
4. การเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชนผ่านทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน	45 (18.5)	72 (29.5)	64 (26.2)	63 (25.8)
5. การเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการไม่ส่งเสริม หรือ ไม่ ส อ น ให้ เด็ก ขั บ ขี รรถจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด	68 (27.9)	69 (28.3)	72 (29.5)	35 (14.3)
6. การวางแผนในการตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สก๊ตกัน ขั บ ยั ง ผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี รรถขึ้นบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ	39 (16.0)	86 (35.2)	52 (21.3)	67 (27.5)
7. การวางแผนจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญห อุ บั หี เตุ รรถจักรยานยนต์	30 (12.3)	63 (25.8)	62 (25.4)	89 (36.5)

จากตารางที่ 7 การมีส่วนร่วมขั้นตอนการวางแผนแก้ไขปัญหพบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุด ได้แก่ การวางแผนป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการนำนโยบายของรัฐมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ในเรื่อง การวางแผนรณรงค์ ไม่ขับรดเร็วร้อยละ 46.3 รองลงมาได้แก่วางแผนการรณรงค์ขับรดได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบ และมีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 44.7 เท่ากัน

ส่วนเรื่องที่ประชากรไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การวางแผนจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญห อุ บั หี เตุ รรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.5 รองลงมา ได้แก่ การวางแผนตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สก๊ตกัน ขั บ ยั ง ผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี รรถขึ้นบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล

สำคัญ ร้อยละ 27.5 และ การเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการประชาสัมพันธ์  
เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชน ผ่านทางวิทยุ  
ชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน ร้อยละ 25.8



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved

## ตารางที่ 8

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการปฏิบัติตามแผน (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
1. การประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	32 (13.1)	85 (34.8)	59 (24.2)	68 (27.9)
2. การระดมความช่วยเหลือด้าน ทรัพย์สิน เพื่อแก้ไขปรับปรุงถนนใน หมู่บ้าน ให้มีความปลอดภัยในการ ขับขี่มากขึ้น	26 (10.7)	53 (21.7)	82 (33.6)	83 (34.0)
3. การระดมความช่วยเหลือด้าน แรงงาน เพื่อแก้ไขปรับปรุงถนนใน หมู่บ้าน ให้มีความปลอดภัยในการ ขับขี่มากขึ้น	30 (12.3)	83 (34.0)	77 (31.6)	54 (22.1)
4. การระดมความช่วยเหลือจาก ชุมชนให้ร่วมดำเนินการหรือแจ้ง หน่วยงานรัฐ ให้ กำจัดสิ่งกีดขวาง ถนนที่จะเป็นอันตรายต่อการสัญจร เช่น เสาไฟที่หักโค่น ต้นไม้ กิ่งไม้ กองหินกองทรายที่กีดขวางทาง จราจร	48 (19.7)	87 (35.7)	67 (27.4)	42 (17.2)
5. การดำเนินการแจ้งหน่วยงานรัฐ เพื่อปรับปรุงถนนที่มีความเสี่ยง โดย				
5.1 ขอติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่อง สว่าง	61 (25.0)	69 (28.3)	63 (25.8)	51 (20.9)
5.2 ขอให้ปรับปรุง/ซ่อมแซมผิว ถนนให้มีสภาพดีขึ้น	89 (36.5)	76 (31.1)	48 (19.7)	31 (12.7)

ตารางที่ 8 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการปฏิบัติตามแผน (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
6. การปฏิบัติตามกฎจราจรโดยไม่จับ ซึ่รตเมื่อคี่มเครื่องคี่มทึ่มีแอลกอฮอล์ หรือเมื่อมีอากรมึนเมา	136 (55.8)	65 (26.6)	31 (12.7)	12 (4.9)
7. การปฏิบัติตามกฎจราจรโดยจับซึ่ รตทึ่มีสภาพคี่ อูปรคณ้ได้มาตรฐาน ไม่แก้ไขตคแต่่งรตเกินกว่าทึ่กฎหมาย กำหนด	159 (65.2)	46 (18.8)	28 (11.5)	11 (4.5)
8. การปฏิบัติตามกฎจราจรโดยพกพา ใบอนุญาคจับซึ่เมื่อจับซึ่ รตจักรยานยนต์	164 (67.2)	35 (14.4)	33 (13.5)	12 (4.9)
9. การปฏิบัติตามกฎจราจรโดย การ จับซึ่รตจักรยานยนต์ทึ่มีอูปรคณ้ได้ มาตรฐาน ได้แก่ ระบบเบรค กระจก ส่องหลัง สัญญาคไฟ ยางรต ล้อรต แตรและเครื่องยนต์ทึ่ใช้การได้ครบ	173 (70.9)	39 (16.0)	20 (8.2)	12 (4.9)
10. การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่ง การจับรต โดยระม้คระวังในการจับซึ่ จับซึ่รตในช่งทางคีนรตทึ่กำหนด	184 (75.4)	32 (13.1)	20 (8.2)	8 (3.3)
11. การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่ง การจับแขง โดยให้สัญญาคเสียงทึ่ คังพอ และสัญญาคไฟกระพริบทุก คั้งทึ่จับแขงซึ่หน้า การคูนสัญญาค ไฟจากรคคัันอื่่น และการจับแขงใน ระยทึ่ปลอดคกัย	177 (72.5)	50 (20.5)	11 (4.5)	6 (2.5)

