บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย จำนวน 244 ราย รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามซึ่งผ่านการตรวจสอบความตรงของเนื้อหาจากผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน หาค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหาได้เท่ากับ 0.84 และทดสอบหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟ่าของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.94 รวบรวมข้อมูลในเดือน มกราคม 2552 จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยใช้ค่าสถิติความถี่และร้อยละ

ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป

ประชากรมีอายุระหว่าง 40-44 ปีมากที่สุด ร้อยละ 23.4 เป็นเพศชาย ร้อยละ62.7 ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาตอนต้น ป.1-ป.4 ร้อยละ 36.1 รองลงมา คือ ระดับประถมศึกษาตอนปลาย ป.5-ป.6/ป.7 ร้อยละ 29.1 เป็นอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ร้อยละ 66.4 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 40.6 มีรายได้ต่อเดือน ระหว่าง 2,501–4,500 บาท ร้อยละ 34.0 ส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 95.5 และผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 83.6 ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 16-20 ปี ร้อยละ 23 ส่วนใหญ่ทราบว่ามีถนนในหมู่บ้านที่เป็นจุดเสี่ยงก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 72.1 และระบุจุดเสี่ยงอย่างน้อย 1 จุด คิดเป็นร้อยละ 17.2

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ข้อมูลการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ประชากรมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทุกขั้นตอน เมื่อพิจารณาในแต่ละขั้นตอน พบว่า ขั้นตอนการค้นหาปัญหา ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุด คือ การระบุปัญหาในเรื่อง การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยพบว่ามีสาเหตุมาจากการขับขี่ด้วยความเร็ว ร้อยละ 38.1 มากที่สุด รองลงมาคือ การดื่มสุราหรือขับขี่ขณะมีอาการมึนเมา ร้อยละ 35.7 และไม่มีส่วนร่วม ในเรื่องการนำเสนอปัญหาเกี่ยวกับการบาดเจ็บพิการ หรือเสียชีวิต ที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพื่อให้หาทางแก้ไข ร้อยละ 21.7 และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุดขาดการบำรุงรักษา หรือมีการดัดแปลงสภาพรถ ร้อยละ 15.2

ขั้นตอนการวางแผน พบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การวางแผนป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยวางแผนรณรงค์ตามนโยบายของรัฐในเรื่อง การรณรงค์ ไม่ขับรถเร็ว ร้อยละ 46.3 รองลงมาคือ การรณรงค์ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบและการมีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 44.7 เท่ากัน และไม่มีส่วนร่วม ในเรื่อง การวางแผนจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.5 และการวางแผนตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน ยับยั้งผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขี่รถขึ้นบนถนนสายหลักในช่วงเทศกาลสำคัญ ร้อยละ 27.5

ขั้นตอนการปฏิบัติตามแผน พบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่อง การขับรถ โดยการขับขี่ด้วยระมัดระวัง และขับขี่รถในช่องทางเดินรถที่กำหนด ร้อยละ 75.4 รองลงมาคือ การปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจร ร้อยละ 74.6 และไม่มีส่วนร่วม ในเรื่อง การระดมความช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ เพื่อปรับปรุงถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น ร้อยละ 34.0 และการประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 27.9

ขั้นตอนการประเมินผล พบว่า ประชากรมีส่วนร่วมมากที่สุดได้แก่ การติดตามซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ร้อยละ 21.7 รองลงมาคือ การติดตามการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ร้อยละ 21.0 และไม่มีส่วนร่วม ในเรื่อง การติดตามการเปลี่ยนแปลงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน ร้อยละ 33.2 และ การติดตามการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้ ร้อยละ 32.4

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้

1. ด้านการบริหารจัดการ

1.1 ผู้บริหารควรให้การสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยใช้แนวคิดการมีส่วนร่วม โดยกำหนดนโยบายให้ชัดเจนและส่งเสริมการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

1.2 ผู้บริหารควรให้ความสำคัญกับผลการศึกษาในส่วนที่พบว่าชุมชนมีส่วนร่วมน้อยและสนับสนุนให้พัฒนาวิธีดำเนินงาน โดยใช้แนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมาย

2. ด้านการบริการ ผู้ปฏิบัติงานควรมีการกระตุ้นให้ชุมชนมีการปฏิบัติกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักยานยนต์อย่างต่อเนื่อง ปรับกลวิธีการดำเนินงานเพื่อแก้ไขในเรื่องที่ผลการศึกษาพบว่าชุมชนมีส่วนร่วมน้อย และสนับสนุนให้ชุมชนแสดงบทบาทให้มากขึ้นในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3. ด้านการศึกษา

3.1 สามารถนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับผู้ปฏิบัติการด้านการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และอุบัติเหตุจราจรอื่นๆ ในชุมชน

3.2 สามารถนำไปพัฒนาองค์ความรู้ในการแก้ไขปัญหาหรือการพัฒนางานโดยการใช้แนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชนในงานด้านอุบัติเหตุและด้านอื่นๆ ต่อไป

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเพื่อการพัฒนารูปแบบดำเนินงานที่เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน

2. ควรมีการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved