

# ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอลำลูกเกด จังหวัดสุพรรณบุรี

วัลลีย์ อาษาไชย, พย.บ., ส.บ.\*

## บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงพรรณานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอลำลูกเกด จังหวัดสุพรรณบุรี รวบรวมข้อมูลโดยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 343 คน ได้มาจากการสุ่มอย่างง่าย และสัมภาษณ์แกนนำเครือข่ายแบบเจาะจงถึงแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุในชุมชนจำนวน 30 คน เก็บรวบรวมข้อมูลเมื่อเดือนกันยายน 2566 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น ผ่านการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ได้ค่าความเชื่อมั่นรวมทั้งฉบับเท่ากับ 0.86 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน แล้วคืนข้อมูลสู่ชุมชนในเวทีประชุมสัญจรให้แกนนำเครือข่ายได้รับรู้ปัญหา และผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อให้ตระหนักและเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการแก้ไขปัญหา

ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 62.7 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ( $r=-0.206, p<0.001$ ) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $r=0.537, p<0.001$ ) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่ ( $r=0.116, p=0.032$ ) การรับรู้ผลดีและผลประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ( $r=-0.183, p=0.001$ ) และปัจจัยเสริมการได้รับข่าวสารจากสื่อต่างๆ ( $r=0.109, p=0.043$ ) ส่วนผลการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตำบลหนองหญ้าไซของแกนนำเครือข่าย พบว่า อยู่ในระดับรุนแรงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ สาเหตุด้านกายภาพของถนน และสาเหตุด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยประมาณ พบจุดเสี่ยง 11 จุด การแก้ไขปัญหาแบ่งเป็น 2 ส่วนคือส่วนที่แก้ไขได้ทันที ได้แก่ การจัดตั้งคณะทำงานในระดับตำบลเพื่อขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุ การจัดเวรในการรักษาความปลอดภัย การรณรงค์เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ กิจกรรมเฝ้าระวัง 7 วันอันตรายช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ และส่วนที่แก้ไขไม่ได้โดยทันที ได้แก่ การซ่อมแซมถนนและป้ายจราจรต่างๆ

การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะประสบความสำเร็จได้จะต้องอาศัยความร่วมมือจากเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการแก้ไขปัญหาและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

**คำสำคัญ :** อุบัติเหตุ การป้องกัน รถจักรยานยนต์

\*โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอลำลูกเกด จังหวัดสุพรรณบุรี

# Factors related to behavior in preventing accidents from driving motorcycles of motorcycle riders in Nongyasai Subdistrict Wangsammo District Udonthani Province

Wallee Asachai, B.N.S, B.P.H.\*

## Abstract

This descriptive research aimed to study factors related to motorcycle accident prevention behavior of motorcycle riders in Nongyasai Subdistrict, Wangsammo District Udonthani Province. Data were collected by questionnaire from a sample of 343 people, obtained from simple random sampling. Specifically interviewed 30 network leaders regarding solutions to accidents in the community. Data collected in September 2023. Research instrument was a questionnaire created by the researcher. The tool quality was checked by 3 experts and the overall reliability was 0.86. Data were analyzed using descriptive statistics and inferential statistics, including Pearson's correlation coefficient. Then return the information to the community in traveling forums for network leaders to be aware of the problems. and the effects that occur to realize and take part in planning and solving problems.

The results of the study found that overall accident prevention behavior from driving motorcycles was at a moderate level, 62.7%. Factors that had a statistically significant relationship with behavior to prevent motorcycle accidents include: Leading factors include attitude towards accident prevention behavior ( $r=-0.206$ ,  $p<0.001$ ), perception of accident risk ( $r=0.537$ ,  $p<0.001$ ), perception of severity of driving accidents ( $r=0.116$ ,  $p=0.032$ ) perceived good results and benefits of accident prevention ( $r=-0.183$ ,  $p=0.001$ ) and additional factors of receiving news from various media ( $r=0.109$ ,  $p=0.043$ ). As for the results of the network leader's analysis of the accident situation that occurred in Nong Ya Sai Subdistrict, it was a severe level. The causes of the accident included: physical causes of roads and careless behavior, 11 risk points. Troubleshooting were divided into 2 parts. The part that can be edited immediately Including the establishment of a working group at the sub-district level to drive accident work, mrangement of security shifts, public relations campaign, watch out for 7 dangerous days during the New Year and Songkran festivals. And the parts that cannot be fixed immediately include road repairs and various traffic signs.

Preventing accidents from driving a motorcycle to be successful, it required cooperation from networks involved in all sectors to solve problems and must continue to be implemented.