ตารางที่ 8 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการปฏิบัติตามแผน (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
12. การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่อง การออกรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถ โดยให้สัญญาณมือหรือสัญญาณไฟ กระพริบทุกครั้ง	180 (73.8)	51 (20.9)	9 (3.7)	4 (1.6)
13. การปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเมื่อ ขับซึ่รถจักรยานยนต์ผ่านทางร่วม ทางแยก ถ้ามีรถอื่นอยู่จะให้รถ เหล่านั้นผ่านไปก่อน	174 (71.3)	49 (20.1)	17 (7.0)	4 (1.6)
14. การปฏิบัติตามกฎจราจร โดย ปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมาย จราจร ที่ติดตั้งตามถนนทุกครั้ง	182 (74.6)	47 (19.3)	7 (2.8)	8 (3.3)
15. การปฏิบัติตามกฎจราจร โดยไม่ ขับรถเร็วในที่ชุมชน หรือขับซึ่ รถจักรยานยนต์ตามความเร็วที่ กำหนด	169 (69.3)	55 (22.5)	13 (5.3)	7 (2.9)
16. การร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาลหรือตามแผนการที่ กำหนดไว้	111 (45.5)	79 (32.4)	38 (15.6)	16 (6.5)
17. การมีส่วนร่วมในกิจกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ การตั้งจุดตรวจเพื่อยับยั้งหรือ ตักเตือนผู้ดื่มสุราไม่ให้ขับซึ่รถเมื่อ มือการมีนเมา	65 (26.6)	82 (33.6)	48 (19.7)	49 (20.1)

ตารางที่ 8 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการปฏิบัติตามแผน (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
18. การมีส่วนร่วมให้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางวิทยุชุมชน หอกระจายข่าวของหมู่บ้าน หรือป้ายประชาสัมพันธ์ตามแผนที่วางไว้	56 (23.0)	83 (34.0)	49 (20.0)	56 (23.0)
19. การมีส่วนร่วมในการว่ากล่าวตักเตือน หรือต่อต้านผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วในชุมชน	81 (33.2)	90 (36.9)	47 (19.3)	26 (10.6)

จากตารางที่ 8 การมีส่วนร่วมขั้นตอนการปฏิบัติตามแผนพบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุด ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่อง การขับรถ โดยระมัดระวังในการขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด ร้อยละ 75.4 รองลงมาได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจร โดยปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจร ที่ติดตั้งตามถนนทุกครั้ง ร้อยละ 74.6 และการปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่อง การออกรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถ โดยให้สัญญาณมือหรือสัญญาณไฟกระพริบทุกครั้ง ร้อยละ 73.8

ส่วนเรื่องที่ประชากรไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การระดมความช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ เพื่อแก้ไขปรับปรุงถนนในหมู่บ้าน ให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น ร้อยละ 34.0 รองลงมาคือ การประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และการให้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางวิทยุชุมชน หอกระจายข่าวของหมู่บ้าน หรือป้ายประชาสัมพันธ์ตามแผนที่วางไว้ ร้อยละ 27.9 และ 23.0 ตามลำดับ

