

# การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุง อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

ฐิติมา แสนโชติ\*

## บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุง อำเภอ น้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย การเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 30 คน เก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง และแบบรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา สถิติการทดสอบเครื่องหมาย Wilcoxon และการวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบที่พัฒนาขึ้นประกอบด้วย การปลุกกระตมความร่วมมือจากชุมชน ปลุกจิตสำนึกขับขีปลอดภัย ปลอดภัยด้วยธรรมณูชุมชน ปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อม และประเมินแล้วปรับปรุง ส่งผลให้จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปีงบประมาณ 2562 - 2565 มีแนวโน้มลดลง เช่นเดียวกับอัตราตายจากอุบัติเหตุต่อประชากรแสนคน จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุรายเดือนเปรียบเทียบกับระหว่างก่อน-หลังการใช้รูปแบบพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

**คำสำคัญ:** อุบัติเหตุ; รูปแบบ; การป้องกัน

\* โรงพยาบาลน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

Corresponding author: Thitima Seanchot

Email: Thitimanph@gmail.com

Received 20/09/2023

Revised 19/10/2023

Accepted 20/11/2023

## DEVELOPMENT OF ROAD ACCIDENT PREVENTION MODEL FOR NONG KUNG SUB DISTRICT, NAM PHONG DISTRICT, KHON KAEN PROVINCE

*Thitima Seanchot\**

### ABSTRACT

This participatory action research aimed to develop a road accident prevention model in Nong Kung Subdistrict, Nam Phong District, Khon Kaen Province. The Informants purposive sampling of 30 stakeholders of road traffic accidents. The research tool was a semi-structured interview and road accident statistics collection form. Data was analyzed using descriptive statistics, Wilcoxon signed rank test, and content analysis. The findings revealed that the newly developed model includes: encouraging community engagement, safe driving awareness education, being safe with the community law enforcement, road and environment improvement, and evaluation for improvement. As a results, the number of accidents in the fiscal years from 2019 to 2022 and the accident mortality rate per 100,000 population trend decreased. The number of monthly accidents compared to before and after using the model was statistically significant.

**Keywords:** Accident; Model; Prevention

---

\* Nam Phong Hospital, Khon Kaen Province

## ภูมิหลังและเหตุผล (Background and rationale)

อุบัติเหตุทางถนนเป็นวิกฤติด้านสาธารณสุขที่คาดว่าจะทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นหากไม่ได้รับการแก้ไข องค์การอนามัยโลกรายงานว่าในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 1.3 ล้านคน และบาดเจ็บมากกว่า 50 ล้านคนทั่วโลก และเป็นสาเหตุอันดับแรกของการเสียชีวิตในกลุ่มอายุ 15-29 ปี การเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่งผลกระทบต่อบุคคล ชุมชน และประเทศ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการรักษาผู้บาดเจ็บจำนวนมาก สร้างภาระหนักต่อระบบสุขภาพ และส่งผลให้สูญเสียกำลังการผลิตของประเทศ สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 - 2030 (พ.ศ. 2564 – 2573) โดยกำหนดเป้าหมายที่จะป้องกันการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2573<sup>1</sup>

ปี พ.ศ. 2561 องค์การอนามัยโลก รายงานผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทยสูงที่สุดเป็นลำดับที่ 1 ของอาเซียนและลำดับที่ 9 ของโลก โดยประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คน ต่อประชากรแสนคน เฉลี่ย 60 คนต่อวัน สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พบว่าเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 รถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ

ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ<sup>2</sup> จากการเข้าร่วมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 - 2030 (พ.ศ. 2564 – 2573) ประเทศไทยได้ดำเนินการตามนโยบายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 5 ข้อ ดังนี้ 1) การจัดการความปลอดภัยทางถนน 2) ถนนและการคมนาคมที่ปลอดภัย 3) ยานพาหนะที่ปลอดภัย 4) ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัย และ 5) การตอบสนองหลังการชน ส่งผลให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลง จากจำนวน 19,904 ราย ในปี พ.ศ. 2562 เป็น 17,831 ราย ในปี พ.ศ. 2563 และ 16,957 ราย ในปี พ.ศ. 2564 ตามลำดับ<sup>3</sup>

อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น เป็นอีกอำเภอหนึ่งที่พบปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ. 2559 ได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อำเภอ น้ำพอง ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานโครงการ Rode safety ประกอบด้วย การสร้างเครือข่ายเพื่อขับเคลื่อนการทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และสร้างความตระหนักถึงความสำคัญต่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จากผลการดำเนินงานปี พ.ศ. 2560 – 2562 ยังพบอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มที่สูงขึ้น เท่ากับ 16.64, 27.03, และ 35.86 ต่อประชากรแสนคน จึงใช้แนวคิดของ Crane & O'Regan<sup>4</sup> เป็นกรอบในการพัฒนารูปแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุ

ทางถนน ผลที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นตำบลต้นแบบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นต่อไป

### **วัตถุประสงค์ของการศึกษา (Objective)**

เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุง อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

### **วิธีการศึกษา (Method)**

#### **รูปแบบการศึกษา**

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ( Participatory Action Research; PAR) ดำเนินการระหว่างเดือนตุลาคม 2563 – กันยายน 2565 การวิจัยครั้งนี้ได้รับการพิจารณาจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น เลขที่ KEC 63098 วันที่รับรอง 14 ธันวาคม 2564

#### **วิธีการวิจัย**

1. จัดประชุมกลุ่มย่อยผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อทบทวนสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาอุปสรรคที่พบจากการดำเนินงานที่ผ่านมาและพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ดำเนินการระหว่างเดือนตุลาคม 2563 – เมษายน 2564

2. นำรูปแบบที่พัฒนาขึ้นใหม่ไปปฏิบัติ ประเมินผล และจัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้

คืนข้อมูลให้กับชุมชน ดำเนินการระหว่างเดือนเมษายน 2564 – กันยายน 2565

#### **ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง**

ประชากร ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุง อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

กลุ่มตัวอย่าง หรือ ผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เป็นการเลือกแบบเฉพาะเจาะจงจำนวน 30 คน

#### **เครื่องมือการวิจัย**

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง และแบบคัดลอกสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากฐานข้อมูลของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

#### **การเก็บรวบรวมข้อมูล**

ระยะที่ 1 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน และนำไปใช้จริงในพื้นที่

ระยะที่ 2 รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุเพื่อประเมินผลรูปแบบที่พัฒนาขึ้น

#### **การวิเคราะห์ข้อมูล**

ข้อมูลเชิงปริมาณวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา และ Wilcoxon Signed Signed - Rank Test ข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis)

### **ผลการศึกษา (Results)**

ระยะที่ 1 การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

จากการสำรวจสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในตำบลหนองกง พบว่าพาหนะบนถนนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 57.77 รองลงมา รถกระบะ ร้อยละ 18.56 และรถไถเดินตาม ร้อยละ 8.55 ตามลำดับ อุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2562 ส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.43 เกิดจากรถจักรยานยนต์ ผู้เสียชีวิตร้อยละ 92 เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยมีสาเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 57.79 รองลงมาจากการดื่มสุราและขับขีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 29.38 และ จากสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม ร้อยละ 12.83 จากการวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลหนองกง สรุปได้ 3 ประเด็น ดังนี้ 1) พฤติกรรมคน เช่น เมมาแล้วขับ ใช้ความเร็วเกินกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับชื้ออายุต่ำกว่า 15 ปี ผู้โดยสารซ้อนท้ายเกินกำหนด ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี ยานพาหนะ มีความประมาทขณะขับขี เป็นต้น 2) สภาพรถไม่ปลอดภัย เช่น การดัดแปลงเป็นรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง การนำรถลากมาต่อท้ายรถจักรยานยนต์ รถไม่มีไฟเลี้ยวหรือไฟท้าย เป็นต้น และ 3) ถนนและสภาพแวดล้อมไม่ปลอดภัย เช่น ไม่มีไฟสัญญาณจราจรในทางแยก/ทางร่วม พื้นผิวถนนกระรอน-น้ำพองชำรุด ไม่มีไฟส่องสว่างนำทางในช่วงกลางคืน ทิศนวิสัยไม่ดี จากควันไฟที่เกิดจากการเผาตอซังข้าว เป็นต้น สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินงาน

เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมา จะเน้นไปที่การปรับปรุงสภาพถนนเป็นหลัก โดยเฉพาะบริเวณจุดเสี่ยงต่าง ๆ ดำเนินงานโดยหมวดทางหลวงชนบทน้ำพอง และคนในชุมชนมีความเห็นว่าการป้องกันอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่พัฒนาขึ้นมาใหม่จึงเน้นการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนโดยใช้ธรรมนุญชุมชนเป็นเครื่องมือในการควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคนในชุมชน ภายใต้แนวคิด “The 5 E's - Education, Encouragement, Enforcement, Engineering, and Evaluation”<sup>5</sup> ดังภาพที่ 1 มีกิจกรรมดังนี้

1. Encouragement: การสร้างทีมแกนนำชุมชนที่เป็นตัวแทนจาก 11 หมู่บ้าน หมู่บ้านละ 5 คน โดยมี ศปถ. อำเภอ น้ำพอง เป็นพี่เลี้ยง เพื่อให้ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมลงมือทำ ร่วมติดตามและร่วมรับผล ขยายไปสู่สมาชิกในครอบครัวและชุมชน ผ่านการเล่าเรื่อง (story line) ของผู้ประสบอุบัติเหตุ เพื่อให้ตระหนักถึงความร้ายแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุและชี้แจงธรรมนุญชุมชนให้ทราบและปฏิบัติตาม

2. Education: การให้ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ คน รถ ถนน/สภาพแวดล้อม ซึ่งการป้องกันและลดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของทุกคน กิจกรรมการให้ความรู้ทางหอกระจายข่าวหมู่บ้าน อย่างน้อย

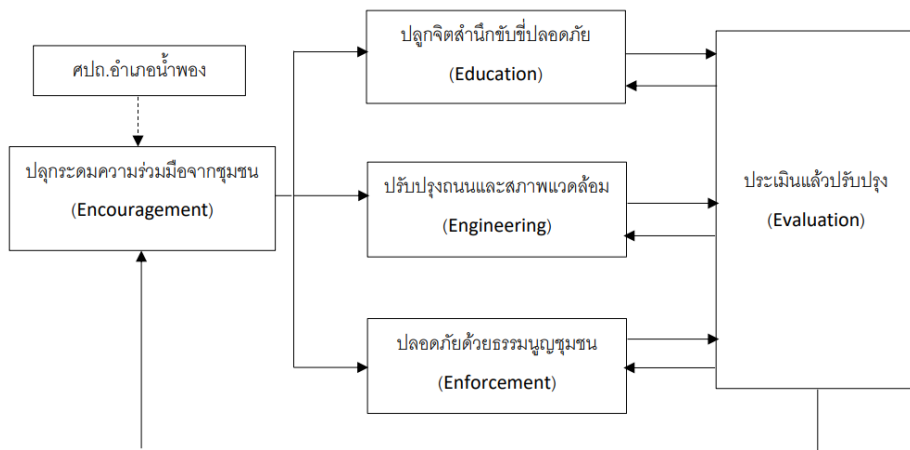
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง การเทศน์ที่วัด การพูดหน้าเสาธงที่โรงเรียน การติดป้ายเตือนข้างถนน การตรวจสภาพรถและซ่อมแซม เช่น การซ่อมไฟท้าย ไฟเบรก เป็นต้น

3. Enforcement: การร่วมกันกำหนดธรรมนูญชุมชนและประกาศให้ทุกคนรับทราบ เช่น การกำหนดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะในชุมชน บทลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย กรณีมีสมาชิกในชุมชนเสียชีวิตเนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัย จะไม่ได้รับการช่วยเหลือใด ๆ จากกองทุนสวัสดิการชุมชนทุกกองทุน เป็นต้น โดยมีแกนนำชุมชนเป็นผู้สังเกตการณ์และรายงานผลในที่ประชุมทุกเดือน

4. Engineering: การชี้จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ โดยให้แกนนำชุมชนแต่ละหมู่บ้านนำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงของตนเองและ

มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมวิเคราะห์กับชุมชน เช่น ถนนริมคลองแคบ ไม่มีการ์ดเรล (Guard Rail) กั้นคลอง ถนนกระนวน-น้ำพอง ช่วงรอยต่อระหว่างทางรถไฟมีผิวจราจรที่ขรุขระทำให้รถล้มบ่อย เป็นต้น กำหนดแนวทางในการแก้ไข พร้อมทั้งลงไปทำกิจกรรมแก้ไขจุดเสี่ยงโดยความร่วมมือของคนในชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความตระหนักในการดูแลสภาพแวดล้อมในชุมชนร่วมกัน

5. Evaluation: การประเมินผลการดำเนินกิจกรรมโดยทีมแกนนำชุมชน จัดทำเป็นระบบฐานข้อมูลเพื่อเก็บสถิติและนำเข้าที่ประชุมประจำเดือนร่วมกับกลไก ศปถ. อำเภอ น้ำพอง เวทีกำนันผู้ใหญ่บ้าน และเวทีพขอ.



ภาพที่ 1 รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุง อำเภอ น้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

## ระยะที่ 2 การนำรูปแบบที่พัฒนาขึ้นใหม่ไปทดลองใช้ ประเมินผล และสะท้อนผล

จากการนำรูปแบบที่พัฒนาขึ้นไปใช้ ประเมินผลจากจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ 2562 - 2565 พบว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 92, 87, 58, และ 53 ครั้ง ตามลำดับ มีแนวโน้มลดลง

อัตราตายจากอุบัติเหตุต่อประชากรแสนคนเท่ากับ 2.63, 0.87, 0.88 และ 1.77 ตามลำดับ มีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกัน ดังตารางที่ 1 และเมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปีงบประมาณ 2563 กับ 2565 พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p$ -value 0.004)

ตารางที่ 1 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ตำบลหนองงูจิ้ง อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ระหว่างปีงบประมาณ 2562 – 2565

ปีงบประมาณ	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	อัตราตายต่อประชากรแสนคน ต.หนองงูจิ้ง
2562	92	76	3	2.63 (114,017)
2563	87	87	1	0.87 (113,729)
2564	58	75	1	0.88 (112,948)
2565	53	48	2	1.77 (112,510)

\* เปรียบเทียบปีงบประมาณ 2563 กับ ปีงบประมาณ 2565  $p$ -value 0.004

จากการจัดเวทีคืนข้อมูลให้กับชุมชน สรุปรูปทเรียนผลการดำเนินงานร่วมกันระหว่างนักวิจัย แกนนำชุมชน และพี่เลี้ยงจาก ศปถ. อำเภอน้ำพอง พบว่า ส่วนใหญ่คนในชุมชนให้ความร่วมมือการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ปฏิบัติตามธรรมนูญชุมชน และร่วมกันปรับสภาพแวดล้อมจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ แต่ยังมีคนในชุมชนส่วนหนึ่งยังไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ เช่น การใช้

โทรศัพท์ขณะขับขี่รถ การขับรถเร็ว การดื่มสุราแล้วขับขี่รถ เป็นต้น ร่วมกับองค์ประกอบด้านรถ ยังพบว่าการตรวจสภาพรถและบำรุงรักษายังไม่สามารถทำได้อย่างสม่ำเสมอเนื่องจากปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ดังนั้นถึงแม้ว่าองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุด้านถนนและสิ่งแวดล้อมได้รับการปรับปรุงแล้ว แต่ยังคงต้องเฝ้าระวังและบำรุงรักษาอยู่เสมอ สำหรับด้าน “คน” และ “รถ” ยังต้อง