**Keywords:** accident, protection, motorcycle

---

\* Nongyasai Subdistrict, Wangsammo District, Udonthani Province

## บทนำ

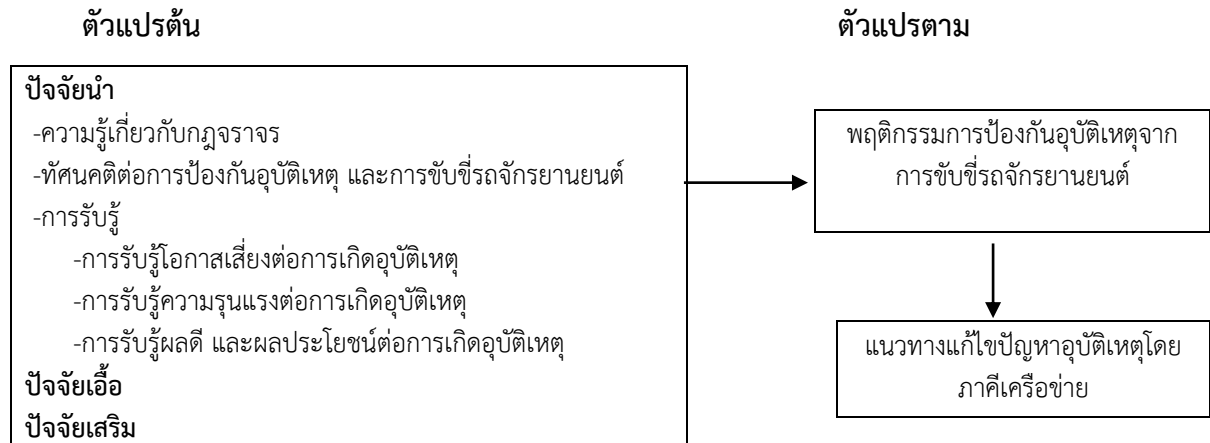
ข้อมูลสถิติการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 5 ปีย้อนหลัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561-พ.ศ. 2565 ของประเทศไทย จำนวนผู้เสียชีวิต 8,338, 8,648, 7,265, 6,620 และ 5,847 คน คิดเป็นอัตราตาย 12.75, 13.19, 11.10, 10.15 และ 8.85 ต่อแสนประชากร จังหวัดอุดรธานี รายงานจาก Thai RSC ปี 2561-พ.ศ. 2565 พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 115, 119, 114, 112 และ 89 คิดเป็นอัตราตาย 7.29, 7.53, 7.26, 7.18 และ 5.72 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ<sup>1</sup> อำเภอสว่างสามหมอก จังหวัดอุดรธานี ปี 2561-2565 รายงานจากฐานข้อมูลโรงพยาบาลสว่างสามหมอก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 0, 16, 18, 19 และ 11 คน คิดเป็นอัตราตาย 0, 27.09, 30.47, 32.27 และ 18.72 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ การเฝ้าระวังและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนรัฐบาลให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ เนื่องจากการบาดเจ็บและเสียชีวิต ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในทุกระดับ ไม่ว่าจะเป็นด้านสุขภาพชุมชน สังคม ผลิตภัณฑ์มวลรวมระดับประเทศ นอกจากนั้นการเฝ้าระวังและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นเครื่องมือที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และเป็นเครื่องมือที่ใช้ได้ผล รัฐบาลไทยจึงได้ประกาศเป็นแผนแม่บทยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัลฉบับที่ 2 เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุ บนท้องถนน โดยใช้ตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต้องลดลงเหลือ 12 คนต่อแสนประชากร หรือ 8,478 คน ในปี 2570<sup>2</sup>

สำหรับตำบลหนองหญ้าไซ สถานการณ์อุบัติเหตุ ปี 2561-2565 รายงานจากฐานข้อมูลอุบัติเหตุจากโรงพยาบาลสว่างสามหมอก พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 0, 4, 2, 6, และ 4 คน ตามลำดับ โดยกลุ่มอายุที่มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดอยู่ระหว่างอายุ 15-50 ปี เพศชายมากกว่าเพศหญิง ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 85.14 เมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น นอกจากนั้นยังเคยมีอุบัติเหตุจากรถจักรยานคันเดียวทำให้มีผู้เสียชีวิตพร้อมกันถึง 2 คน และมีการเสียชีวิตต่อมาในทุกๆปี ถือว่าเป็นปัญหารุนแรง ซึ่งทางตำบลหนองหญ้าไซตระหนัก และเห็นความสำคัญที่ต้องมีมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเร่งด่วน จึงได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสว่างสามหมอก จังหวัดอุดรธานีขึ้น

## วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสว่างสามหมอก จังหวัดอุดรธานี

## กรอบแนวคิดในการวิจัย



## วิธีการดำเนินการวิจัย

**รูปแบบการศึกษา** เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive Research)

**ประชากร** คือ ประชาชนอายุ 15-50 ปี ที่อยู่ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 3,210 คน

**กลุ่มตัวอย่าง** มี 2 กลุ่ม ได้แก่

1. อาสาสมัครที่สมัครใจเข้าร่วมโครงการ อายุระหว่าง 15-50 ปี เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 343 คน โดยคิดตามสัดส่วนจำนวนประชากรอายุ 15-50 ปี ที่มีผลการเกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด จำนวน 3,210 คน โดยใช้สูตรการคำนวณตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนของประชากร คำนวณจากสูตรดังนี้

$$n = \frac{N Z_{\alpha/2}^2 P(1-P)}{(N-1)e^2 + Z_{\alpha/2}^2 P(1-P)}$$

ขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการตอบแบบสอบถาม จำนวน 343 คน ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) โดยนำรายชื่อประชาชนที่มีอายุระหว่าง 15-50 ปี อาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดสุพรรณบุรี มา Random โดย Computer จนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ คำนวณได้ เกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง (Inclusion criteria) ใช้เกณฑ์ดังนี้

1) กลุ่มประชาชนอายุ 15-50 ปี ทั้งเพศชายและเพศหญิง ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดสุพรรณบุรี

2) สามารถสื่อสารและเข้าใจภาษาไทย

3) ยินดีเข้าร่วมในการศึกษา

4) เป็นบุคคลที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก่อนการเก็บข้อมูล

2. เครือข่ายแกนนำชุมชนที่เข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุบนถนน 30 คน ประกอบด้วย กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกเทศบาลตำบล 11 คน ผู้อำนวยการโรงเรียนในพื้นที่ 4 คน เจ้าหน้าที่ รพ.สต. 1 คน อาสาสมัคร อภปร. 2 คน อสม. 9 คน ตัวแทนเยาวชน 2 คน ผู้อาวุโสที่ชาวบ้านนับถือ 1 คน

**เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย** เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามปัจจัยทางชีวสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา รายได้ประสบการณ์ การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีหมวกนิรภัย เป็นของตัวเอง ใส่หมวกนิรภัยกรณีซ้อนท้าย จำนวน 13 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามด้านปัจจัยนำ มี 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุ มีข้อคำถาม ทั้งหมด 20 ข้อ ลักษณะของคำถามเป็นการเลือกตอบว่า ใช่ หรือ ไม่ใช่ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน คำถามเชิงบวก“ใช่”คะแนนเท่ากับ1 “ไม่ใช่” คะแนนเท่ากับ 0 คำถามเชิงลบ“ใช่”คะแนนเท่ากับ 0 “ไม่ใช่” คะแนนเท่ากับ 1

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบสอบถามแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) ให้เลือก 4 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้ ข้อคำถามเชิงบวก“เห็นด้วยอย่างยิ่ง”คะแนนเท่ากับ4“เห็นด้วย”คะแนนเท่ากับ3“ไม่เห็นด้วย”คะแนนเท่ากับ2“ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง”คะแนนเท่ากับ1 ข้อคำถามเชิงลบ“เห็นด้วยอย่างยิ่ง”คะแนนเท่ากับ1 “เห็นด้วย”คะแนนเท่ากับ2“ไม่เห็นด้วย”คะแนนเท่ากับ3 “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง”คะแนนเท่ากับ 4

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ มีทั้งหมด 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 3.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ เป็นแบบสอบถามแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) ให้เลือก 4 ระดับ

ตอนที่ 3.2 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ เป็นแบบสอบถามแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) ให้เลือก 4 ระดับ

ตอนที่ 3.3 การรับรู้ผลดีและประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ เป็นแบบสอบถามแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) ให้เลือก 4 ระดับ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยเอื้อ จำนวน 10 ข้อ ลักษณะคำตอบเป็นการเลือกตอบ เคย กับ ไม่เคย โดยกำหนดเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้ ข้อคำถามเชิงบวก ให้คะแนนตอบว่า “เคย” เท่ากับ 1 ตอบ “ไม่เคย” เท่ากับ 0 ข้อคำถามเชิงลบ ตอบ “เคย” เท่ากับ 0 ตอบ“ไม่เคย”เท่ากับ 1

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยเสริมการได้รับข้อมูลจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว เพื่อนร่วมงาน และการกระตุ้นเตือนจากเจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตำรวจ ฝ่ายบรรเทาสาธารณภัยในส่วนท้องถิ่น จำนวน 15 ข้อ ลักษณะคำตอบเป็นการเลือกตอบ เคย กับ ไม่เคย โดยกำหนดเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้ ข้อคำถามเชิงบวก ให้คะแนนตอบว่า“เคย”เท่ากับ 1 ตอบ“ไม่เคย”เท่ากับ 0 ข้อคำถามเชิงลบ ตอบ“เคย”เท่ากับ 0 ตอบ“ไม่เคย”เท่ากับ 1

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน ข้อคำถาม 25 ข้อ ข้อคำตอบใช้มาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ ได้แก่ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัตินานๆ ครั้ง และไม่เคยปฏิบัติเลย เกณฑ์การให้คะแนน ข้อคำถามเชิงบวกโดยกำหนดเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้ “ปฏิบัติเป็นประจำ”คะแนนเท่ากับ 4“ปฏิบัติบ่อยครั้ง”คะแนนเท่ากับ3“ปฏิบัตินานๆครั้ง”คะแนนเท่ากับ 2 และ“ไม่เคยปฏิบัติเลย” คะแนนเท่ากับ 1 ข้อคำถามเชิงลบ“ปฏิบัติเป็นประจำ”คะแนนเท่ากับ1“ปฏิบัติบ่อยครั้ง”คะแนนเท่ากับ2“ปฏิบัตินานๆครั้ง”คะแนนเท่ากับ3 และ“ไม่เคยปฏิบัติเลย”คะแนนเท่ากับ4

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ดังนี้

1. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการทำวิจัย
2. ออกแบบเครื่องมือและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ
3. กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างในการเก็บข้อมูลและประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. เก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างโดยผู้ทำการวิจัยชี้แจงให้กับกลุ่มตัวอย่างและให้กลุ่มตัวอย่างตอบ

แบบสอบถาม

5. เก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และสรุปปัจจัยสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ระยะที่ 2 นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจมาวิเคราะห์สถานการณ์ สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน นำเสนอในเวทีประชาคมหมู่บ้าน เพื่อคืนข้อมูลให้ประชาชนรับทราบถึงปัญหา ขนาด ความรุนแรง และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับคนในชุมชน นำมาจัดลำดับความสำคัญเพื่อกำหนดประเด็นสนใจ หลังจากนั้นให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี เข้ามามีส่วนร่วม โดยการประชุมแกนนำ เครือข่ายเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญห แล้วร่วมถอดบทเรียนหาแนวทางร่วมกันเพื่อวางแผน กำหนดแนวทาง หรือ มาตรการ เพื่อลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

### การพิทักษ์สิทธิและจริยธรรมการวิจัย

โครงการวิจัยนี้ผ่านการพิจารณาและรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี รหัสโครงการ UDREC 20066 ลงวันที่ 25 กันยายน 2566

### ผลการวิจัย

1. **ปัจจัยทางชีวสังคม** พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 60.1 อายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 44.6 มีสถานภาพคู่ ร้อยละ 84.8 การศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 71.7 รายได้เฉลี่ย/เดือน ต่ำกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 92.1 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 79.3 ระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่า 10 ปี ร้อยละ 49.0 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 58.6 ไม่เคยถูกตำรวจจับกุมความผิดเกี่ยวกับการผิดกฎจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 89.8 เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 73.5 มีประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.7 มีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเอง ร้อยละ 91.8 และมีหมวกนิรภัยเตรียมให้ผู้โดยสาร ร้อยละ 82.5 ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน และร้อยละของข้อมูลปัจจัยชีวสังคมของกลุ่มตัวอย่าง (n=343)

ข้อมูลปัจจัยทางชีวสังคม		จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ			
ชาย		137	39.9
หญิง		206	60.1
อายุ			
11-20 ปี		5	1.5
21-30 ปี		87	25.4
31-40 ปี		98	28.6
41-50 ปี		153	44.6

**ตารางที่ 1** จำนวน และร้อยละของข้อมูลปัจจัยชีวสังคมของกลุ่มตัวอย่าง (n=343)

ข้อมูลปัจจัยทางชีวสังคม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3.สถานภาพสมรส		
โสด	20	5.8
คู่	291	84.8
หม้าย	13	3.8
อย่า/แยกกันอยู่	19	5.6
4.ระดับการศึกษาสูงสุด		
ระดับประถมศึกษา	68	19.8
ระดับประถมศึกษา	246	71.7
อนุปริญญา/ปวช.	12	3.5
ปริญญาตรี/เทียบเท่า	15	4.4
สูงกว่าปริญญาตรี	2	0.6
5.รายได้/เดือน(โดยประมาณ)		
ต่ำกว่า 5000 บาท	316	92.1
5,000-10,000 บาท	15	4.4
10,001-15,000 บาท	12	3.5
6.เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่		
มี	71	20.7
ไม่มี	272	79.3
7.ระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์		
<10 ปี	168	49.0
10 ปี	130	37.9
>10 ปี	45	13.1
8. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่		
มี	142	41.4
ไม่มี	201	58.6
9.เคยถูกตำรวจจับกุมความผิดเกี่ยวกับการผิดกฎจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์		
เคย	35	10.2
ไม่เคย	308	89.8
10.รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้อยู่ท่านเป็นเจ้าของหรือไม่		
เป็นเจ้าของเอง	252	73.5
ไม่ได้เป็นเจ้าของ	91	26.5
11.ท่านทำประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หรือไม่		
ทำประกัน	246	71.7
ไม่ได้ทำประกัน	97	28.3
12.ท่านมีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเองหรือไม่		
มี	315	91.8
ไม่มี	28	8.2
13.ท่านมีหมวกนิรภัยให้ผู้ซ้อนท้ายหรือไม่		
มี	283	82.5
ไม่มี	60	17.5

**2. ปัจจัยนำ** พบว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 98.3 ทักษะคติอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 54.5 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 68.8 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 60.3 และการรับรู้ผลดีและผลประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 61.2 ดังแสดงในตารางที่ 3

**ตารางที่ 3** จำนวน และร้อยละของข้อมูลปัจจัยนำของกลุ่มตัวอย่าง (n=343)

ปัจจัยนำ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>1. ระดับความรู้</b>		
มาก	337	98.3
ปานกลาง	5	1.4
น้อย	1	0.3
<b>2. ระดับทัศนคติ</b>		
มาก	187	54.5
ปานกลาง	150	43.7
น้อย	6	1.8
<b>3. ระดับการรับรู้</b>		
<b>3.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยง</b>		
มาก	102	29.7
ปานกลาง	236	68.8
น้อย	5	1.5
<b>3.2 การรับรู้ความรุนแรง</b>		
มาก	207	60.3
ปานกลาง	133	38.8
น้อย	3	0.9
<b>3.3 การรับรู้ผลดีและผลประโยชน์</b>		
มาก	210	61.2
ปานกลาง	130	37.9
น้อย	3	0.9

**3. ปัจจัยเอื้อ** พบว่า ระดับปัจจัยเอื้อการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล นโยบาย กฎหมายจราจร ของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 47.5 รองลงมาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.5 และระดับน้อย ร้อยละ 12.0 ดังแสดงในตารางที่ 4

**ตารางที่ 4** จำนวน และร้อยละของข้อมูลปัจจัยเอื้อของกลุ่มตัวอย่าง (n=343)

ปัจจัยเอื้อ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>ระดับปัจจัยเอื้อ</b>		
มาก	163	47.5
ปานกลาง	139	40.5
น้อย	41	12.0

**4. ปัจจัยเสริม** พบว่า ระดับปัจจัยเสริมของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 49.8 รองลงมาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.1 และระดับน้อย ร้อยละ 11.1 ดังแสดงในตารางที่ 5



**ตารางที่ 5** จำนวน และร้อยละของข้อมูลปัจจัยเสริมของกลุ่มตัวอย่าง (n=343)

ปัจจัยเสริม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับปัจจัยเสริม		
มาก	171	49.8
ปานกลาง	134	39.1
น้อย	38	11.1

**5. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์** พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.7 รองลงมาอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 19.0 และระดับน้อย ร้อยละ 18.3 ดังแสดงในตารางที่ 6

**ตารางที่ 6** จำนวน และร้อยละของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=343)

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ		
มาก	215	62.7
ปานกลาง	65	19.0
น้อย	63	18.3

**6. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์** พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยนำด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ( $r=-0.206$ ,  $p<0.001$ ) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $r=0.537$ ,  $p<0.001$ ) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่ ( $r=0.116$ ,  $p=0.032$ ) การรับรู้ผลดีและผลประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ( $r=-0.183$ ,  $p<0.001$ ) และปัจจัยเสริม ( $r=0.109$ ,  $p=0.043$ ) ส่วนความรู้และปัจจัยเอื้อไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังตารางที่ 7

**ตารางที่ 7** ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ ปัจจัยเสริม	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	
	ค่าสหสัมพันธ์ (r)	P-Value
1. ปัจจัยนำ		
1.1 ความรู้	0.083	0.124
1.2 ทัศนคติ	-0.206**	<0.001
1.3 การรับรู้		
- การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	-0.537**	<0.001
- การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	0.116*	0.032
- การรับรู้ผลดี และผลประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	-0.183**	<0.001
2. ด้านปัจจัยเอื้อ	0.015	0.784
3. ด้านปัจจัยเสริม	0.109*	0.043

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ < 0.05, สถิติ Pearson Correlation

**7. ผลการถอดบทเรียนจากการการสนทนากลุ่มเครือข่าย** พบว่า จากการถอดบทเรียนจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มแกนนำเครือข่าย ได้แสดงความคิดเห็นร่วมกัน สรุปได้ว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบริเวณชุมชนตำบลหนองหญ้าไซ อยู่ในระดับรุนแรง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเป็นการเฉี่ยวชน และ

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พุ่งข้างที่ขับเร็วบนทางโค้ง ไม่สวมหมวกนิรภัยโดยไม่มีคู่มือ สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมี 2 สาเหตุหลัก ได้แก่ สาเหตุทางกายภาพบนท้องถนน และสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรม การขับขี่ ส่วนบริเวณจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเกิดการเสียชีวิตบ่อยครั้ง มี 11 จุด ได้แก่ 1) จุดลงเนินสะพานห้วยวังเหือ 2) ทางแยกเข้าบ้านเลิงถ่อน 3) เลี้ยวสี่แยกกลางบ้านโนนสมบูรณ์ทางไปบ้านคำม่วง 4) โค้งท้ายบ้านบ้านโนนสมบูรณ์ ทางออกไปบ้านคำม่วง เขตอำเภอศรีธาตุ 5) ทางลงเนินหน้าโรงเรียนบ้านหนองหญ้าไซ 6) ถนนใหญ่ปากทางแยกเข้าบ้านโคกสะอาด 7) ทางโค้งเข้าบ้านโคกสะอาดห่างจากจุดถนนใหญ่ประมาณ 100 เมตร 8) หน้าโรงเรียนบ้านหนองไผ่ 9) ทางโค้งหน้าเรือนทองรีสอร์ท 10) ทางขึ้น-ลงเนินหน้าปั๊มแก๊ส และ 11) บริเวณสะพานร้อยศพ

แนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนตามพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือ แนวทางที่สามารถกระทำได้ที่พื้นที่ และแนวทางที่ไม่สามารถกระทำได้ที่พื้นที่ ซึ่งแนวทางที่สามารถแก้ไขได้ทันที ได้แก่ การแต่งตั้งคณะทำงาน ศปถ. ในระดับตำบล การให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายรักษาความปลอดภัยจากเทศบาลจัดเวรไปช่วยรักษาความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียนเข้า-เย็น ที่เป็นถนนสายหลักได้ปฏิบัติไป 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าไซ และโรงเรียนหนองไผ่พรเจริญ การรณรงค์ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักทางหอกระจายข่าวอย่างต่อเนื่อง กิจกรรมเฝ้าระวังอันตรายในช่วง 7 วันอันตรายช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ การเคาะประตูบ้านสร้างความตระหนัก กิจกรรมตีปึกแมงขึ้นาก โดยผู้นำและ อสม. มีการจัดกิจกรรมดำเนินการตลอดระยะเฝ้าระวังอย่างเข้มข้น ส่วนแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ไม่สามารถทำได้โดยทันที ได้แก่ การซ่อมแซมถนนป้ายจราจรต่างๆ เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านงบประมาณในการดำเนินการ ซึ่งจะต้องมีการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกหลายหน่วยงาน

### สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

**ส่วนที่ 1** ข้อมูลปัจจัยชีวิตสังคมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 60.1 อายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 44.6 มีสถานภาพคู่ ร้อยละ 84.8 การศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 71.7 รายได้เฉลี่ย/เดือน ต่ำกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 92.1 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 79.3 ระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่า 10 ปี ร้อยละ 49.0 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 58.6 ไม่เคยถูกตำรวจจับกุมความผิดเกี่ยวกับการผิดกฎจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 89.8 เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 73.5 มีประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.7 มีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเอง ร้อยละ 91.8 และมีหมวกนิรภัยเตรียมให้ผู้โดยสาร ร้อยละ 82.5 ข้อที่น่าสังเกต คือ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ยังมีน้อย ไม่สัมพันธ์กับการถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับการผิดกฎจราจร แสดงว่าประชาชนในชุมชน ไม่ให้ความสำคัญกับการมีใบอนุญาตขับขี่ และการกวดขันวินัยจราจรยังไม่เข้มข้น เนื่องจากอัตราค่าลงเจ้าหน้าที่มีน้อย ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

**ส่วนที่ 2** ปัจจัยนำ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้กฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 98.0 ทักษะการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 54.5 การรับรู้ต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ 1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 61.2 2) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 60.3 3) การรับรู้ผลดีหรือประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 61.2 ด้านปัจจัยเอื้ออยู่ในระดับมาก ร้อยละ 47.5 ด้านปัจจัยเสริมอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 49.9 พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.7

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยนำด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ( $p < 0.001$ ) สอดคล้องกับการศึกษาของ จักกฤษ เสง่า และคณะ<sup>3</sup> ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับซิ่งจักรยานยนต์ของผู้มารับบริการโรงพยาบาลบ้านด่านลานหอย อำเภอบ้านด่านลานหอย จังหวัดสุโขทัย และ ธวัช เอกสันติ และคณะ<sup>4</sup> ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ของนักศึกษาสาธารณสุขศาสตร์มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ( $p < 0.001$ ) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ( $p < 0.032$ ) และการรับรู้ผลดีและประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ( $p < 0.001$ ) สอดคล้องกับการศึกษาของอรุทัย อับดุล และคณะ<sup>5</sup> ที่ศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และปัจจัยเสริมด้านการได้รับข้อมูลต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัวเพื่อนร่วมงาน เจ้าหน้าที่สาธารณสุข เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่อื่นๆ ( $p < 0.043$ ) สอดคล้องกับการศึกษาของของ ตันติมา สุนิวัชรานพวงษ์<sup>6</sup> ซึ่งศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ของผู้ขับซิ่งจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามาริบัติ กรุงเทพมหานคร

ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยนำด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ ( $p = 0.124$ ) สอดคล้องกับการศึกษาของ ตันติมา สุนิวัชรานพวงษ์<sup>6</sup> ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ของผู้ขับซิ่งจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามาริบัติ กรุงเทพมหานคร และอัจฉรา อิ่มน้อย และคณะ<sup>7</sup> ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดศรีสะเกษ และปัจจัยเอื้อ ( $p = 0.784$ ) ได้แก่ การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล นโยบาย และกฎจราจร ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของตันติมา สุนิวัชรานพวงษ์<sup>6</sup> ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ของผู้ขับซิ่งจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามาริบัติ กรุงเทพมหานคร สาเหตุอาจมาจากบริบทของพื้นที่แตกต่าง ชาติพันธุ์ที่แตกต่าง โดยชาวตำบลหนองหญ้าไซมีชาติพันธุ์เป็นชาวภูไท ซึ่งจะมีวิถีการดำรงชีวิตที่แตกต่างกันหรือแม้กระทั่งช่วงเวลาที่แตกต่างกัน จึงทำให้ผลการศึกษาไม่สอดคล้องกันก็เป็นได้

**ส่วนที่ 3** การถอดบทเรียนจากแกนนำเครือข่ายร่วมหารื้อกันในที่ประชุม และแสดงความคิดเห็นได้ข้อสรุปว่า แกนนำเครือข่ายได้เล็งเห็นความสำคัญของอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ตำบลหนองหญ้าไซ หลังจากผู้วิจัยได้คืนข้อมูล และนำไปเสนอในที่ประชุม ในเวทีประชุม แกนนำเครือข่าย ในที่ประชุมสามัญ ที่ศาลากลางบ้านบ้านเลิงถ่อน หมู่ที่ 4 ตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี จากการสัมภาษณ์ และสอบถามในการให้แสดงความคิดเห็น แกนนำเครือข่ายแสดงความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า อุบัติเหตุในตำบลหนองหญ้าไซอยู่ในระดับที่รุนแรง ต้องเร่งหาแนวทางแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียมากยิ่งขึ้น เบื้องต้นได้ร่วมวิเคราะห์สาเหตุการเกิด พบว่า ลักษณะการอุบัติเหตุมักเป็นการเฉี่ยวชน และจากรถจักรยานยนต์พุ่งข้างที่ขับด้วยความเร็วบนทางโค้ง ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยไม่มีคู่มือ ส่วนสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมี 2 สาเหตุหลัก ได้แก่ สาเหตุทางกายภาพบนท้องถนน และสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรม การขับซิ่ง บริเวณจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และเกิดการเสียชีวิต มี 11 จุด ส่วนแนวทางในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนตามพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือแนวทางที่สามารถกระทำได้โดยทันที และแนวทางที่ไม่สามารถกระทำทันที ซึ่งแนวทางที่สามารถแก้ไขได้ทันทีที่ได้แก่ การแต่งตั้งคณะทำงาน ศปถ.ในระดับตำบล ส่วนการให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายรักษาความปลอดภัยจากเทศบาลจัดเวรไปช่วยรักษา

ความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียนที่ติดกับถนนสายหลักที่มีรถสัญจรไปมาอย่างหนาแน่น ในเวลาเช้า-เย็น ที่ติดกับถนนสายหลักได้ปฏิบัติไป 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าไซ และโรงเรียนหนองไผ่พรเจริญ การรณรงค์ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนัก หลังได้นำเสนอในเวทีแกนนำเครือข่าย ได้หารือ ร่วมกันหลายฝ่าย จึงมีมติให้จัดทำคำสั่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอ วังสามหมอ จังหวัดอุดรธานีเพื่อให้มีเจ้าภาพในการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างชัดเจน โดย มอบให้หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี เป็นเจ้าภาพ ในการขับเคลื่อน โดยจะกำหนดนโยบายงานป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อให้เป็นรูปธรรมต่อไป ส่วนปัญหาเร่งด่วนที่สามารถแก้ไขได้ในเรื่องการสร้างกระแสให้ตระหนัก ทางผู้นำต่างๆ รับประชาสัมพันธ์ทาง หอกระจายข่าว ส่วนที่แก้ไขไม่ได้ทันที จะร่วมปรึกษาหารือในที่ประชุมสัญจรในทุกๆ เดือน และร่วมกัน ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนงาน/โครงการเฝ้าระวังป้องกัน เพื่อลดความรุนแรงต่อไป

### ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีแนวทางในการเสริมสร้างทัศนคติด้านการป้องกันอุบัติเหตุ อย่างชัดเจน และจัดให้มีกิจกรรม รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในชุมชนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะความรู้เรื่องกฎจราจร เช่น การฝ่าไฟแดง การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ซ้อนท้ายมากกว่าหนึ่งคน การใช้สัญญาณไฟเลี้ยว และการขับซิ่ง ที่ปลอดภัย รวมถึงเน้นย้ำนโยบายการสวมหมวกนิรภัย 100% ในเขตชุมชน เป็นต้น

2. คณะทำงานจัดทำแผนงาน/โครงการจัดให้มีการอบรมวินัยจราจร พร้อมกับเชิญขนส่งสาขา ที่ใกล้เคียงมาให้บริการสอบใบอนุญาตขับขี่ ต่อใบอนุญาต ส่วนการกวดขันวินัยจราจร ควรมีการตรวจจับ เดือนละ 1 ครั้ง เพื่อควบคุมพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการขับขี่

**ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป** ควรมีการต่อยอดโดยการพัฒนาสร้างรูปแบบการป้องกัน อุบัติเหตุบนถนนของตำบลหนองหญ้าไซ รูปแบบที่ใช้ปฏิบัติได้ง่ายๆ เป็นการเฉพาะที่ชัดเจน ปฏิบัติได้อย่างเป็น รูปธรรม และเชื่อมโยงกันในระบบออนไลน์ ครอบคลุมทุกด้าน ทุกองค์กรเครือข่ายเพื่อให้บริการประชาชนได้ อย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัยในการขับขี่

### เอกสารอ้างอิง

1. ภัฏญารัตน์ นิมิตรกุล. รถ ถนน การเดินทาง : ทำไมประเทศไทยจึงเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด ในโลก SDG Insights [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.sdgmove.com>.
2. กระทรวงสาธารณสุข. สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยข้อมูล 2553-2566 [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://dip.ddc.moph.go.th>.
3. จักกฤษ เสงลา, มงคล รัชชะ, อนุ สุราช. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ของผู้มารับบริการโรงพยาบาลบ้านด่านลานลอย อำเภอบ้านด่านลานลอย จังหวัดสุโขทัย. วารสาร รมคำแหง ฉบับบัณฑิตวิทยาลัย [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2566]; 4(2):15-27. เข้าถึงได้จาก: <https://rujogs.ro.ac.th>.
4. ธวัช เอกสันติ, กมลทพย์ ลมไธสง, นิศารัตน์ มูลกระโทก, อนุสา ชินราช. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. วารสารมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อ 20 ตุลาคม 2566]; 34(2):16-29. เข้าถึงได้จาก: <http://sutlib2.sut.ac.th>.

5. อรรถทัย อับดุลหะละ, สะฟีอิน เจ๊ะเงาะ, นิสาร์ตัน ประสีทอง, ซาลีน่า พันชู. ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา [อินเทอร์เน็ต]. การประชุมหาดใหญ่วิชาการระดับชาติและนานาชาติครั้งที่ 11; มหาวิทยาลัยหาดใหญ่. 2562 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566]. เข้าถึงจาก <https://www.hu.ac.th>.
6. ตันติมา สุนิวัชรานพวงษ์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามารามิบัติ กรุงเทพมหานคร [วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกริก; 2560.
7. อัจฉรา อิ่มน้อย ,ศิริลย์ โพธิ์ชัย, ภิรมย์ รชตะนันท์, จิตราภรณ์ โพธิ์อุ่น. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://cnu.ac.th>.