## ตารางที่ 9

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการประเมินผล (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
1. การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ติดตามการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ให้ เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้	51 (21.0)	63 (25.8)	65 (26.6)	65 (26.6)
2. การติดตามการปรับปรุง ซ่อมแซม ถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัย มากขึ้น	53 (21.7)	84 (34.4)	50 (20.5)	57 (23.4)
3. การติดตามการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟ ส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้	43 (17.6)	66 (27.0)	56 (23.0)	79 (32.4)
4. การติดตามการเผยแพร่ความรู้เรื่อง การขับขี่ที่ปลอดภัย	45 (18.4)	83 (34.0)	64 (26.3)	52 (21.3)
5. การติดตามความร่วมมือของ ประชาชน ในการ ปฏิบัติตาม คำแนะนำหรือตักเตือนจากการตั้งจุด สกัคเมาแล้วจับในชุมชนตามเทศกาล ต่างๆ	48 (19.7)	74 (30.3)	59 (24.2)	63 (25.8)
6. การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ในการรวบรวมปัญหา อุปสรรคในการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	44 (18.0)	72 (29.5)	57 (23.4)	71 (29.1)
7. การเสนอความคิดเห็นในการ ปรับปรุงวิธีดำเนินการป้องกัน อุบัติเหตุรถ จักรยานยนต์	39 (16.0)	90 (36.9)	55 (22.5)	60 (24.6)



ตารางที่ 9 (ต่อ)

จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามการมีส่วนร่วมขั้นตอนการประเมินผล (N = 244)

กิจกรรมการมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม (ร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม
8. การติดตามประเมินผล การเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน	40 (16.4)	72 (29.5)	51 (20.9)	81 (33.2)

จากตารางที่ 9 การมีส่วนร่วมขั้นตอนการประเมินผลพบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การติดตามการปรับปรุง ซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ร้อยละ 21.7 รองลงมา คือ การร่วมกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ติดตามการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด ร้อยละ 21.0 และ การติดตามความร่วมมือของประชาชนในการปฏิบัติตามคำแนะนำหรือตักเตือน จากการตั้งจุดสกัดมาแล้วขับในชุมชนตามเทศกาลต่างๆ ร้อยละ 19.7

ส่วนเรื่องที่ประชากรไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การติดตามประเมินผล การเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน ร้อยละ 33.2 การติดตามการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้ ร้อยละ 32.4 และ การติดตามประเมินผล การเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน ร้อยละ 29.1 ตามลำดับ

## การอภิปรายผล

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งผู้ศึกษาได้อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์การศึกษา ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### ผลการศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 4 ขั้นตอน สรุปได้ดังนี้

1. ขั้นตอนการค้นหาปัญหา พบว่า การระบุปัญหา โดยมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การแลกเปลี่ยนความคิดกับเพื่อนบ้าน ที่ประชุมหมู่บ้านหรือการประชุมที่ทางการจัดขึ้นในเรื่อง การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้านมีสาเหตุมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว ร้อยละ 38.1 จากการดื่มสุราหรือขับขณะมีอาการเมา ร้อยละ 35.7 และ จากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ร้อยละ 34.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 6) อธิบายได้ว่า การค้นหาปัญหาโดยการแสดงออกถึงการมีส่วนร่วมวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีสาเหตุมาจากบุคคล สอดคล้องกับการศึกษาของ อรุณรัตน์ ไชยวิริยโชติ (2546) ที่พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรเกิดจากปัจจัยด้านคนเป็นหลักถึง ร้อยละ 95.33 โดยพบว่ามิจิตกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย และการดื่มสุรา การแสดงความคิดเห็นถึงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อธิบายได้ว่า เนื่องจากประชากรเป็นผู้นำชุมชน โดยส่วนใหญ่เป็นอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ร้อยละ 66 ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรมาโดยตลอด และผู้นำชุมชนมักมีความสนใจติดตามข้อมูลข่าวสาร สถานการณ์ต่างๆ อยู่เสมอ การทราบว่าการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยเหล่านี้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งการทราบถึงสาเหตุของปัญหาจะนำมาซึ่งการวางแผนในการป้องกันอุบัติเหตุต่อไป ความร่วมมือของผู้นำชุมชนจะเป็นตัวขับเคลื่อนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากผู้นำชุมชนเป็นผู้ที่มีอิทธิพลเหนือคนอื่นๆ สามารถทำให้คนอื่นอยากปฏิบัติตาม ให้ความเคารพเชื่อถือและให้ความร่วมมือในการทำงานต่างๆ (ปาริชาติ วัลย์เสถียร และคณะ, 2546) เช่นเดียวกับแนวคิดของ ยูวัฒน์ วุฒิเมธี (2534) ที่กล่าวว่าผู้นำท้องถิ่นมีบทบาทและอิทธิพลต่อการตัดสินใจ ยอมรับหรือไม่ยอมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดในชุมชน การปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ จึงต้องปรึกษาหารือปัญหาต่างๆ ของชุมชนกับผู้นำท้องถิ่นตลอดเวลา คุณสมบัติผู้นำนอกจากจะเป็นผู้ริเริ่มกิจกรรมหรือโครงการต่างๆ ในชุมชนแล้ว ยังมีบทบาทในการกระตุ้นชักชวน ชักนำ ให้เหตุผล เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมการพัฒนามากยิ่งขึ้น (เสรี ษาเหล่า, 2544)