เพิ่มมาตรการแก้ไขปัญหที่ตรงตามสาเหตุ  
อย่างจริงจังต่อไป

### วิจารณ์ (Discussions)

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนใน  
พื้นที่ตำบลหนองกุ้ง ส่วนใหญ่เกิดจาก  
อุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ เนื่องจากการ  
ไม่สวมหมวกนิรภัย การดื่มสุรา และ  
สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม สอดคล้องกับ  
รายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน  
ขององค์การอนามัยโลก ที่กล่าวว่าประเทศ  
ไทยมีผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์  
มากที่สุด<sup>2</sup> โดยมีสาเหตุจากการขับเร็วเกิน  
กำหนด ดื่มแล้วขับ ง่วงหลับใน และ  
พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้อุบัติเหตุรุนแรงเพิ่มขึ้น  
ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ถนนและ  
สิ่งแวดล้อมไม่ปลอดภัย และการศึกษาของ  
ปิยนุช ภิญโญ และคณะ<sup>6</sup> ชูชาติ นิวัฒน์นา  
สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์<sup>7</sup> พบว่ากลุ่มผู้ประสบ  
อุบัติเหตุทางถนน มีการสวมหมวกนิรภัย  
เพียง ร้อยละ 17.2 และร้อยละ 28.90  
ตามลำดับ และการศึกษาของกิตติพงษ์  
โพธิมาตย์<sup>8</sup> พบว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนน  
เกิดจากถนนแคบ ชำรุด ไม่มีสัญญาณจราจร  
ถนนโค้งหักศอก พื้นผิวถนนลื่น เป็นหลุม  
เป็นบ่อ มีสิ่งบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่  
เป็นต้น

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน  
โดยใช้หลักความปลอดภัย 5E's การปลูก  
ระดมความร่วมมือจากชุมชน

(Encouragement) สอดคล้องกับการศึกษา  
ของชูชาติ นิวัฒน์นา สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์<sup>7</sup>  
กล่าวว่าความร่วมมือของชุมชน ถือว่าเป็น  
หัวใจหลักของการขับเคลื่อนระบบการ  
ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่จะช่วยสร้างความ  
ตระหนัก และสร้างความเข้าใจถึงหลักการ  
แนวคิด และการดำเนินงานด้านความ  
ปลอดภัยทางถนนให้กับบุคคลในครอบครัว  
และชุมชน สอดคล้องกับการศึกษาของ  
ทรงวุฒิ พันหล่อมใส<sup>9</sup> ที่กล่าวว่าความร่วมมือ  
ของประชาชน จะทำให้ได้แนวทางการ  
ปฏิบัติงาน หรือวิธีการแก้ไขปัญห เพื่อ  
ป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน และ  
การศึกษาของนันทวัฒน์ ดีตาษา<sup>10</sup> พบว่าผู้ขับ  
ขี่รถที่มีพฤติกรรมมีส่วนร่วมป้องกัน  
อุบัติเหตุในการขับขี่สูงจะมีการเตรียมพร้อม  
ทั้งเรื่องรถและตนเองรวมทั้งมีความ  
ระมัดระวังในการขับขี่ เนื่องจากไม่ต้องการ  
เสียเงิน เสียเวลาหรือเสียสุขภาพจากอุบัติเหตุ

การปลูกจิตสำนึกขับขี่ปลอดภัย  
(Education) การสื่อสารผลกระทบจาก  
อุบัติเหตุทางถนนสู่กลุ่มเป้าหมายในชุมชน  
ผ่านการเล่าเรื่อง (storyline) ทางหอกระจาย  
ข่าว หน้าเสาธง หรือ การเทศน์ในงานบุญ จะ  
ช่วยให้ผู้ฟังเกิดความรู้ ตระหนักถึง  
ความสำคัญ มีทัศนคติที่ดีและนำไปสู่การ  
ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัย  
ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่  
ลดลง สอดคล้องกับการศึกษาของ Suchuan  
Yu และ Wei-Der Alice Tsai<sup>11</sup> ที่ประเทศ



ได้หวั่น พบว่า การให้ผู้สอบใบอนุญาตขับขี่ ได้ดูวีดิทัศน์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ร่วมกับให้ความรู้เรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัย ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรลดลง ร้อยละ 12 - 17 รวมทั้งจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง และสอดคล้องกับการศึกษาของหัสดิน แก้ววิจิต และศรันยา จัตรเดชา<sup>12</sup> พบว่า นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่ที่มีพฤติกรรมมารขับขี่ตามกฎหมายจราจรและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากกว่านักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

การสร้างความปลอดภัยด้วยธรรมณูญ ชุมชน (Enforcement) ธรรมณูญชุมชน คือ การมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการร่วมคิดร่วมทำ ร่วมติดตาม ร่วมได้ประโยชน์ในการพัฒนาและขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะที่มีความสอดคล้องกับบริบทชุมชนที่มีความแตกต่างกัน<sup>13</sup> ดังนั้นการกำหนดธรรมณูญชุมชนการขับขี่ปลอดภัยตำบลหนองกุงจึงได้รับการสนับสนุนจากชุมชนให้ยึดถือปฏิบัติ ตาม ส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง สอดคล้องกับการศึกษาของรัชสิทธิ์ สุจริต, ชมพูนุท โมราชชาติ และ สุรีย์ ธรรมิกบวร<sup>14</sup> ที่กล่าวว่า การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเป็นแนวทางที่ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้

การชี้จุดเสี่ยง ปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อม (Engineering) การชี้จุดเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุโดยคนในชุมชน แล้วร่วมกัน

วิเคราะห์วางแผนการปรับปรุงแก้ไข รวมทั้งร่วมกันปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ช่วยลดโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของพลนาภา นนสุราช<sup>15</sup> พัฒนารูปแบบป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยเน้นการสำรวจความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ คนเสี่ยง รถเสี่ยง ถนนเสี่ยง หรือสิ่งแวดล้อมเสี่ยง แล้วแบ่งระดับความรุนแรงเป็นพื้นที่เสี่ยงสูง สีแดง เสี่ยงปานกลาง สีเหลือง และเสี่ยงต่ำ สีเขียว ใช้ระบบผ่านการส่งการกำกับของศปถ. ในช่วงเทศกาลสำคัญ และสอดคล้องกับการศึกษาของนฤมล ไกรภล, วิรติ ปานศิลา และ สงัด เชื้อลิ้นฟ้า<sup>16</sup> พบว่า ผู้นำชุมชนและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถร่วมวิเคราะห์จุดเสี่ยงในพื้นที่ของตนเอง หาแนวทางการแก้ไข และร่วมกันแก้ไขปัญหาในชุมชน โดยใช้ทรัพยากรที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุด ชุมชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในทุกขั้นตอนตามบริบทของตนเองจะช่วยบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง

การประเมินแล้วปรับปรุง (Evaluation) การจัดเวทีคืนข้อมูลสู่ชุมชน พร้อมทั้งนำสิ่งที่ยังมีคำตอบไม่แน่นอนมาแลกเปลี่ยนในกลุ่มเชิญชวนคนอื่น ๆ ให้สะท้อนคิดว่าแต่ละคนได้พบอะไรกำหนดขอบเขตข้อสรุปของแต่ละคน พิจารณาส่งที่จะนำไปปรับปรุงในวงจรต่อไป<sup>17</sup> การประเมินผลจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในขั้นตอนสุดท้าย สอดคล้องกับการศึกษาของถนอมศักดิ์ บุญสุ และคณะ<sup>18</sup>

กล่าวว่า รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ขั้นตอนสุดท้าย คือ การประเมินสะท้อนผลลัพธ์ เป็น การถอดบทเรียน ติดตามตรวจสอบและประเมินผลว่ากิจกรรมที่กำหนดไว้ทำให้งานบรรลุตามวัตถุประสงค์และผลลัพธ์ที่กำหนดหรือไม่และนำไปสู่การปรับปรุงในวงรอบต่อไป

### ข้อยุติ (Conclusions)

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองกุง อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ประกอบด้วย การปลุกกระตมความร่วมมือจากชุมชน ปฏิบัติงานสำนึกซบซึ้งปลอดภัย ปลอดภัยด้วยธรรมนุญชุมชน

### เอกสารอ้างอิง (References)

1. World Health Organization. **Global plan for the decade of action for road safety 2021-2030** [online] 2021 [cited 2023 Aug 27] . Available from: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.
2. World Health Organization. **Global Status Report on Road Safety 2018**. Geneva: World Health Organization; 2018.

ปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อม และการประเมินแล้วปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

### ข้อเสนอแนะ (Recommendations)

พื้นที่ที่นำรูปแบบนี้ไปใช้ ควรเพิ่มกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะกลุ่มที่พบว่าเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และเพิ่มกิจกรรมตรวจสอบสภาพรถและการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ

### สถานะองค์ความรู้ (Body of knowledge)

อุบัติเหตุทางถนนเกิดจากปัจจัยด้านคน รถ ถนน/สภาพแวดล้อม การศึกษานี้ พบว่าการประยุกต์ใช้หลัก 5E's มีส่วนช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้

3. Office of Transport and Traffic Policy and Planning, Ministry of Transport. **Road accident situation analysis report of the Ministry of Transport 2021** [online] 2022 [cited 2023 Aug 27]. Available from: [https://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf](https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf)
4. Crane P, O'Regan M. **On PAR Using Participatory Action Research to**

- Improve Early Intervention. Australia: Commonwealth of Australia; 2010.
5. State of Vermont. **Safe Routes to School, the 5 E's - Education, Encouragement, Enforcement, Evaluation, and Engineering** [online] 2023 [cited 2023 Aug 27]. Available from: <https://saferoutes.vermont.gov/your-school/5es>
  6. Phinyo P, Phinyo K, Thipornphan K, Shawong P. The development of community strengthening model to prevent road traffic accidents in Ban Ped Subdistrict, Mueang District, Khon Kaen Province. **Nursing Journal CMU** 2022; 49(1): 160 – 174. [in Thai].
  7. Nijwattana C, Seetamanotch S. **Development of community- based traffic accident prevention system: An integrated area- based approach Phuket Province.** Chiang Mai: Siampimnana; 2022. [in Thai].
  8. Phomart K. The road safety management by participation Case study of Municipal school 1 Wat Thep Mongkhon Amnat Charoen municipality. **Journal of Association of Professional Development of Educational Administration** 2021; 3(2): 11 – 20. [in Thai].
  9. Punlomso S. Factor influencing participation in developing a model to prevent road accidents in Khokklang subdistrict Nonsaat district Udonthani province. **Community Health Development Quarterly, Khon Kaen University** 2023; 11(1): 119-131.
  10. Deedard N. The involvement of government agencies and citizens in Defense and reduce road accidents in Songkhla province. **UMT Poly journal** 2021; 18(1): 233 -246. [in Thai].
  11. Yu S, Tsai WA. The effects of road safety education on the occurrence of motorcycle violations and accidents for novice riders: An analysis of population- based data. **Accident Analysis & Prevention** 2021; 163(2): 106457.
  12. Kaewwichit H, Chatdecha S. A comparison of knowledge about traffic rules attitudes towards safe driving behaviors of abiding traffic rules and behaviors of avoiding responsibility for traffic violations of students at Udon Thani Rajabhat University. **Journal of Humanities and Social Sciences Mahasarakham University** 2021; 40(4): 110 – 122. [in Thai].

13. Jarernpanit T, Tangpatikan P. The local constitution: the tool of community democracy development; case studies of Phitsanulok province. **Rajabhat J. Sci. Humanit. Soc. Sci.** 2020; 20(1): 128 -140. [in Thai].
14. Sujarit R, Morachat C, Thammikabowon S. Prevention accident on the road of Yasothon province. **Academic Journal Phranakhon Rajabhat University** 2015; 6(2): 173 – 186.
15. Nonsurach P. Research and development of surveillance model and road accident risk management at Mueang Sakon nakhon. **Community Health Development Quarterly, Khon Kaen University** 2022; 10(2): 215 - 227.
16. Kraikon N, Pansila V, Chualinfa S. Participatory model for community reduction of traffic accidents at the risky area point in the City of Bung Wai Warinchamrab, Ubon Ratchathani. **Journal Community of Public Health** 2019; 5(2): 43 – 52.
17. Ampansirirat A, Wongchaiya P. The participatory action research: key features and application in community. **Journal of Humanities and Social Sciences Mahasarakham University** 2017; 36(6) : 192- 202. [in Thai].
18. Boonsu T, Sonthichai A, Krongyuth P. A participation model on road safety management with kindergarten people in Ubon Ratchathani. **The Southern College Network Journal of Nursing and Public Health** 2020; 7(3): 309-321. [in Thai].