

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยภาคีเครือข่ายมีส่วนร่วม

วัลลีย์ อาษาไชย, พย.บ, ส.บ.*

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ(Action Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสถานการณ์ และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี 2) เพื่อสร้างและพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย 3) เพื่อประเมินรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย การวิจัยแบ่งเป็น 3 ระยะ 1) ศึกษาสถานการณ์และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เก็บข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกในกลุ่มภาคีเครือข่าย จำนวน 30 คน และโดยใช้แบบสอบถามในประชาชน อายุ 15-50 ปี จำนวน 343 คน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน 2) สร้างและพัฒนารูปแบบในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย การยกย่องและยืนยันรูปแบบ โดยใช้การสนทนากลุ่มกับแกนนำภาคีเครือข่ายจำนวน 30 คน ใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา และ 3) การประเมินรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้วยการสนทนากลุ่มและสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

ผลการศึกษา ระยะที่ 1 สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 98.3 ทักษะอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 54.5 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 68.8 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 60.3 และการรับรู้ผลดีและผลประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 61.2 ปัจจัยเอื้ออยู่ในระดับมาก ร้อยละ 47.5 ปัจจัยเสริมอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 49.8 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 62.7 โดยปัจจัยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยนำด้านทัศนคติ ($r=-0.206$, $p<0.001$) 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 ระยะที่ 2 การสร้างและพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย ประกอบด้วย 1) การวางแผน (Planning) ได้แก่ การวางแผนนโยบาย สร้างทีมจัดทำแผน 2) การปฏิบัติตามแผน (Do) ด้วยการนำ 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ การป้องกันด้านบุคคล ด้านสภาพแวดล้อม ด้านถนน และด้านรถจักรยานยนต์ มาพิจารณาในการจัดกิจกรรมแก้ไขปัญห 3) การตรวจสอบ วิเคราะห์ (Check) 4) การปรับปรุงการดำเนินงานให้เหมาะสม (Action) ระยะที่ 3 การประเมินผลรูปแบบ พบว่า อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีงบประมาณ 2566 และปีงบประมาณ 2567 พบว่า อัตราการบาดเจ็บต่อแสนประชากรจาก 1,536.05 (108 คน) ลดลงเหลือ 1,336.94 (94 คน) และอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร จาก 85.34 (6 คน) ลดลงเหลือ 28.45 (2 คน) โดยไม่มีผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่ายนี้สามารถลดอัตราการบาดเจ็บและอัตราเสียชีวิตของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ : รูปแบบ การป้องกันอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์

*โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

Motorcycle accident prevention model of Nongyasai Subdistrict, Wangsammo District, Udonthani Province

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

Abstract

This research was an action research. The objectives are: 1) to study the situation and factors affecting the occurrence of motorcycle accidents in Nongyasai Sub-district, Wangsammo District, Udonthani Province; 2) to create and develop a model for preventing motorcycle accidents and 3) to evaluate the model for preventing motorcycle accidents. The research is divided into 3 phases: 1) to study the situation and factors affecting traffic accidents, data were collected using in-depth interviews among 30 network partners and using questionnaires among 343 people aged 15-50 years. Data were analyzed using descriptive statistics and Pearson correlation coefficient. 2) to create a model for preventing traffic accidents, consisting of drafting and confirming the model using focus group discussions and content analysis by the leaders 30 network and 3) assessment of traffic accident prevention models by group discussions and semi-structured interviews. Data were analyzed using statistics descriptive and content analysis.

Result: Phase 1: Situation of motorcycle accidents found that the sample group most of them had knowledge at a high level (98.3%), attitudes were at a high level (54.5%), perception of the risk of accidents was at a moderate level (68.8%), perception of the severity of accidents was a high level (60.3%) and perception of good results and benefits of accident prevention at a high level (61.2%). Contributing factors were at a high level (47.5%). Supporting factors were at a high level (49.8%). Overall accident prevention behavior from driving motorcycles was at a moderate level (62.7%). The factors have a statistically significant relationship with accident prevention behavior from driving a motorcycle include attitude ($r=-0.206$, $p<0.001$), perception of accident risk ($r=0.537$, $p<0.001$), perception of severity of driving accidents ($r=0.116$, $p=0.032$), perception of good results and benefits of accident prevention ($r=-0.183$, $p<0.001$) and additional factors ($r=0.109$, $p=0.043$). Phase 2: Creation and development of a model for preventing motorcycle accidents in Nong Ya Sai Subdistrict. The driving force of the network partners consists of 1) Planning (Planning), including setting policies, building teams, creating plans. 2) Executing the plans (Do) by using 4 main elements, including personnel protection. Environment, roads and motorcycles Considered in organizing problem solving activities 3) Inspection and analysis (Check) 4) Improving operations appropriately (Action). Phase 3: evaluation of the model, found that the injury and death rate from road accidents in fiscal year 2023 and fiscal year 2024 found that the injury rate per 100,000 population decreased from 1,536.05 (108 people) to 1,336.94 (94 people) and the rate Deaths per 100,000 population from 85.34 (6 people) decreased to 28.45 (2 people) with no deaths during the New Year and Songkran festivals.

Motorcycle accident prevention model, it can effectively reduce the injury rate and death rate of the people.

Keyword : Accident, prevention model, motorcycle

*Nongyasai Subdistrict Health Promotion Hospital, 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 2562–พ.ศ. 2566 พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 115, 119, 114, 112 และ 89 คิดเป็นอัตราตาย 7.29, 7.53, 7.26, 7.18 และ 5.72 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ¹ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ปี 2561–2565 รายงานจากฐานข้อมูลโรงพยาบาลวังสามหมอ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 0, 16, 18, 19 และ 11 คน คิดเป็นอัตราตาย 0, 27.09, 30.47, 32.27 และ 18.72 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ² การเฝ้าระวัง และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนรัฐบาลได้ให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ เนื่องจากการบาดเจ็บ และเสียชีวิตส่งผลกระทบต่อประเทศชาติในทุกๆระดับ ไม่ว่าจะเป็นด้านสุขภาพชุมชน สังคม ผลิตภัณฑ์มวลรวมระดับประเทศ นอกจากนั้นการเฝ้าระวังและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นเครื่องมือที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และเป็นเครื่องมือที่ใช้ได้ผล รัฐบาลไทยจึงได้ประกาศเป็นแผนแม่บทยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัลฉบับที่ 2 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยใช้ตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต้องลดลงเหลือ 12 คนต่อแสนประชากร หรือ 8,478 คน ในปี 2570³

สำหรับตำบลหนองหญ้าไซ สถานการณ์อุบัติเหตุ ปี 2562–2566 รายงานจากฐานข้อมูลอุบัติเหตุจากโรงพยาบาลวังสามหมอ พบว่า มีผู้บาดเจ็บ 74, 102, 97, 90 และ 10 เสียชีวิตจำนวน 0, 4, 2, 4 และ 6 คน คิดเป็นอัตราตายต่อแสนประชากร 0.56.89, 28.44, 56.89 และ 85.34 ตามลำดับ โดยกลุ่มอายุที่มีการบาดเจ็บ และเสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 15-50 ปี เพศชายมากกว่าเพศหญิง ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ทำให้มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 85.14⁴ เมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น นอกจากนั้นยังเคยมีอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คันเดียวทำให้มีผู้เสียชีวิตพร้อมกันถึง 2 คน และมีการเสียชีวิตต่อมาในทุกๆปี ถือว่าเป็นปัญหารุนแรง ซึ่งทางตำบลหนองหญ้าไซตระหนัก และเห็นความสำคัญที่ต้องมีมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วน จึงได้ทำการศึกษารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานีขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาสถานการณ์ และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี
2. เพื่อสร้างและพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย
3. เพื่อประเมินรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาสถานการณ์ และปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี แล้วนำข้อมูลไปสร้างและพัฒนารูปแบบ โดยพิจารณาตามสาเหตุปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ 4 องค์ประกอบได้แก่ ด้านบุคคล สิ่งแวดล้อม ถนน และจักรยานยนต์ ภายใต้แนวคิดการพัฒนาคูณภาพอย่างต่อเนื่อง PDCA (Plan,Do,Check,Action) แบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) ขั้นวางแผน(Planning) 2) ขั้นปฏิบัติตามแผน (Do) 3)ขั้นตรวจสอบวิเคราะห์ (Check) 4) ขั้นปรับปรุงการดำเนินการให้เหมาะสม (Action)⁵ และการประเมินผลหลังการนำรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุไปใช้ในชุมชน โดยประเมินผลจากการเกิด/ไม่เกิดอุบัติเหตุ อัตราการบาดเจ็บ และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในชุมชนมีกรอบแนวคิดที่จะศึกษาตามประเด็นดังต่อไปนี้

ระยะที่1วิเคราะห์สถานการณ์

การวิเคราะห์สถานการณ์/ปัจจัย

ปัจจัยนำ

- ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
- ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการขับซึ่รถจักรยานยนต์
- การรับรู้
- การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- การรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- การรับรู้ผลดี และผลประโยชน์ต่อการเกิด

อุบัติเหตุ

ปัจจัยเอื้อ

- การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล
- นโยบายอุบัติเหตุ
- กฎหมายจราจร

ปัจจัยเสริม

- การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ

พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์

ระยะที่2 การดำเนินการ

การสร้างรูปแบบ

- ค้นหาข้อมูลให้บุคคลที่เกี่ยวข้อง
- สร้างรูปแบบ/ขับเคลื่อนโดยภาคีเครือข่าย
- สุขภาพที่เกี่ยวข้องโดยใช้ องค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ บุคคล สิ่งแวดล้อม ถนน
- รถจักรยานยนต์ ใช้วงจรการพัฒนาคุณภาพ 4 ขั้นตอนได้แก่ PDCA)

1.วางแผน(Planning)

- ประชุมวางแผน กำหนดเป้าหมาย

กิจกรรม,ตัวชี้วัด

2.ปฏิบัติ (Do)

- มอบหมายหน้าที่หน่วยงานรับผิดชอบ
- ปฏิบัติตามแผนตามแผนที่วางไว้

3.ตรวจสอบ(Check)นำมาวิเคราะห์

- ประชุมศปด.ตำบล
- ประเมินผลกระทบงาน
- ติดตามผลการดำเนินงาน

4.ปรับปรุงดำเนินการให้เหมาะสม(Action)

- ค้นหาข้อมูล
- สรุปผลการดำเนินงาน
- การยืนยันรูปแบบโดยคณะกรรมการศปด.ตำบลหนองหญ้าไซ

ระยะที่3การประเมินผล

การประเมินผลการใช้

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุของตำบลหนองหญ้าไซ

(PERM MODEL)

- การเกิด/ไม่เกิดอุบัติเหตุ
- อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีการวิจัย

รูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ(Action Research)

ประชากร คือ ประชาชนอายุ 15-50 ปี ที่อยู่ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานีจำนวน 3,210 คน

กลุ่มตัวอย่าง มี 2 กลุ่ม ได้แก่

1. ประชาชนอายุ 15-50 ปี ที่สมัครใจเข้าร่วมโครงการ และเป็นผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี จำนวน 343 คน

โดยใช้สูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนของประชากร ดังนี้

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

ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) โดยนำรายชื่อประชาชนที่มีอายุระหว่าง 15-50 ปี อาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี มาRandomโดย Computer จนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ คำนวณได้

เกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง (Inclusion criteria) ใช้เกณฑ์ดังนี้

1) กลุ่มประชาชนอายุ 15-50 ปี ทั้งเพศชายและเพศหญิง ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

2) สามารถสื่อสารและเข้าใจภาษาไทย

3) ยินดีเข้าร่วมในการศึกษา

4) เป็นบุคคลที่อาศัยอยู่ในพื้นที่

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

3. ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิประเมินรูปแบบ 7 ท่าน คัดเลือกแบบเจาะจง

ขั้นตอนดำเนินการวิจัย แบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน คือ

1) เก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกและสนทนากลุ่มภาคีเครือข่ายเพื่ออธิบายปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทำความเข้าใจอย่างลุ่มลึกว่าปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจราจรในตำบลหนองหญ้าไซเป็นอย่างไร ต่อจากนั้นนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เชื่อมต่อกับข้อมูลในการศึกษาในขั้นตอนที่ 2

2) เก็บข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้การสอบถามในกลุ่มประชาชนอายุ 15 – 50 ปี จำนวน 343 คน เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์และศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยใช้แนวคิดทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ไปสู่การสร้างและยืนยันรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ระยะที่ 2 เป็นการสร้างและยืนยันรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยผ่านความเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยใช้วิธีการสนทนากลุ่มผ่านการขับเคลื่อนของแกนนำเครือข่ายสุขภาพระดับตำบล จากนั้นยืนยันผลโดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซ และนำสู่การปฏิบัติ

ระยะที่ 3 ประเมินผลรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยการสนทนากลุ่ม การตอบแบบสอบถาม และเปรียบเทียบอัตราบาดเจ็บและอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจากปีที่ผ่านมา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึกใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามปัจจัยทางชีวสังคม จำนวน 13 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามด้านปัจจัยนำ มี 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุ มีข้อคำถามทั้งหมด 20 ข้อ ลักษณะของคำถามเป็นการเลือกตอบว่า ใช่ หรือ ไม่ใช่ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนคำถามเชิงบวก “ใช่” คะแนนเท่ากับ 1 “ไม่ใช่” คะแนนเท่ากับ 0 คำถามเชิงลบ “ใช่” คะแนนเท่ากับ 0 “ไม่ใช่” คะแนนเท่ากับ 1

ตอนที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบสอบถามแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) ให้เลือก 4 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้ ข้อคำถามเชิงบวก “เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คะแนนเท่ากับ 4 “เห็นด้วย” คะแนนเท่ากับ 3 “ไม่เห็นด้วย” คะแนนเท่ากับ 2 “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คะแนนเท่ากับ 1 ข้อคำถามเชิงลบ “เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คะแนนเท่ากับ 1 “เห็นด้วย” คะแนนเท่ากับ 2 “ไม่เห็นด้วย” คะแนนเท่ากับ 3 “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คะแนนเท่ากับ 4

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ มีทั้งหมด 3 ตอน ดังนี้

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

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

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

ส่วนที่ 4 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 5 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยเสริมการได้รับข้อมูลจากสื่อต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจาก

บุคคลในครอบครัว 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 6 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนข้อคำถาม 25 ข้อ ข้อคำตอบใช้มาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ ได้แก่ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัตินานๆ ครั้ง และไม่เคยปฏิบัติเลย เกณฑ์การให้คะแนน ข้อคำถามเชิงบวกโดยกำหนดเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้ “ปฏิบัติเป็นประจำ” คะแนนเท่ากับ 4 “ปฏิบัติบ่อยครั้ง” คะแนนเท่ากับ 3 “ปฏิบัตินานๆ ครั้ง” คะแนนเท่ากับ 2 และ “ไม่เคยปฏิบัติเลย” คะแนนเท่ากับ 1 ข้อคำถามเชิงลบ “ปฏิบัติเป็นประจำ” คะแนนเท่ากับ 1 “ปฏิบัติบ่อยครั้ง” คะแนนเท่ากับ 2 “ปฏิบัตินานๆ ครั้ง” คะแนนเท่ากับ 3 และ “ไม่เคยปฏิบัติเลย” คะแนนเท่ากับ 4

ส่วนที่ 7 แร่งสนับสนุนทางสังคม เป็นแบบสอบถามที่เกี่ยวกับการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ประกอบด้วย หมวดการเข้าร่วม การมีกิจกรรม และการมีกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจำนวน 6 ข้อ เป็นแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 3 ระดับคือ เพียงพอ ได้ 3 คะแนน หมายถึง กิจกรรมในข้อความ ได้รับอย่างสม่ำเสมอ ไม่เพียงพอได้ 2 คะแนน หมายถึง กิจกรรมในข้อความ ได้รับบ้าง บางครั้ง ไม่เคยได้รับ ได้ 1 คะแนน หมายถึง กิจกรรมในข้อความ ไม่เคยได้รับ ซึ่งผู้วิจัยใช้เกณฑ์ในการแบ่งระดับคะแนนของเบสท์ ดังนี้ ค่าเฉลี่ย 3.68 -5.00 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนในระดับมาก ค่าเฉลี่ย 2.34 -3.67 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 1.00 -2.33 หมายถึง ได้รับแรงสนับสนุนในระดับน้อย

ส่วนที่ 8 การสนับสนุนกลุ่มแบบมีโครงสร้าง และแบบบันทึกการสนับสนุนกลุ่มที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

ส่วนที่ 9 การประชาคม

ส่วนที่ 10 แบบสอบถามเกี่ยวกับการใช้รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale) โดยประกอบด้วย ข้อคำถามจำนวน 16 ข้อ มีเกณฑ์การพิจารณาระดับความคิดเห็นด้านต่างๆ 5 ระดับ คือ 5 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับมากที่สุด 4 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับมาก 3 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับปานกลาง 2 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับน้อย 1 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับน้อยที่สุด มีเกณฑ์การแปลความหมายค่าเฉลี่ยโดยใช้เกณฑ์จุดกึ่งกลาง⁶ ดังนี้ ค่าเฉลี่ย 4.51-5.00 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 3.51-4.50 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับมาก ค่าเฉลี่ย 2.51-3.50 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 1.51-2.50 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 1.00-1.50 หมายถึง มีความคิดเห็นระดับน้อยที่สุด

การพิทักษ์สิทธิและจริยธรรมการวิจัย

โครงการวิจัยนี้ผ่านการพิจารณาและรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี รหัสโครงการ UDREC 10867 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2567

ผลการวิจัย

ระยะที่ 1 ขั้นตอนที่ 1 ปัจจัยเชิงสาเหตุต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี การศึกษาระยะนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 คน พบว่า ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ มี 4 ปัจจัยได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านถนน ปัจจัยด้านยานพาหนะ นอกจากนั้นยังพบจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยๆ 11 จุด

ระยะที่ 1 ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ การศึกษาระยะนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 343 ตัวอย่าง ซึ่งแสดงผลการศึกษาดังต่อไปนี้

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
2. 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
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
ระดับมัธยมศึกษา	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
5000 – 10000 บาท	15	4.4
10,001-15,000 บาท	12	3.5
6. ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	71	20.7
ไม่มี	272	79.3

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

ข้อมูลปัจจัยทางชีวสังคม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
7. ระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์		
<10 ปี	168	49.0
10 ปี	130	37.9
>10 ปี	45	13.1
8. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	142	41.4
ไม่มี	201	58.6
9. เคยถูกตำรวจจับกุมความผิดเกี่ยวกับการผิดกฎจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์		
เคย	35	10.2
ไม่เคย	308	89.8
10. ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์		
เป็น	252	73.5
ไม่เป็น	91	26.5
11. การทำประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์		
ทำประกัน	246	71.7
ไม่ได้ทำประกัน	97	28.3
12. การมีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเอง		
มี	315	91.8
ไม่มี	28	8.2
13. การมีหมวกนิรภัยให้ผู้ซ้อนท้าย		
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
1. ระดับความรู้		
มาก	337	98.3
ปานกลาง	5	1.4
น้อย	1	0.3
2. ระดับทัศนคติ		
มาก	187	54.5
ปานกลาง	150	43.7
น้อย	6	1.8
3. ระดับการรับรู้		
3.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยง		
มาก	102	29.7
ปานกลาง	236	68.8
น้อย	5	1.5
3.2 การรับรู้ความรุนแรง		
มาก	207	60.3
ปานกลาง	133	38.8
น้อย	3	0.9
3.1 การรับรู้ผลดีและผลประโยชน์		
มาก	210	61.2
ปานกลาง	130	37.9
น้อย	3	0.9

3. ปัจจัยเอื้อ พบว่า ระดับปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล นโยบายกฎหมายจราจร 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
ระดับปัจจัยเอื้อ		
มาก	163	47.5
ปานกลาง	139	40.5
น้อย	41	12.0

4. ปัจจัยเสริม พบว่า ระดับปัจจัยเสริมของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก 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

4. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.7 รองลงมา อยู่ในระดับปานกลาง 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

5. 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

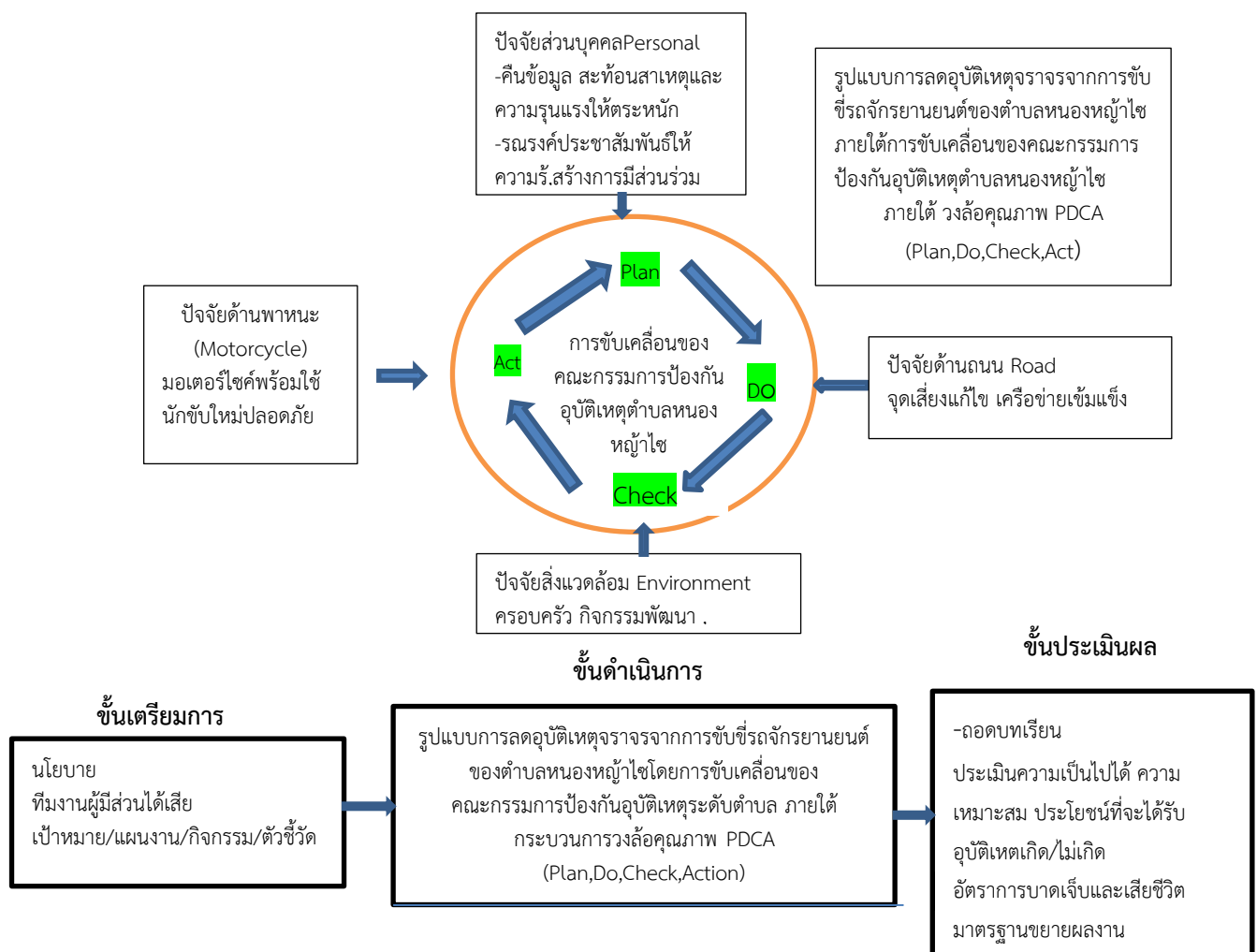
ตารางที่ 7 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์

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

ระยะที่ 2 การสร้างและยืนยันรูปแบบในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการขับเคลื่อนของคณะกรรมการเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสว่างวีรกรรม จังหวัดอุดรธานี การศึกษาระยะนี้ เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ เพื่อให้มีรูปแบบการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการขับเคลื่อนของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซ พบว่า การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการขับเคลื่อนของคณะกรรมการเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซ ภายใต้แนวคิดการพัฒนาคุณภาพคุณภาพอย่างต่อเนื่อง PDCA (Plan, Do, Check, Act) ซึ่งประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ครอบคลุม 4 ประเด็นหลัก ดังนี้ **ขั้นตอนที่ 1** ขั้นเตรียม ประกอบด้วย 1) กำหนดนโยบาย 2) โครงสร้างทีม 3) แผนงาน **ขั้นตอนที่ 2** ขั้นดำเนินการ ประกอบด้วยปฏิบัติตามแผนงานครอบคลุม 4 ประเด็นหลัก ดังนี้ 1. ประเด็นด้านบุคคล (P: Personal = การคืนข้อมูลสถานการณ์ เพื่อสร้างความตระหนักของผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ สะท้อนสาเหตุและร่วมคิด ร่วมกำหนดนโยบาย วางแผน

ลดพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยคืนข้อมูลในที่ประชุมสัญจรแกนนำเครือข่ายในตำบลประจำเดือน ในการประชุมประจำเดือน อสม. และจัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในกลุ่มแกนนำเครือข่ายแล้วถอดบทเรียน กิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ทางสื่อต่างๆโดยหอกระจายข่าว ให้ความรู้แกนนำต้นแบบ(Idol road safety) 2.ประเด็นด้านถนน (R: Road = การขับเคลื่อนโดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซ ร่วมวิเคราะห์ปัญหาในเวทีประชุมหัวหน้าส่วนราชการ ผลการวิเคราะห์ถนนพบจุดเสี่ยง 11 จุด ลักษณะจุดเสี่ยงที่พบแบ่งออกเป็น 6 ลักษณะ คือ 1)มีผิวขรุขระไม่เรียบ เป็นคลื่น 2.ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ 3)ทางแยกตัด 4)มีสิ่งบดบังทัศนวิสัย 5.มีด แสงสว่างไม่เพียงพอ 6)ทางโค้ง' ได้มีการแบ่งการแก้ไขอุบัติเหตุด้านถนนออกเป็น 2 ประเด็น คือ สามารถแก้ไขได้เองทันที โดยเทศบาลหนองหญ้าไซเข้ามารับผิดชอบปรับปรุงทันที และส่วนที่แก้ไขไม่ได้ด้วยตัวเอง และแก้ไขไม่ได้โดยทันที ได้นำข้อมูลส่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3.ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม (E: Environment = สิ่งแวดล้อม โดยนำทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม การสนับสนุนด้านการช่วยเหลือ ให้มีกิจกรรมโดยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซ นำจัดกิจกรรมพัฒนาในทุกวันพระ และวันสำคัญของชาติ การมีส่วนร่วมในทุกภาคส่วนจากกองทุนเครือข่ายการสนับสนุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ 4.ประเด็นด้านยานพาหนะ (M: Motorcycle = การปรับแต่งความไม่พร้อมใช้ของจักรยานยนต์ เป็นอีกสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เอากระจกมองหลังออก ปรับแต่งให้เกิดเสียงดัง แนวทางแก้ไขสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ 4 ปัจจัย (PDCA) เพื่อให้รูปแบบมีการใช้อย่างสม่ำเสมอในแต่ละประเด็น สร้างความต่อเนื่องและยั่งยืน **ขั้นตอนที่ 3** ขึ้นประเมินผล ประกอบด้วยการตรวจเช็คผลตามวัตถุประสงค์ของแต่ละกิจกรรม เช็ผลตามรอบในการนิเทศงานดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ระยะที่ 3 การประเมินรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในตำบลหนองหญ้าไซ เป็นการประเมินหลังมีการใช้รูปแบบไปใช้แล้ว เพื่อประเมินกิจกรรมของรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยการขับเคลื่อนของการขับเคลื่อนของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซ ภายใต้วงล้อคุณภาพ PDCA โดยการประเมินจากผู้เชี่ยวชาญที่ให้ความคิดเห็นเชิงวิชาการ โดยพิจารณาใน 4 ประเด็น คือ ความเป็นไปได้ ความเป็นประโยชน์ ความเหมาะสม และความถูกต้องครอบคลุม ในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี พบว่า ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าการกิจกรรมตามรูปแบบมีความเหมาะสมที่สุดโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด (\bar{X} = 4.51, S.D. = 0.61) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากที่สุดทุกด้าน ได้แก่ ความเป็นไปได้ (Feasibility) (\bar{X} = 4.51, S.D. = 0.53) ความเป็นประโยชน์ (Utility) (\bar{X} = 4.35, S.D. = 0.58) ความเหมาะสม (Propriety) (\bar{X} = 4.56, S.D. = 0.64) ความถูกต้องครอบคลุม (Accuracy) (\bar{X} = 4.62, S.D. = 0.69) ดังตารางที่ 8 และมีการประเมินจากอัตราการบาดเจ็บ/เสียชีวิตโดยการเปรียบเทียบอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2566 (ตุลาคม 2565 – กันยายน 2566) - ปี 2567 (1 ตุลาคม 2566 – 31 กรกฎาคม 2567) ก่อนและหลังการใช้รูปแบบ พบว่า อัตราการบาดเจ็บจาก 1536.05 ต่อแสนประชากร (108 คน) ลดลงเหลือ 1336.94 ต่อแสนประชากร (94 คน) อัตราการเสียชีวิตจาก 85.34 ต่อแสนประชากร (6 คน) ลดลงเหลือ 28.45 ต่อแสนประชากร (2 คน)

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการประเมินรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซในมุมมองผู้เชี่ยวชาญ (n=7)

ด้าน/รายการประเมิน	\bar{X}	S.D.	แปลผล
1. ความเป็นไปได้ (Feasibility)	4.51	0.61	มากที่สุด
1.1 รูปแบบการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซโดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่ายนำไปใช้จริง	4.45	0.52	มาก
1.2 รูปแบบการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซโดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่ายมีความสอดคล้องกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุของตำบลหนองหญ้าไซโดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย	4.38	0.06	มาก
1.3 รูปแบบการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซโดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่ายที่ได้ไม่มีความซับซ้อนและยุ่งยากในทางปฏิบัติ	4.39	0.55	มาก
1.4 รูปแบบที่ได้สามารถนำไปใช้กับพื้นที่อื่นที่มีสภาพปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์	4.64	0.42	มากที่สุด
1.5 รูปแบบที่ได้มีความเหมาะสมกับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำบลหนองหญ้าไซ	4.19	0.58	มาก
2. ความเป็นประโยชน์ (Utility)	4.51	0.53	มากที่สุด
2.1 รูปแบบที่ได้เป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่ช่วยให้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์	4.18	0.57	มาก
2.2 รูปแบบที่ได้เป็นประโยชน์ต่อครอบครัวที่มีบุคคลในครอบครัวขับขี่รถจักรยานยนต์	4.21	0.63	มาก
2.3 รูปแบบที่ได้เป็นประโยชน์ต่อชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์	4.68	0.56	มากที่สุด
2.4 รูปแบบที่ได้เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ในชุมชนตำบลหนองหญ้าไซ	4.51	0.54	มากที่สุด
2.5 รูปแบบที่ได้เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐในการลดการะค่ารักษาจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ	4.48	0.55	มากที่สุด

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการประเมินรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซในมุมมองผู้เชี่ยวชาญ (n=7) (ต่อ)

ด้าน/รายการประเมิน	\bar{x}	S.D.	แปลผล
3. ความเหมาะสม (Propriety)	4.35	0.58	มากที่สุด
3.1 รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซมีความสอดคล้องกับบริบทของชุมชนตำบลหนองหญ้าไซ	4.39	0.57	มาก
3.2 รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่ายมีความเหมาะสมที่จะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำรูปแบบนี้ไปใช้	4.73	0.68	มากที่สุด
3.3 รูปแบบนี้เมื่อนำไปใช้มีความสอดคล้องกับกฎหมาย ยุทธศาสตร์นโยบายของภาครัฐ เกี่ยวกับการลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร	4.28	0.69	มาก
4. ความถูกต้องครอบคลุม (Accuracy)	0.56	0.64	มากที่สุด
4.1 รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย มีกิจกรรมที่ถูกต้อง ครอบคลุมต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์	4.26	0.61	มาก
4.2 รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ โดยการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย ได้มีกิจกรรมที่ถูกต้อง ครอบคลุมต่อสภาพปัญหาการขับขี่รถจักรยานยนต์	4.89	0.61	มากที่สุด
4.3 รูปแบบการปรับเปลี่ยนการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีเนื้อหา/สาระ ถูกต้องครอบคลุมกับข้อกฎหมาย ยุทธศาสตร์ นโยบาย ของภาครัฐ ในการแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บบนท้องถนน	4.71	0.89	มากที่สุด
เฉลี่ยทุกด้านโดยรวม	4.51	0.61	มากที่สุด

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองหญ้าไซของ ปี 2566 (ตุลาคม 2565 – กันยายน 2566) - ปี 2567 (1 ตุลาคม 2566 – 31 กรกฎาคม 2567)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนเสียชีวิต	อัตราต่อแสนประชากร	
			อัตราบาดเจ็บ	อัตราตาย
2566	108	6	1536.05	85.34
2567	94	2	1336.94	28.45

6. ผลการถอดบทเรียนจากการสนทนากลุ่มเครือข่าย สรุปได้ว่า สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตำบลหนองหญ้าไซอยู่ในระดับรุนแรง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ สาเหตุด้านกายภาพของถนน และสาเหตุด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์โดยประมาณ ได้มีมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยมาตรการทางสังคม “ตามกฎหมาย ลดเร็ว เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย” หมายถึง ขับรถตามกฎหมายจราจร ไม่ขับเร็ว ไม่ขับขณะมีเมามา และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในขณะที่ขับขี่ นอกจากนั้นยังพบจุดเสี่ยงที่ต้องระวังในการขับขี่ 11 จุด การแก้ไขปัญหาแบ่งเป็น 2 ส่วน คือส่วนที่แก้ไขได้ทันที ได้แก่ การจัดตั้งคณะทำงานในระดับตำบลเพื่อขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุ การจัดเวรในการรักษาความปลอดภัย การกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยโดยการปรับเงิน การรณรงค์เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ กิจกรรมเฝ้าระวัง 7 วันอันตรายช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ และส่วนที่แก้ไขไม่ได้โดยทันที ได้แก่ การซ่อมแซมถนนและป้ายจราจรต่างๆ

การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะประสบความสำเร็จได้จะต้องอาศัยความร่วมมือจากเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการแก้ไขปัญหาและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนตามพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น 2 แนวทางคือ แนวทางที่สามารถกระทำได้

พื้นที่ และแนวทางที่ไม่สามารถกระทำได้ที่ ซึ่งแนวทางที่สามารถแก้ไขได้ทั้งหมดที่ ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าไซ และโรงเรียนหนองไผ่พริ้งเจริญ การปรับเงินผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเบื้องต้นปรับในการไปเข้าร่วมประชุมสัญจรในพื้นที่ โดยปรับคนละ 20 บาท การรณรงค์เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักทางหอกระจายข่าวอย่างต่อเนื่อง กิจกรรมเฝ้าระวังอันตรายในช่วง 7 วันอันตรายช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ การเคาะประตูบ้านสร้างความตระหนัก กิจกรรมตีปึกแมงขึ้นาก โดยผู้นำและอสม. มีการจัดกิจกรรมดำเนินการตลอดระยะเฝ้าระวังอย่างเข้มข้น ส่วนแนวทาง การแก้ไขปัญหาที่ไม่สามารถทำได้โดยพื้นที่ ได้แก่ การซ่อมแซมถนนป้ายจราจรต่าง ๆ เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านงบประมาณในการดำเนินการ ซึ่งจะต้องมีการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกหลายหน่วยงาน

อภิปรายผลการวิจัย

รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยการขับเคลื่อนของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุตำบลหนองหญ้าไซภายใต้หลักการบริหารจัดการเชิงคุณภาพตามวงจรเดมมิง(Deming Cycle) PDCA มาปรับใช้ในการดำเนินงาน ได้แก่การวางแผน(Planning)2การปฏิบัติตามแผน(Do) 3)การตรวจสอบ วิเคราะห์(Check) 4)การปรับปรุง

ครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ การป้องกันด้านบุคคล(Personal) ด้านสิ่งแวดล้อม(Environment) ด้านถนน(Road) และรถจักรยานยนต์(Motorcycle)⁷ ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่ได้มาจากจากแกนนำเครือข่ายสุขภาพภาคพื้นที่ทุกภาคส่วน เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนภายใต้กระบวนการคุณภาพโดย PDCA ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทุกขั้นตอนของการวิจัยและพัฒนาเกิดการรับรู้ร่วมกัน ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมดำเนินการ และร่วมประเมิน โดยให้ความสำคัญในการวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์สถานการณ์ วิเคราะห์จุดเสี่ยง และการแบ่งปันมาใช้ในการบริหารจัดการที่ดีในครั้งนี้ ทั้ง คน เงิน ของ และเทคโนโลยีฐานข้อมูล เพื่อให้การบูรณาการจากทีม สหวิชาชีพ และทีมเครือข่ายชุมชนอย่างมีส่วนร่วม จนเกิดมาตรการแก้ไขปัญหาร่วมกันอย่างจริงจัง ตั้งแต่การจัดการข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ การสอบสวนการบาดเจ็บ การแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน การออกมาตรการแก้ไขที่ตรงจุด การกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน และมีการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี มีความสอดคล้องกับบริบทพื้นที่ ตอบสนองต่อปัญหาประชาชนในพื้นที่ การพัฒนารูปแบบการดำเนินงาน เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ที่พัฒนาขึ้น โดยใช้ ใช้หลักการ PDCA ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดี จากการเปรียบเทียบอัตรา การบาดเจ็บ และเสียชีวิตต่อแสนประชากรจากอุบัติเหตุทางถนนปี (ตุลาคม 2565 – กันยายน 2566) - ปี 2567 (1 ตุลาคม 2566 – 31 กรกฎาคม 2567) ก่อนและหลังการใช้รูปแบบ พบว่า อัตราการบาดเจ็บจาก 1536.05 ต่อแสนประชากร (108 คน) ลดลงเหลือ 1336.94 ต่อแสนประชากร (94 คน) อัตราการเสียชีวิตจาก 85.34 ต่อแสนประชากร (6 คน) ลดลงเหลือ 28.45 ต่อแสนประชากร (2 คน)

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยนำด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($p<0.001$) สอดคล้องกับการศึกษาของ จักกฤษ เสง และคณะ⁸ ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้มารับบริการโรงพยาบาลบ้านดำนลานลอย อำเภอบ้านดำนลานลอย จังหวัดสุโขทัย และ ธวัช เอกสันติ และคณะ⁹ ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสาธารณสุขศาสตร์มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ($p<0.001$) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ($p<0.032$) และการรับรู้ผลดี และ

ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ($p < 0.001$) สอดคล้องกับการศึกษาของอรุทัย อับดุล และคณะ¹⁰ ที่ศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และปัจจัยเสริมด้านการได้รับข้อมูลต่างๆ การได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัวเพื่อนร่วมงาน เจ้าหน้าที่สาธารณสุข เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่อื่นๆ ($p < 0.043$) สอดคล้องกับการศึกษาของของตันติมา สุนิวัชรานพงษ์¹¹ ซึ่งศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามารามิบัติ กรุงเทพมหานคร

ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ปัจจัยนำด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ ($p = 0.124$) สอดคล้องกับการศึกษาของตันติมา สุนิวัชรานพงษ์¹¹ ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามารามิบัติ กรุงเทพมหานคร และอัจฉรา อิ่มน้อย และคณะ¹² ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ และปัจจัยเอื้อ ($p = 0.784$) ได้แก่ การจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล นโยบาย และกฎจราจร ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของตันติมา สุนิวัชรานพงษ์¹¹ ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามารามิบัติ กรุงเทพมหานคร สาเหตุอาจมาจากบริบทของพื้นที่ที่แตกต่างกัน ชนชาติพันธุ์ที่แตกต่างกัน โดยชาวตำบลหนองหญ้าไซมีชาติพันธุ์เป็นชาวกูไท ซึ่งจะมีวิถีการดำรงชีวิตที่แตกต่างกันหรือแม้กระทั่งช่วงเวลาที่แตกต่างกัน จึงทำให้ผลการศึกษานี้ไม่สอดคล้องกันก็เป็นได้

ข้อเสนอแนะ

1. ผู้บริหารควรให้การสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยกำหนดนโยบายให้ชัดเจนและส่งเสริมการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

2. ควรมีการขยายผลการใช้รูปแบบ ไปยังหน่วยงานอื่นๆ โดยส่งเสริมให้ภาคีเครือข่าย มีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน

เอกสารอ้างอิง

1. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 11 กรกฎาคม 2566]. เข้าถึงจาก <https://www.thairsc.com/data-compare>
2. โรงพยาบาลวังสามหมอ. ฐานข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนน ปี 2562-2566 อุดรธานี; 2566.
3. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน. ปี 2565-2570 [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 11 กรกฎาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://ddc.moph.go.th/>
4. โรงพยาบาลวังสามหมอ. ฐานข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนปี 2562-2566 อุดรธานี; 2566.
5. กนิษฐา สนเผือก. การศึกษาการมีส่วนร่วมการประกันคุณภาพการศึกษาของบุคลากรคณะพัฒนาการนา การท่องเที่ยว [อินเทอร์เน็ต]. 2565. [เข้าถึงเมื่อ 11 กรกฎาคม 2566]. 2566. เข้าถึงจาก https://tdsresearch.mju.ac.th/government/25570417143814_TDSresearch/Doc_255707021032_08_487348.pdf
6. บุญชม ศรีสะอาด. การวิจัยเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น; 2553.

7. ภูวดล พลศรี, ประดิษฐ์ มะลิ โพธิพิมพ์. การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
ชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสน์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัด
นครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ 2558:4(1);66-76.
8. จักกฤษ เสงลา, มงคล รัชชะ, อนุ สุราช. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของผู้มารับบริการโรงพยาบาลบ้านด่านลานหอย อำเภอบ้านด่านลานหอย จังหวัดสุโขทัย.วารสาร
รามคำแหง ฉบับบัณฑิตวิทยาลัย [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2566] :เข้าถึงได้
จาก : <https://rujogs.ro.ac.th>.
9. ธวัช เอกสันติ, กมลทพย์ ลมไธสง, นิศารัตน์ มุลกระโทก, อนุสา ชินราช.พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา.
วารสารมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566]. เข้าถึงได้
จาก: <http://sutlib2.sut.ac.th>.
10. อรรถัย อับดุลหะ, สะฟีอิน เจ๊ะเงาะ, นิศารัตน์ ประสีทอง, ซาลีน่า พันชู. ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่
เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. การประชุมหาดใหญ่วิชาการระดับชาติ
และนานาชาติครั้งที่11; มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ [อินเทอร์เน็ต]. 2562 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม
2566]. เข้าถึงจาก: <https://www.hu.ac.th>.
11. ตันติมา สุนิวัชรานพวงษ์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามธิบดี กรุงเทพมหานคร.
[วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกริก; 2560.
12. อัจฉรา อิ่มน้อย, ศิวีย์ โพธิ์ชัย, ภิรมย์ รัชตะนันท์, จิตราภรณ์ โพธิ์อุ่น. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ [อินเทอร์เน็ต].
2564. [เข้าถึงเมื่อวันที่30 กันยายน2566] เข้าถึงได้จาก: <https://cnu.ac.th>.