โดยการประสานความร่วมมือและสนับสนุนการแก้ปัญหาของภาครัฐในการจัดทำแผนการบูรณาการ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางถนน เป็นการวางรากฐานในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางถนนให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548)

ส่วนเรื่องที่ชุมชน ไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การนำเสนอปัญหาการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อผู้นำชุมชน หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อให้หาทางแก้ไขร้อยละ 21.7 และการแสดงความคิดเห็นกับเพื่อนบ้าน ที่ประชุมหมู่บ้านหรือการประชุมที่ทางการจัดขึ้น ในเรื่อง การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุดขาดการบำรุงรักษา หรือมีการตัดแปลงสภาพรถร้อยละ 15.2 และการรับทราบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน ร้อยละ 12.3 (ตารางที่ 6) ตามลำดับ อธิบายได้ว่า ประชากรส่วนใหญ่ยังไม่มีส่วนร่วมด้านการเสนอปัญหาอาจเป็นเพราะประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ เกษตรกรรมและรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 40.6 และ 32.0 ตามลำดับ (ตารางที่ 3) และเป็นเพศชาย ร้อยละ 62.7 (ตารางที่ 1) ต้องประกอบอาชีพและรับภาระครอบครัว สอดคล้องกับการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) พบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงจุดอันตรายบนถนนที่น่าจะได้รับการพิจารณาปรับปรุงค่อนข้างต่ำ โดยไม่ได้ใส่ใจหรือไม่ได้คิดในเรื่องดังกล่าว และปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมด้านการรับรู้รับทราบด้านอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างต่ำ คือ เพศชาย อาชีพรับจ้าง/คนงาน และเกษตรกร ส่วนการไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด ในการค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มาจากการขับขีรถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ แสดงถึงการให้ความสำคัญสาเหตุของปัญหาที่มาจากรถน้อย สอดคล้องกับการศึกษาของ วิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) ที่พบว่า การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติในเรื่องการดูแลสภาพยานพาหนะให้สมบูรณ์ในระดับสูง เพียงร้อยละ 24 และการศึกษาของ สุพจน์ ยอดสวาท (2546) ที่พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ขาดความรู้เกี่ยวกับการดูแลและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์

**2. ขั้นตอนการวางแผน** พบว่า ชุมชนมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การมีส่วนร่วมวางแผน ป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการนำนโยบายของรัฐมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ได้แก่ วางแผนณรงค์ให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่ขับรถเร็ว ร้อยละ 46.3 วางแผนณรงค์ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบและขับรถ โดยมีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 44.7 เท่ากัน (ตารางที่ 7) อธิบายได้ว่า การพัฒนาหรือการแก้ไขปัญหาในปัจจุบันเน้นกลวิธีการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวางแผน ดำเนินงาน และประเมินผลภายใต้การสนับสนุนจากภาครัฐ โดยชุมชนมีหน้าที่ร่วมกระบวนการตัดสินใจ และเสนอแนวทางแก้ไขต่างๆ ในการแก้ปัญหาของชุมชน (ถวิลวดี บุรีกุล, 2548) และการ

