



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

การพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ

ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

Development of Systems and Operating Mechanisms for Improving the
Quality of Life at the District Level to Solve the Problem of Traffic Accidents,
Muang District, Uttaradit Province.

สมชาย ทองกระสัน*

Somchai Thongkrasan*

(Received : November 7, 2022 / Revised : November 14, 2022 / Accepted : December 24, 2022)

บทคัดย่อ

การวิจัยและพัฒนานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ เพื่อพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์และเพื่อประเมินประสิทธิผลระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 465 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แนวทางการสัมภาษณ์ ประเด็นการประชุมเชิงปฏิบัติการ และแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า แนวทางและวิธีการที่เหมาะสม ในการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ เน้นการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ในการกำหนดเป้าหมายและแนวทางแก้ไขปัญหาในพื้นที่รวมทั้งมีแผนปฏิบัติงานบูรณาการงบประมาณ โดยมีกิจกรรมที่ได้มาจากร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมดำเนินการและร่วมประเมินผล เน้นการประชาสัมพันธ์ รณรงค์เพื่อปลูกฝังความตระหนักโทษ และความเสี่ยง ให้ความรู้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สร้างแหล่งเรียนรู้ รณรงค์สร้างกระแสและความตระหนักด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ในเรื่อง การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร นอกจากนี้ควรเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจจับอย่างเข้มงวดและครอบคลุมพื้นที่ การดำเนินงานวิจัยนำไปสู่การปฏิบัตินี้ ทำให้อัตราการเสียชีวิตของอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ ลดลงจากในปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 42.61 เป็นร้อยละ 30.15 ใน ปี พ.ศ. 2565

คำสำคัญ: การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร, การพัฒนาคุณภาพชีวิต

*นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรดิตถ์

*Plan and Policy Analyst, Senior Professional Level, Uttaradit Provincial Health Office.

Corresponding author. E-Mail : somchai.thong@gmail.com 093-1380880



Abstract

This research and development aim to study general knowledge about traffic laws, traffic law practices of people in Muang District, Uttaradit Province. To develop of systems and operating mechanisms and assessing the effectiveness systems and operating mechanisms for improving the quality of life at the district level to solve the problem of traffic accidents, Muang District, Uttaradit Province. The sample group includes 465 people involved in solving traffic accidents in Uttaradit Province. Data were collected using the research instruments included guidelines for in-depth interview, workshop topics, and questionnaires. Quantitative data were analyzed using percentage, frequency, mean and standard deviation. Qualitative data were analyzed using content analysis.

The results from a study showed that appropriate approaches and methods in the implementation of the development of quality of life at the district level to solve the problem of traffic accidents in Muang District Uttaradit Province. Emphasize the participation of network partners in setting targets and solutions in the area, including an integrated budget action plan with activities derived from joint thinking and planning Participate in action and participate in evaluation. focus on public relations Campaign to raise awareness of punishment and risk Educate people to comply with traffic laws create learning resources Campaign to create trends and awareness of traffic accident prevention safe driving behavior Modification of driver behavior in regard to compliance with traffic laws and should increase the intensity of law enforcement Strict detection and coverage. Research operations lead to this practice. causing the death rate of traffic accidents Mueang Uttaradit District Uttaradit Province decreased from 42.61 percent in 2021 to 30.15 percent in 2022.

Key Words: Solving traffic accident problems, Improving the quality of life



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิต

บทนำ

ปัจจัยสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสามารถแยกพิจารณาตามองค์ประกอบของระบบขนส่งทางถนน อันได้แก่ คน ยานพาหนะ และถนนและสิ่งแวดล้อม แต่องค์ประกอบที่สำคัญที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็คือ ปัจจัยทางด้านคน ซึ่งองค์ประกอบปัจจัยเสี่ยงทางด้านคนที่ส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างเช่น ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความพร้อมทางร่างกายในการขับขี่ ผู้ขับขี่ขาดทักษะในการขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดประสบการณ์ในการใช้เส้นทางหรือการใช้ยานพาหนะ ผู้ขับขี่ขาดศักยภาพในการตัดสินใจที่ปลอดภัย ผู้ขับขี่ใช้สารเสพติดหรือของมีเมาขณะขับขี่ ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความประมาทหรือมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิเช่น ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ขับรถด้วยความประมาท ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ขับรถโดยไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตราย เช่น สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติด้านความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความคิดและความเชื่อในการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นการศึกษาปัจจัยทางด้านคน จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยมากที่สุด (นพดล กรประเสริฐและคณะ,2560)

การประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety ได้จัดขึ้นครั้งแรกที่กรุงมอสโก (19-20 พฤศจิกายน 2009) การประชุมครั้งนั้นมีผลลัพธ์สำคัญคือเกิด Moscow's Declaration และ United Nations Decade of Action for Road Safety 2011-2020 การประชุมครั้งที่ 2 จัดขึ้นที่กรุงบราซิล (18-19 พฤศจิกายน 2015) ซึ่งมีผลผลิตสำคัญคือ Brasilia Declaration และ WHO 12 Global Targets and Indicators for Road Safety การประชุมทั้งสองครั้งที่ผ่านมามีเป็น milestone สำคัญของโลกที่ทำให้ทุกประเทศได้ตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนและทำให้เกิดการขับเคลื่อนกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง องค์การอนามัยโลกได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่าเมื่อสิ้น Decade of Action 2011-2020 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกจะต้องลดลงครึ่งหนึ่ง แต่เมื่อถึงสิ้นทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในปี 2020 นี้ องค์การอนามัยโลกได้ประเมินแล้วว่าคงไม่สามารถดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ ความสูญเสียชีวิตจากเหตุบนท้องถนนยังอยู่ในระดับสูงกว่า 1.35 ล้านคนในแต่ละปี (วิทยา ขาติบัญชาชัย,2563)

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization – WHO) เปิดเผยผ่านรายงาน GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018 ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกยังคงเพิ่มขึ้น จากข้อมูลปี 2016 พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 1.35 ล้านคนต่อปี ทั่วโลก หรือทุกหนึ่งชั่วโมง จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน 155 คน รายงานระบุว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 8 ของคนทุกกลุ่มอายุทั่วโลก ปัจจุบันมีผู้เสียชีวิตจากการสาเหตุนี้มากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจาก HIV/เอดส์ วัณโรค หรือโรคอุจจาระร่วง ปัจจุบันอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของเด็กและเยาวชนอายุ 5–29 ปี สำหรับข้อมูลผู้เสียชีวิตรายภูมิภาคตามการแบ่งของ WHO จะพบว่าอัตราการเสียชีวิตจาก



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

อุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในทวีปแอฟริกา อยู่ที่ 26.6 คนต่อประชากร 1 แสนคน รองลงมาคือทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในอัตรา 20.7 คนต่อประชากร 1 แสนคน โดยทวีปที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่ำที่สุดคือ ยุโรป ในตัวเลข 9.3 คนต่อประชากร 1 แสนคน จากรายงานปี 2018 ของ WHO ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยอยู่ที่ 32.7 คนต่อประชากร 1 แสนคน รองลงมาคือเวียดนาม 26.4 คน, มาเลเซีย 23.6 คน, เมียนมา 19.9 คน, กัมพูชา 17.8 คน, ลาว 16.6 คน, ปาปัวนิวกินี 14.2 คน,ติมอร์เลสเต 12.7 คน, ฟิลิปปินส์ 12.3 คน, อินโดนีเซีย 12.2 คน, สิงคโปร์ 2.8 คน (SDG Move, <https://www.sdgmove.com/2021/02/10/who-global-sttut-report-on-road-safety-2018/>)

ตารางที่ 1 ดัชนีความรุนแรง(Severity Index) ของคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจร 100 ครั้ง ปี 2560 ถึง ปี 2564 ที่มา : มูลนิธิไทยโรดส์.2565

ปี พ.ศ.	จังหวัดอุดรดิตถ์	ภาคเหนือ	ระดับประเทศ
2560	54.23	24.34	10.20
2561	37.87	27.09	8.07
2562	38.50	30.25	8.73
2563	51.30	31.57	7.78
2564	13.73	16.39	6.63
ค่าเฉลี่ย	39.13	25.93	8.28

จากตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่าสถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนของประเทศไทยมีดัชนีความรุนแรง(Severity Index) ของคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจร 100 ครั้ง ปี 2560 ถึง ปี 2564 พบว่า ปี2560 เท่ากับ 10.20 ปี 2561 เท่ากับ 8.07 ปี 2562 เท่ากับ 8.73 ปี 2563 เท่ากับ 7.78 ปี 2564 เท่ากับ 6.63 สำหรับจังหวัดอุดรดิตถ์ พบว่า พบว่า ปี2560 เท่ากับ 54.237 ปี 2561 เท่ากับ 37.87 ปี 2562 เท่ากับ 38.50 ปี 2563 เท่ากับ 51.30 และปี 2564 เท่ากับ 13.73 (มูลนิธิไทยโรดส์ ,2565) ทำให้จังหวัดอุดรดิตถ์มีค่าเฉลี่ยดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ตั้งแต่ปี 2560 ถึง 2564 เท่ากับ 39.13 สูงกว่าค่าเฉลี่ยของระดับประเทศเท่ากับ 8.28 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศถึง 30.85 ส่วนจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์เพิ่มขึ้นใน ปี 2564 อย่างน่าตกใจ และอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ค่าเฉลี่ย ปี 2560 ถึง 2564 เท่ากับ 15.78 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของระดับประเทศ ดังตารางที่ 2



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

ตารางที่ 2 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรและอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จังหวัดอุดรดิตถ์

ปี พ.ศ.	จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจร		อัตราการเสียชีวิต ต่อ 100,000 คน	
	จังหวัดอุดรดิตถ์	ประเทศ	จังหวัดอุดรดิตถ์	ประเทศ
2560	118	85,805	14.00	13.22
2561	169	103,261	23.05	12.55
2562	161	99,087	13.68	12.84
2563	115	93,326	13.14	10.9
2564	488	99,855	15.01	9.94
	เฉลี่ย		15.78	11.91

ที่มา : มูนิธิไทยโรดส์.2565

สำหรับอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 6 เดือน ปีงบประมาณ 2562 จำนวน 31 ราย เฉลี่ยเดือนละ 5 ราย ในกลุ่มเสียชีวิตมีจุดเกิดเหตุอยู่ในพื้นที่ตำบลท่าอิฐ 6 ราย บ้านเกาะ ป่าเช่า วังกะพี้ ตำบลละ 4 ราย ผาจุ 3 ราย จ้างาม ด่านนาขาม ตำบลละ 2 ราย ท่าเสา หาดกรวด หาดจั่ว น้ำริด บ้านด่าน ตำบลละ 1 ราย และมี 4 ตำบลที่ยังไม่มีผู้เสียชีวิต คือ วังดิน แสนตอ ขุนผาง และถ้ำฉลอง เดือนที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ พฤศจิกายน 8 ราย ธันวาคม 7 ราย และมีนาคม 8 ราย ช่วงเวลาที่เกิดเหตุบ่อยคือ 20.00 - 23.59 น. 7 ราย และ 00.00-03.59 น. 10 ราย เกิดเหตุในวันเสาร์ อาทิตย์ จันทร์ รวม ร้อยละ 68 เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ร้อยละ 58 พาหนะที่ใช้เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 77 และในกลุ่มนี้ พบว่าเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 90 และดื่มสุรา ร้อยละ 16 (ไม่ทราบร้อยละ 55) ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 26 (ไม่ทราบ ร้อยละ 48) สำหรับการจับ/ปรับตาม 10 มาตรการหลักของสถานีตำรวจภูธรเมืองอุดรดิตถ์ และสถานีตำรวจภูธรวังกะพี้ ในปีงบประมาณ 2562 พบว่าส่วนใหญ่มาจาก 3 ข้อหา คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และขับรถเร็วเกินกำหนด และจากการสำรวจจุดที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและจุดที่เคยเกิดบ่อยเสี่ยงในอำเภอเมือง มีทั้งหมด 75 จุด (อนุชา เรื่องศิริวัฒนกุล และคณะ,2563)

จากสถานการณ์ของสภาพปัญหาดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยต้องการพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงาน การพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนให้เกิดความยั่งยืน จึงได้จัดทำโครงการวิจัยฉบับนี้ขึ้น



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์
2. เพื่อพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์
3. เพื่อประเมินประสิทธิผลระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร ได้แก่ ประชาชนในเขตอำเภอเมืองจังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 147,841 คน จำแนกเป็นในเขตเทศบาล จำนวน 100,979 คน และในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล 46,862 คน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง

1.2.1 กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ประชาชนในเขตอำเภอเมืองจังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 400 ตัวอย่าง ได้มาจากการคำนวณจากสูตร ทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane) แล้วกำหนดเป็นในเขตเทศบาล จำนวน 273 ตัวอย่าง ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล 127 ตัวอย่าง โดยการสุ่มโดยบังเอิญ (Accidental sampling)

1.2.2 กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์ ได้แก่ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ จำแนกเป็น

1.2.2.1 หัวหน้าส่วนราชการ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ ผู้บังคับการตำรวจจังหวัดอุดรดิตถ์ รองผู้กำกับการตำรวจจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ ขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์ รวมจำนวน 5 คน

1.2.2.2 ประชาชน จำนวน 5 คน และตำรวจจราจร จำนวน 5 คน รวมจำนวน 10 คน ได้มาจากการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling)

1.2.2.3 บุคลากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนและข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 10 คน ได้มาจากการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling)

1.2.3 กลุ่มตัวอย่างในการประชุมเชิงปฏิบัติการ ได้แก่ นายอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ ผู้กำกับการตำรวจภูธรเมืองอุดรดิตถ์ นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 1 แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 2 ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาอุดรดิตถ์ ผู้แทนฝ่ายสนับสนุน



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ (สอจร.) ผู้แทนโรงพยาบาลอุดรดิตถ์ ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคโนโลยีอุดรดิตถ์ ผู้รับผิดชอบการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตเทศบาลตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบลเมืองอุดรดิตถ์ กำนัน ผู้ใหญ่บ้านตำบลป่าเป้า จำนวน 30 คน ได้มาจากการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling)

1.2.4 กลุ่มตัวอย่างในการประเมินประสิทธิผล ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จำแนกเป็น ผู้กำกับการตำรวจภูธรเมืองอุดรดิตถ์ รองผู้กำกับการตำรวจจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 1 แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 2 ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาอุดรดิตถ์ ผู้แทนฝ่ายสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ (สอจร.) ผู้แทนโรงพยาบาลอุดรดิตถ์ ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคโนโลยีอุดรดิตถ์ ปลัดอำเภอผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจร จำนวน 10 คน รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 465 คน

2. ขอบเขตด้านเนื้อหา

2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนใน อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

2.2 การพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

2.3 ประเมินประสิทธิผลระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

3. ขอบเขตเชิงพื้นที่

พื้นที่ศึกษาได้แก่ พื้นที่ ในเขตเทศบาลและในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

4. ขอบเขตเชิงระยะเวลางานวิจัยในครั้งนี้ดำเนินการในปี 2563 ถึง ปี 2565

ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นรูปแบบการวิจัยและพัฒนา (Research and development) ได้รับการรับรองจาก คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรดิตถ์ เลขที่ UPHO REC 063/64 การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

การศึกษาในขั้นนี้ผู้วิจัยมีเป้าหมายในการศึกษาความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 400 คน เป็นประชาชนในเขตเทศบาล จำนวน 273 ตัวอย่าง ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล 127 ตัวอย่าง ผู้วิจัยใช้การสุ่มโดยบังเอิญ (Accidental



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

sampling) โดยให้ตอบคำถามใน Google Form จาก(<https://forms.gle/nniPZwSFJsLC33876>) ผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งในและนอกเขตเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ตอบตามความสมัครใจ ได้จำนวนการตอบแบบสอบถามที่สมบูรณ์คิดเป็นร้อยละ 94.50 นำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการดำเนินดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยขั้นตอนนี้ดำเนินการในเดือนมิถุนายน 2564

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

การศึกษาในขั้นนี้ผู้วิจัยมีเป้าหมายในการศึกษาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ โดยการสัมภาษณ์จากหัวหน้าส่วนราชการ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ ผู้บังคับการตำรวจจังหวัดอุดรดิตถ์ รองผู้กำกับการตำรวจจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ ขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์ ประชาชน จำนวน 5 คน ตำรวจจราจร จำนวน 5 คน และบุคลากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 คน รวมทั้งสิ้น 25 คน โดยขั้นตอนนี้ดำเนินการในเดือน กรกฎาคม ถึง สิงหาคม 2564

ขั้นตอนที่ 3 การพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์

การศึกษาในขั้นนี้ผู้วิจัยมีเป้าหมายในการออกแบบและหาวิธีการหรือแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ โดยผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ นายอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ ผู้กำกับการตำรวจภูธรเมืองอุดรดิตถ์ นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 1 แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 2 ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาอุดรดิตถ์ ผู้แทนฝ่ายสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ (สอจร.) ผู้แทนโรงพยาบาลอุดรดิตถ์ ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคโนโลยีอุดรดิตถ์ ผู้รับผิดชอบการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตเทศบาลตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบลเมืองอุดรดิตถ์ กำนัน ผู้ใหญ่บ้านตำบลป่าเต่า จำนวน 30 คน ผู้วิจัยใช้วิธีเชิญผู้เกี่ยวข้องมาประชุม ณ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรดิตถ์

โดยผู้วิจัยมีกระบวนการและวิธีการพัฒนา ดังนี้

1. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อออกแบบระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยใช้เทคนิคการระดมสมอง(Brain storming) เพื่อกำหนดวิธีการหรือแนวทางที่เหมาะสม

2. สร้างรูปแบบ วิธีการหรือแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรขั้นตอนนี้ดำเนินการในเดือนกันยายน 2564



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

3. นำระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรไปสู่การปฏิบัติ ขั้นตอนนี้ดำเนินการในเดือนกันยายน 2564 เป็นต้นไป โดยกองกำกับการตำรวจภูธรเมืองอุดรดิตถ์ นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 1 แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 2 และสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์เป็นผู้ขับเคลื่อน โดยผู้วิจัย ติดตามผลและสังเกตการณ์ทุกเดือน

ขั้นตอนที่ 4 การประเมินประสิทธิผลระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์

ขั้นตอนนี้เป็นการประเมินระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างว่าการพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ นั้นบรรลุผลสำเร็จมากน้อยเพียงใด กลุ่มผู้ให้ข้อมูลประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้กำกับการตำรวจภูธรเมืองอุดรดิตถ์ รองผู้กำกับการตำรวจจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 1 แขวงทางหลวงอุดรดิตถ์ที่ 2 ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาอุดรดิตถ์ ผู้แทนฝ่ายสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดอุดรดิตถ์ (สอจร.) ผู้แทนโรงพยาบาลอุดรดิตถ์ ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคโนโลยีอุดรดิตถ์ ปลัดอำเภอผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจร จำนวน 10 คน เครื่องมือเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ จำนวน 7 คน โดยผู้วิจัยให้ผู้ให้ข้อมูลตอบคำถามใน Google Form จาก (<https://forms.gle/b9P2nZhtCr6dDadLA>) และเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยขั้นตอนนี้ดำเนินการในเดือนมีนาคม 2565

ขั้นตอนที่ 5 สรุปผลและเขียนรายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่

1. แบบสอบถาม

1.1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 10 ข้อ

1.2 ความรู้เรื่องกฎหมายการจราจรประกอบด้วยคำถาม จำนวน 10 ข้อ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบให้เลือกตอบ “ใช่” และ “ไม่ใช่” เกณฑ์การให้คะแนน ถ้าตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน ผู้วิจัยใช้เกณฑ์ในการแปลความหมายคะแนนตามเกณฑ์ของ Bloom (Bloom, 1971 อ้างถึงใน เพชรรัตน์ ศิริสุวรรณ., 2561) ซึ่งใช้เกณฑ์การแปลผลแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนนร้อยละ 80 ขึ้นไป มีความรู้ระดับสูง (ช่วงคะแนน 8 – 10 คะแนน)

คะแนนร้อยละ 60 – 79.99 มีความรู้ระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 6 – 7 คะแนน)

คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 60 มีความรู้ระดับต่ำ (ช่วงคะแนน 0 – 5 คะแนน)

1.3 ความคิดเห็นต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรจำนวน 15 ข้อ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale) แบบลิเคิร์ต (Likert Scale) 5 ระดับ



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

2. แบบสัมภาษณ์

เป็นแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (structure interview) ได้แก่ ความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์สาเหตุหลักที่ทำให้อุบัติเหตุจราจรยังลดลงไม่มากภาคส่วนใดบ้างที่มีส่วนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์และรูปแบบระบบและกลไกการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ ควรเป็นอย่างไร

3. ประเด็นการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อออกแบบและหาวิธีการหรือแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบและกลไก ประเด็น ได้แก่

4. แบบประเมินประสิทธิผลระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ จำนวน 7 ข้อ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale) ของลิเคิร์ท (Likert Scale) 5 ระดับ

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้ค่าร้อยละ(Percentage) ความถี่(Frequency) ค่าเฉลี่ย (Mean)และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา(content analysis)

สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 79.40 มีอายุระหว่าง 46-55 ปี ร้อยละ 33.90 มีการศึกษาสูงสุดคือระดับมัธยมศึกษา /ปวช. ร้อยละ 37.60 มีที่พักอาศัยประจำในเขตเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ ร้อยละ 68.00 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 38.40 พาหนะที่ใช้สำหรับเดินทางบ่อยที่สุด ได้แก่จักรยานยนต์ ร้อยละ 65.10 พาหนะที่ใช้ขับขี่บ่อยที่สุดคือจักรยานยนต์ ร้อยละ 72.00 ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 41.30 ไม่มีปัญหาสุขภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ ร้อยละ 92.10 และส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการจราจร ร้อยละ 46.30

2. ผลการศึกษาความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์พบว่า ในภาพรวมประชาชนมีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 65.25 เมื่อจำแนกเป็น 3 ระดับ พบว่า ข้อที่ประชาชนมีความรู้ในระดับต่ำ มีจำนวน 3 ข้อ ระดับปานกลาง มีจำนวน 3 ข้อ และระดับสูงมีจำนวน 4 ข้อ ข้อที่ประชาชนมีความรู้ในระดับต่ำ ได้แก่ 1. อนุญาตให้ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 2. อนุญาตให้ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์นอกเขตเทศบาลได้ไม่เกิน 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 3. ผู้ขับขี่รถต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าไม่น้อยกว่า 15 เมตร

3. ผลการศึกษาจำนวนข้อและร้อยละข้อที่ตอบผิดของข้อที่ประชาชนมีความรู้ในระดับต่ำจำแนกตาม เพศ อายุ การศึกษา ที่พักอาศัยและอาชีพ พบว่า จำแนกตามเพศ เพศชายตอบผิดมากที่สุดในข้อที่ 1 ข้อที่ 2และข้อที่ 5 จำแนกตามอายุตอบผิดมากที่สุดในข้อที่ 1 ได้แก่ อายุ 13-25 ปี ตอบผิดมากที่สุดในข้อที่ 2



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

และข้อที่ 5 ได้แก่ 26-35 ปี จำแนกตามการศึกษาตอบผิดมากที่สุดในข้อที่ 1 ข้อที่ 2 และข้อที่ 5 ได้แก่ ระดับอนุปริญญา/ปวส. จำแนกตามที่พักอาศัยตอบผิดมากที่สุดในข้อที่ 1 ข้อที่ 2 และข้อที่ 5 ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองอุดรดิตถ์ จำแนกตามอาชีพตอบผิดมากที่สุดในข้อที่ 1 ข้อที่ 2 และข้อที่ 5 ได้แก่ นักเรียน นักศึกษา

4. ผลการศึกษาความคิดเห็นการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ในภาพรวม พบว่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.98$ SD=0.97) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดมี 2 ข้อ คือ ควรสร้างจิตสำนึกในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และใช้เข็มขัดนิรภัยตั้งแต่วัยนักเรียน ($\bar{X} = 4.63$ SD=0.57) และเจ้าหน้าที่ของรัฐทุกภาคส่วนควรเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ($\bar{X} = 4.51$ SD=0.69) ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดได้แก่ การกระทำความผิดกฎจราจรเป็นคดีเล็กน้อยไม่มีความสำคัญต่อสังคม ($\bar{X} = 2.63$ SD=1.50)

5. ผลการศึกษาระบบและกลไกการดำเนินงานการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ พบว่า จังหวัดอุดรดิตถ์ได้มีการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอโดยมีจัดตั้งคณะทำงานในคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) โดยมีสมาชิกมาจากองค์การบริหารส่วนตำบล, เทศบาล, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล, แขวงทางหลวงฯ การดำเนินงานด้านข้อมูล 3 ฐาน ในส่วนของอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ได้ดำเนินการอย่างเป็นระบบ โดยในส่วนของตำรวจและงานสาธารณสุข (โรงพยาบาล) จะมีการรายงานตรงกันเพราะมีการเชื่อมโยงข้อมูลและตรวจเช็คข้อมูลในรายที่มีการรายงานครบร้อยละ 100 จะมีเพียงในส่วนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานของหน่วยงานที่เน้นเพียงร้อยละ 50 ของระบบเท่านั้น แต่มีจุดเด่นที่ทางบริษัทกลางฯ มีจุดพิชิตในการเกิดเหตุที่จะนำมาสู่ฐานข้อมูลได้

ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตมีการบันทึกไว้มาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายส่วน ประกอบด้วย ตำรวจ กู้ชีพ/กู้ภัย เจ้าหน้าที่ฉุกเฉินของโรงพยาบาล และ บริษัทกลางฯ ข้อมูลที่ได้ถูกจัดเก็บโดยหน่วยงานต่างๆ และนำไปใช้เพื่อการประกอบรายงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น ในกรณีของโรงพยาบาล ข้อมูลที่ได้รับจากผู้ป่วย จะถูกนำไปจัดเก็บลงฐานข้อมูลทางด้านสาธารณสุขต่อไป อย่างไรก็ตามจุดแข็งของการทำงานในอำเภอเมืองอุดรดิตถ์มีการประสานความร่วมมือในการจัดเก็บข้อมูลผู้ได้รับการบาดเจ็บและเสียชีวิตอยู่บ้าง (ฐานข้อมูลของตำรวจและฐานข้อมูลของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด) ซึ่งข้อมูลมีความถูกต้องตรงกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีเสียชีวิต แต่ข้อมูลที่จัดเก็บนั้นยังไม่มีระบบและโครงสร้างข้อมูลที่เป็นมาตรฐานที่สามารถสืบค้นข้อมูลร่วมกันได้การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ อุบัติเหตุยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตยังคงไม่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในถนนสายรองตามชุมชนต่าง ๆ รอบเขตเทศบาล สาเหตุหลักที่ทำให้อุบัติเหตุจราจรในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ยังลดลงไม่มากนัก เพราะการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวดพอ ไม่มีการป้องกันที่เข้มข้นในด้านความ



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

ปลอดภัย และวินัยด้านการจราจรของประชาชนอ่อนแอ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในอำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ ควรให้ทุกภาคส่วนที่มีหน้าที่ดำเนินการ ได้แก่ ตำรวจในพื้นที่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กำนันผู้ใหญ่บ้าน หมาตราบการควบคุมเชิงรุกป้องปรามการกระทำผิดทางจราจรและดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยใช้เครื่องมือที่ทันสมัยในการควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

6. แนวทางและวิธีการที่เหมาะสม ในการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ ดังนี้

6.1 จำแนกพฤติกรรมเสี่ยงออกเป็นหมวดหมู่ของการกระทำผิด ใช้ระบบสารสนเทศเพื่อพัฒนาฐานข้อมูลการบาดเจ็บรวมทั้งข้อมูลเสียชีวิต 3 ฐานเชิงประจักษ์จากหลายหน่วยงานที่มีเอกภาพ ถูกต้องครบถ้วน สามารถ นำไปใช้การวางแผนระบุมাত্রการการป้องกันอุบัติเหตุให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่

6.2 เน้นการประชาสัมพันธ์ รณรงค์เพื่อปลูกฝังความตระหนักโทษ และความเสี่ยง ให้ความรู้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สร้างแหล่งเรียนรู้ รณรงค์สร้างกระแสและความตระหนักด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย การปรับ เปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ในเรื่องสวมหมวกนิรภัยเมาไม่ขับ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ประชาสัมพันธ์เรื่อง การขับขี่ปลอดภัย จัดทำสื่อโฆษณา ผ่านสื่อต่างๆอย่างต่อเนื่อง โดยให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์ สถานศึกษาทุกระดับภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

6.3 บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน เพื่อแสวงหาแนวทางป้องกัน ป้องปราม สำนวจจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยใช้สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลังในการกำหนดจุดเสี่ยงและข้อมูลลักษณะความเสี่ยง มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ระดมทรัพยากรในการปรับปรุงวิศวกรรมจราจร ซ่อมแซมถนนที่ชำรุดตัดแต่งกิ่งไม้บริเวณข้างทาง ติดแผงกันจราจรไม่ให้ขับรดย้อนศร ติดป้ายสัญญาณไฟ ติดเส้นจราจรให้ชัดเจน ติดตั้งหลักล้มลุก ติดป้ายบอกทางเส้น ทางที่มีจุดตัด ทางแยก ทางลัดและประชาคมหมู่บ้านในพื้นที่จุดเสี่ยงให้มีส่วนร่วมในการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักของประชาชนในเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยให้มีฝ่ายรายงานข้อมูลและประเมินผลลัพธ์ ฝ่ายวิศวกรรมจราจร ประกอบด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรดิตถ์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรดิตถ์ สำนักงานทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

6.4 เพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจจับอย่างเข้มงวดและครอบคลุมพื้นที่ การตั้งด่านตรวจ จัดช่องทางรถมอเตอร์ไซด์ ทำลูกระนาดบนถนนเสี่ยง ติดตั้งป้ายเตือน ตั้งจุดตรวจวัดความเร็วของการใช้รถยนต์และรถมอเตอร์ไซด์ การตรวจจับความเร็วและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์มีการดำเนินตามกฎหมายอย่างเข้มงวด โดยให้มีฝ่ายบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรดิตถ์ และสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

6.5 เน้นการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการกำหนด เป้าหมายและแนวทางแก้ไขปัญหาในพื้นที่ รวมทั้งมีแผนปฏิบัติงาน บูรณาการงบประมาณ โดยมีกิจกรรมที่ได้มาจากร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมดำเนินการ และร่วมประเมินผล การดำเนินงานวิจัยนี้ทำให้อัตราการเสียชีวิตของอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ ลดลงจากในปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 42.61 เป็นร้อยละ 30.15 ในปี พ.ศ. 2565

7. ผลการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับผลของการพัฒนาระบบและกลไกการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ หลังการพัฒนา โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.44$, $S.D. = 0.57$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ย สูงที่สุด คือ ลำดับที่ 1 ผลที่ได้จากงานวิจัยสามารถนำไปพัฒนางานด้านอื่นๆ ได้ ($\bar{X} = 4.80$, $S.D. = 0.40$) ลำดับที่ 2 คือ ได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ($\bar{X} = 4.60$, $S.D. = 0.49$) ลำดับที่ 3 คือ กลไกระบบการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์เกิดประโยชน์แก่ชุมชนและสังคม ($\bar{X} = 4.60$, $S.D. = 0.67$) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ ได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ($\bar{X} = 4.10$, $S.D. = 0.70$)

อภิปรายผล

1. จังหวัดอุดรดิตถ์มีการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอโดยมีจัดตั้งคณะทำงานใน คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) โดยมีคณะกรรมการมาจากองค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล แขนงทางหลวงที่ 1 และ 2 การดำเนินงานด้านข้อมูล 3 ฐาน ใน ส่วนของอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ได้ดำเนินการอย่างเป็นระบบ โดยในส่วนของตำรวจและงานสาธารณสุขจะมีการ รายงานตรงกันเพราะมีการเชื่อมโยงข้อมูลและตรวจเช็คข้อมูลในรายที่มีการรายงานครบร้อยละ 100 แสดงให้ เห็นว่า การดำเนินงานคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทำให้ป้องกันอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับ Azetsop (2010) กล่าวว่า ความรับผิดชอบในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนควรเป็นความร่วมมือกันระหว่างปัจเจก ชุมชนและสังคมโดยรวมผ่านการให้การศึกษาแก่สาธารณะและการบังคับใช้กฎหมาย โดยที่ความปลอดภัยทาง ถนนต้องทำให้เป็นนโยบายหรือข้อผูกมัด (Political commitment) และการทำเป็นนโยบายนี้เองก็ต้องมี มุมมองยุทธธรรมทางสังคมเพื่อใช้จัดลำดับมาตรการความปลอดภัยทางถนนให้สอดคล้องกับลักษณะของ ประชากรในแต่ละพื้นที่ การแทรกแซงของรัฐก็สามารถทำได้เช่นกันโดยใช้มุมมองยุทธธรรมทางสังคมเพื่อเป็น การปกป้องเด็กและกลุ่มที่มีความเปราะบางต่อการบาดเจ็บ เพราะเป็นการส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย และ สอดคล้องกับจตุรงค์ นาคกร. (2559) ได้ศึกษาแนวทางการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรในเทศบาลเมืองปาดอง อำเภอเกาะกู่ จังหวัดภูเก็ต ว่าควรส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาท ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐหรือภาคเอกชนควร



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

จะต้องเข้ามามีบทบาททำงานร่วมกับประชาชนให้มากยิ่งขึ้นโดยการสนับสนุนงบประมาณเสนอข้อมูลข่าวสารที่เป็นปัจจุบัน

2. แนวทางและวิธีการที่เหมาะสมในการดำเนินงานการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอำเภอเมืองอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ เน้นการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการกำหนด เป้าหมายและแนวทางแก้ไขปัญหในพื้นที่รวมทั้งมีแผนปฏิบัติงาน บูรณาการงบประมาณ โดยมีกิจกรรมที่ได้มาจากร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมดำเนินการและร่วมประเมินผล เน้นการประชาสัมพันธ์ รณรงค์เพื่อปลูกฝังความตระหนักโทษ และความเสี่ยง ให้ความรู้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สร้างแหล่งเรียนรู้ รณรงค์สร้างกระแสและความตระหนักด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ในเรื่อง การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร นอกจากนี้ควรเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจจับอย่างเข้มงวดและครอบคลุมพื้นที่ สอดคล้องกับการศึกษาของ Twisk et al. (2015) ที่พบว่า พฤติกรรมของการขาดการป้องกันนั้นไม่ได้ถูกกระตุ้นโดยกฎจราจร แต่ขึ้นอยู่กับความตระหนักส่วนบุคคลในเรื่องของภัยมากกว่า ซึ่งการให้การศึกษาจะช่วยให้เกิดความตระหนักขึ้นได้ และสอดคล้องกับพงษ์สิทธิ์ บุญรักษาและคณะ (2555) ได้กล่าวว่า การให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องจนเกิดการปรับเปลี่ยนค่านิยมและทัศนคติและนำไปสู่พฤติกรรมการปฏิบัติที่ถูกต้องและปลอดภัย เช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎการจราจร ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การจัดหลักสูตรความปลอดภัยในชีวิตประจำวันให้กับโรงเรียนระดับประถมศึกษา การเผยแพร่ความรู้และรณรงค์ผ่านสื่อ โทรทัศน์ เป็นต้น เป็นแนวทางโดยทั่วไปเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนได้ เช่นเดียวกับ Staton et al (2016) ที่ได้ศึกษาถึงการใชมาตรการสร้างจิตสำนึกสาธารณะ และการให้การศึกษาในบราซิลที่มีการใช้มาตรการรณรงค์ การฝึกอบรมในศูนย์สุขภาพ โรงเรียน มหาวิทยาลัย และยังมีการทำรณรงค์สาธารณะด้วยสื่อวิดีโอ แผ่นพับ ของที่ระลึก ฯลฯ ผลก็คือ ทำให้การบาดเจ็บจากรถชนลดลง มีอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรงลดลงถึงร้อยละ 26 และยังลดการส่งเข้ารักษาห้อง ICU ได้ถึงร้อยละ 25.6



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

ข้อเสนอแนะ

1. การทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เกี่ยวข้องกับบุคคล สังคมและชุมชนในมิติต่างๆภายใต้บริบทที่แตกต่างกัน การนำกระบวนการมีส่วนร่วมหรือกลยุทธ์เทคนิค ต่างๆมาใช้ นับว่าเป็นเครื่องมือที่ช่วยพัฒนางานให้บรรลุเป้าหมาย นวัตกรรมที่ได้นำมาพัฒนางาน ทำให้บุคลากรในเครือข่ายได้มีโอกาสพัฒนาประชาชนได้รับประโยชน์เกิดการเรียนรู้มี ความตระหนักและปฏิบัติต่อเนื่องยั่งยืน
2. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรดิตถ์สามารถนำผลการวิจัยนี้ไปบริหารจัดการกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อื่นๆได้ โดยนำไปใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่นั้น ๆ
3. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรดิตถ์ควรประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่อง มีการจัดทำระบบรายงานผลการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์



วารสารวิชาการ

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

เอกสารอ้างอิง

- จตุรงค์ นาค. (2559). แนวทางการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเทศบาลเมืองปาดอง อำเภอกระทุ้ง จังหวัดภูเก็ต. หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต.
- นพดล กรประเสริฐและคณะ . (2560). การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วิทยา ขาดิษฐ์ชาชัย.(2563) การประชุม The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety, Stockholm Waterfront Congress Center กรุง Stockholm ประเทศ Sweden วันที่ 19-20 กุมภาพันธ์ 2563 วารสารวิชาการสาธารณสุข สำนักวิชาการสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ปีที่ 29 ฉบับที่ 3 พฤษภาคม - มิถุนายน 2563
- เพชรรัตน์ ศิริสุวรรณ.(2561) ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพผู้ป่วยโรคเบาหวานรายใหม่ ตำบลสิงห์โคก อำเภอกษัตริย์ จังหวัดร้อยเอ็ด ราชวดีสาร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสุนทรินทร์ ปีที่ 8 ฉบับที่ 1 (มกราคม – มิถุนายน 2561)
- พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- อนุชา เรืองศิริวัฒนกุล และคณะ.(2563). การพัฒนาระบบข้อมูล เทคโนโลยี กลไกและกลยุทธ์ในการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในพื้นที่อำเภอเมืองอุดรดิตถ์. มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์.
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2565) ออนไลน์. เข้าถึงได้จาก <http://trso.thairoads.org/statistic/national> สืบค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2565
- SDG Move. (2565) ออนไลน์. เข้าถึงได้จาก <https://www.sdgmove.com/2021/02/10/who-global-status-report-on-road-safety-2018/> สืบค้นเมื่อ 15 กรกฎาคม 2565
- Staton, C. et al. (2016) . Road Traffic Injury Prevention Initiatives: A Systematic Review and Metasummary of Effectiveness in Low and Middle Income Countries. PLOS ONE. 11(1), 1-15.
- Twisk, D. A. M. et al. (2015). Relationships amongst Psychological Determinants, Risk Behaviour, and Road Crashes of Young Adolescent Pedestrians and Cyclists: Implications for Road Safety Education Programmes. Transportation Research Part F. 30, 45-56.