ร่วมคิดร่วมวางแผนจะประสบผลสำเร็จได้ต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชน (สนธยา พลศรี, 2547) โดยรัฐเป็นผู้กำหนดแผนงาน/กิจกรรม/โครงการ และให้อำนาจชุมชนในการตัดสินใจเลือกกิจกรรมและวิธีการปฏิบัติ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2543) ประกอบกับข้อมูลส่วนบุคคลประชากรทุกคนเป็นผู้นำชุมชน ส่วนใหญ่มีอายุช่วง 40-44 ปี (ตารางที่ 1) ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วง 16-20 ปี ร้อยละ 22.5 มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 87.6 (ตารางที่ 4) และส่วนใหญ่สังเกตเห็นถนนที่เป็นจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 72.1 (ตารางที่ 5) แสดงถึงความมีวิสัยทัศน์ มีทักษะประสบการณ์และความตระหนักรู้ในปัญหาของชุมชนซึ่งจะนำไปสู่การวางแผนพัฒนา/แก้ไข ประกอบกับการได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชน โดยไม่ปล่อยให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรับผิดชอบเพียงฝ่ายเดียว จะทำให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ (สนธยา พลศรี, 2547) จากผลการศึกษา ในขั้นตอนการค้นหาปัญหาส่วนใหญ่ชุมชนลงความเห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากบุคคล การมีส่วนร่วมในขั้นตอนการวางแผนจึงสอดคล้องกับปัญหาที่พบ โดยมุ่งเน้นการรณรงค์แก้ไข ปัญหาที่มีสาเหตุมาจากบุคคลดังกล่าวข้างต้น โดยแผนการรณรงค์ดังกล่าวอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การ บังคับใช้กฎหมายมาตรการ 3ม 2ข 1ร และยุทธศาสตร์ด้านความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) กิจกรรมที่วางแผนปฏิบัติ เช่น แผนการรณรงค์ไม่ขับรถเร็ว แผนการรณรงค์ขับขี่รถที่ได้มาตรฐาน และแผนการรณรงค์การมีใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น แผนการดังกล่าวสอดคล้องกับแผนการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนนของรัฐ เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนน เป็นการรณรงค์สร้างจิตสำนึกของคนในชุมชนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร มีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550)

ส่วนผลการศึกษาเรื่องที่ชุมชน ไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การวางแผนจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.5 การวางแผนในการตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สก๊าดกัน ยับยั้งผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถขึ้นบนถนนสายหลักโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ร้อยละ 27.5 และ การเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชน ผ่านทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน ร้อยละ 25.8 อธิบายได้ว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่เป็นอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ร้อยละ 66.0 ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติร่วมกับเจ้าหน้าที่สาธารณสุข การดำเนินการต่างๆ โดยเฉพาะการเผยแพร่ความรู้และการจัดสรรงบประมาณอยู่ภายใต้การสนับสนุนจากส่วนราชการ ส่วนการไม่มีส่วนร่วมมากที่สุดเรื่อง การตั้งจุดตรวจเป็นการ

ปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ ที่สนับสนุนการตั้งจุดสกัดกั้นในชุมชน ทั้งในช่วงปกติและเทศกาล เพื่อให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผิดชอบแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนของตนเอง โดยเฉพาะปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาสุราขณะขับขี่ จะเป็นการควบคุมและลดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550)

**3. ขั้นตอนการปฏิบัติ** พบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่อง การขับรถ โดยระมัดระวังในการขับขี่ ขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด ร้อยละ 75.4 รองลงมาได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจร โดยปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งตามถนนทุกครั้ง ร้อยละ 74.6 และการปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่อง การออกรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถ โดยให้สัญญาณมือหรือสัญญาณไฟกระพริบทุกครั้ง ร้อยละ 73.8 (ตารางที่ 8) จากผลการศึกษาในขั้นตอนนี้ ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ มีส่วนร่วมในการปฏิบัติภายใต้ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของกฎจราจร อธิบายได้ว่า นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของรัฐบาลที่เผยแพร่ทางสื่อต่างๆ และการประสานความร่วมมือจากหลายๆ หน่วยงานเป็นกระแสปลูกเร้าให้ประชาชนปฏิบัติตาม (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548) ซึ่งการขับรถด้วยความระมัดระวังเป็นพฤติกรรมที่สามารถปฏิบัติได้ด้วยตัวเอง (สุพจน์ ยอดสวาท, 2546) ประกอบกับข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า ร้อยละ 95.5 ของประชากรขับขี่รถจักรยานยนต์ และ ร้อยละ 83.6 มีใบอนุญาตขับขี่ (ตารางที่ 4) ซึ่งแสดงว่าได้รับการทดสอบความรู้และการขับขี่ที่ถูกต้องมาแล้ว โดยมีกฎหมายรองรับ ประกอบกับนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมที่มีการประชาสัมพันธ์ให้มีการขับขี่ที่ปลอดภัย และการส่งเสริมวินัยจราจรของรัฐบาลอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) โดยการประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางทางสื่อต่างๆ เป็นกระแสปลูกเร้า ชักจูง กระตุ้นเตือนให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและปฏิบัติตาม สอดคล้องกับการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเรื่องการมีส่วนร่วมด้านกฎหมายนโยบายจราจร พบว่าประชาชนมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรค่อนข้างสูงอาจเป็นผลจากความเข้มงวดในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่จึงทำให้มีผลในทางปฏิบัติมาก (สถาบันพระปกเกล้า, 2548)

ส่วนเรื่องที่ชุมชน ไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การมีส่วนร่วมระดมความช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ เพื่อแก้ไขปรับปรุงถนนในหมู่บ้าน ให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น ร้อยละ 34.0 รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์ ร้อยละ 27.9 และ การมีส่วนร่วมให้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางวิทยุชุมชน หอกระจายข่าวของหมู่บ้าน หรือป้ายประชาสัมพันธ์ตาม

แผนที่วางไว้ ร้อยละ 23.0 ตามลำดับ อธิบายได้ว่า ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นเกษตรกร และรับจ้างทั่วไป มีรายได้ต่อเดือนช่วง 2,501-4,500 บาท มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จากข้อมูลทั่วไปดังกล่าว สอดคล้องกับการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พบว่า อาชีพรับจ้าง/เกษตรกร การรับรู้ รับทราบด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างต่ำ และผู้มีรายได้ต่ำคือน้อยกว่า 5 พันบาทต่อเดือน การมีส่วนร่วมในทางปฏิบัติต่ำกว่ากลุ่มที่มีรายได้สูงกว่าอย่างมีความแตกต่างทางสถิติ (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) สรุปได้ว่า การปฏิบัติในบางเรื่อง เช่น การประสานงานหรือการเผยแพร่ความรู้ อาจจัดลำดับความสำคัญน้อยกว่าเรื่องอื่นๆ ที่ทำได้โดยง่าย เช่น การปฏิบัติตามกฎจราจรดังกล่าวข้างต้น ส่วนการร่วมลงทุนอาจเป็นการเพิ่มภาระสำหรับผู้นำชุมชนที่มีรายได้ต่ำ

**4. ขั้นตอนการประเมินผล** ในขั้นตอนนี้เป็นการติดตามการเปลี่ยนแปลงและผลการดำเนินงานในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตามแผนที่วางไว้ ผลการศึกษาพบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การมีส่วนร่วมในการติดตามการปรับปรุง ซ่อมแซมถนนในหมู่บ้าน ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ร้อยละ 21.7 รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ติดตามการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด ร้อยละ 21.0 และ การมีส่วนร่วมในการติดตามความร่วมมือของประชาชนในการปฏิบัติตามคำแนะนำ หรือคัดค้านจากการตั้งจุดตรวจผู้ที่ดื่มสุราในชุมชนตามเทศกาลต่างๆ ร้อยละ 19.7 (ตารางที่ 9) อธิบายได้ว่า ขั้นตอนนี้ประชากรให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงที่พบเห็นได้ คือ การติดตามการซ่อมแซมปรับปรุงถนนในหมู่บ้าน หรือติดตามความร่วมมือของชุมชน ในการปฏิบัติตามการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามเทศกาลต่างๆ เช่น การตั้งจุดตรวจบนถนนภายในหมู่บ้านร่วมกันทำหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือน ขับขี่ผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับรถขึ้นบนถนนสายหลัก (คณะทำงานเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สาขาขอนแก่น, 2548) การสนับสนุนการตั้งจุดตรวจเพื่อให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผิดชอบการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนของตนเอง โดยเฉพาะปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาสุราขณะขับขี่จะเป็นการควบคุมและลดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550)

ส่วนเรื่องที่ชุมชน ไม่มีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การติดตามประเมินผลการเปลี่ยนแปลง การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน ร้อยละ 33.2 การติดตามการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้ ร้อยละ 32.4 และ การติดตามประเมินผล การเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน ร้อยละ 29.1 ตามลำดับ เป็นที่น่าสังเกตว่าในขั้นตอนนี้ประชากรไม่มีส่วนร่วมในการประเมินผลมากกว่าการมีส่วนร่วม อธิบายได้ว่า จากผลการศึกษาขั้นตอนดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ส่วนใหญ่ชุมชนปฏิบัติตามแผนที่กำหนด

โดยภาครัฐ ดังนั้น การติดตามผลการเปลี่ยนแปลงและวิเคราะห์ข้อดีข้อเสียโดยชุมชนจึงยังให้ความสำคัญร่วมมือกัน ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2532) ที่ว่าปัญหาอุปสรรคของชุมชนนี้ คือ ประชาชนในชุมชนไม่ได้มีโอกาสเข้าร่วมแม้แต่น้อย รวมทั้งไม่เห็นความสำคัญจึงไม่ทำการติดตามและประเมินผล



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved