

## ชื่อเรื่อง มาตรการความปลอดภัยของโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของ ชุมชน โรงเรียนเสนางคณิศร อำเภอเสนางคณิศร จังหวัดอำนาจเจริญ

ทีมผู้วิจัย ดุษฎี ไชยมาตย์, จักรพงษ์ พระสุรัตน์

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเสนางคณิศร

### บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและศึกษาผลของมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคณิศร โดยมีคณะทำงาน ๔๘ คน จากหน่วยงานภาครัฐ ชุมชน และโรงเรียน เพื่อนำใช้มาตรการในเด็กนักเรียน ๑๑๕ คน ที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ดำเนินการตามขั้นตอน PAOR เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามที่มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ ๐.๗๘ และแบบบันทึกข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนาและสถิติเชิงอนุมานด้วย Paired Sample T test

ผลการศึกษา พบว่า มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ภายใต้แนวคิด “มองอันตรายให้ออก บอกความเสี่ยงให้ได้ แก้ไขความเสี่ยงให้เป็น” ประกอบด้วย ๖ มาตรการคือ ๑) วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ปัญหา ๒) การพัฒนาองค์การในการขับเคลื่อนกลไก ๓) การกำกับดูแลจุดเสี่ยงที่ไม่ปลอดภัย และออกแบบกิจกรรมการแก้ไขปัญหาร่วมกัน ๔) จัดการเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย ๕) จัดการการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ๖) สรุปผลและประเมินผล ภายหลังจากใช้มาตรการพบว่า นักเรียนที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิศร มีค่าเฉลี่ยความรู้ด้านกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้น และพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ลดลงจากก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ และทำให้ไม่มีนักเรียนไม่สวมหมวกขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และทุกคนมีใบอนุญาตขับขี่

**คำสำคัญ:** มาตรการความปลอดภัย อุบัติเหตุจราจร การมีส่วนร่วมของชุมชน นักเรียน

## บทนำ

การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการป่วยและเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของประชากรไทย โดยจากระบบรายงานเพิ่มสุขภาพที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล (๔๓ แห่ง) กระทรวงสาธารณสุข ปี ๒๕๖๒ พบว่า เด็กและเยาวชนไทย ๑๐-๑๙ ปี บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มากกว่า ๒๖๕,๗๕๘ คน ต่อปี รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เป็นปัญหาสูงสุดมากกว่ายานพาหนะชนิดอื่น หรือมากกว่าร้อยละ ๙๑ ที่บาดเจ็บในแผนกผู้ป่วยใน และร้อยละ ๘๕ ในแผนกผู้ป่วยนอก (ระบบรายงานเพิ่มสุขภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๖๒) จากการบูรณาการข้อมูลการตาย ๓ ฐาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด พบว่าในระยะเวลา ๙ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๒ มีเด็กและเยาวชนตายจากอุบัติเหตุทางถนน ๒๖,๑๒๖ คน เฉลี่ยปีละ ๒,๙๐๒ คน โดยคาดการณ์ว่า ปี ๒๕๖๔-๒๕๗๓ จะมีเด็กและเยาวชนตายจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มอีก ๓๗,๓๒๑ คน หรือเฉลี่ยปีละ ๓,๗๓๒ คน (กองโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๖๓)

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม (สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคณะ, ๒๕๕๕) อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มเด็กและเยาวชน ปัจจัยสำคัญมาจากปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ การเป็นนักขับมือใหม่ที่ยังไม่มีทักษะการขับขี่และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย การไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดกับกลุ่มเด็กและเยาวชนได้อย่างจริงจังทำให้เด็กและเยาวชนยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย (กองโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๖๓) พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ในเขตชุมชน (วชิระ สุริยวงศ์, ๒๕๖๑) ดังนั้นในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มเด็กและเยาวชน จึงต้องมีมาตรการที่สอดคล้องกับบริบทของสาเหตุปัญหา

การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรอย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องดำเนินการมาตรการอย่างเป็นระบบ (systems approach) และเน้นมาตรการทั้งปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ และผู้ใช้งาน (สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคณะ, ๒๕๕๕) ซึ่งการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสำหรับเด็กและเยาวชน เป็นสิทธิอันพึงมีตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.๒๕๔๖ หมวด๗ มาตรา ๖๓ มุ่งเน้นให้โรงเรียนมีระบบงานและกิจกรรมต่าง ๆ ที่ส่งเสริมความปลอดภัยแก่เด็กนักเรียน (ราชกิจจานุเบกษา, ๒๕๔๖) ทั้งนี้ ถ้ามีการดำเนินการและกำหนดเป้าหมายลดการตายของเด็กและเยาวชนจากอุบัติเหตุจราจรให้ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๔ จะสามารถลดการสูญเสียเด็กและเยาวชนได้ถึง ๑๔,๘๙๒ คน ในห้วงเวลา ๑๑ ปี แต่จากการศึกษามาตรการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของไทย พบว่าประเทศไทยใช้หลายมาตรการ ซึ่งมาตรการส่วนใหญ่มุ่งเป้าจัดการกับปัญหาในภาพรวม ยังไม่มีมาตรการเฉพาะสำหรับกลุ่มเสี่ยงที่เป็นเด็กและเยาวชน (กองโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๖๓)

อำเภอเสนางคนิคม จังหวัดอำนาจเจริญ เป็นพื้นที่ที่พบอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตที่มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยระหว่างปี ๒๕๕๙-๒๕๖๓ พบอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร คิดเป็นร้อยละ ๓๙๕.๙๐, ๔๔๑.๘๓, ๔๔๗.๗๖, ๕๓๗.๘๙ และ ร้อยละ ๕๖๖.๘๙ ต่อแสนประชากรตามลำดับ และปี ๒๕๖๑-๒๕๖๓ พบอัตราตายของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเท่ากับ ๗.๔๐, ๑๗.๐๙ และ ๑๒.๒๐ ต่อแสนประชากร โดยตำบลที่พบการเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยที่สุดได้แก่ เขตตำบลเสนางคนิคม ไร่สีสุก และโพนทอง จำนวน ๘, ๔ และ ๓ รายตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น มักอยู่บนถนนสายรอง ถนนในชุมชน ซึ่งส่วนใหญ่มีสภาพผิวถนนชำรุด ไหล่ทางแคบหรือไม่มีไหล่ทาง ทางแยกไม่มีป้ายเตือน หรือบางจุดป้ายจราจรสีซีดจาง (โรงพยาบาลเสนางคนิคม, ๒๕๖๓) อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีความพยายามในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งปกครองอำเภอ

สถานีตำรวจอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ โรงพยาบาล และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนอำเภอเสนางคนิคม ตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ เป็นต้นมา แต่การดำเนินการยังขาดความต่อเนื่อง และรูปธรรมที่ชัดเจน ที่สำคัญยังไม่ตอบสนองต่อสภาพปัญหา เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นบนถนนสายรอง และถนนในชุมชนดังกล่าวแล้วนั้น จึงควรขยายผลไปถึงระดับตำบลและหมู่บ้าน โดยเฉพาะในโรงเรียน ซึ่งมีกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่จำนวนมาก

โรงเรียนเสนางคนิคม ซึ่งเป็นโรงเรียนมัธยมประจำอำเภอ มีนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนมากถึง ๑๑๕ คน การเดินทางระหว่างบ้านและโรงเรียนมักเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง โดยผู้บริหารและคณะครู ได้ให้ความสำคัญต่อปัญหาดังกล่าว โดยมีการกำหนดมาตรการเขตสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน ให้คำแนะนำนักเรียนต่อหน้าเสาธง ชั่วโมง Home room โดยอาจารย์ประจำชั้นที่กำลังให้นักศึกษาตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ และส่งเสริมให้นักเรียนศึกษากฎหมายความปลอดภัยในการขับขี่ ตลอดจนฝึกทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย เพื่อให้นักเรียนที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนได้สอบใบอนุญาตขับขี่ ก่อนที่จะขับขี่รถบนท้องถนน แม้จะดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังพบว่า นักเรียนที่มีพฤติกรรมขับขี่เร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีการดัดแปลงรถจักรยานยนต์จนสภาพไม่ปลอดภัยต่อการขับขี่ ในขณะที่ผู้ปกครองส่วนใหญ่คิดว่าความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนเป็นความรับผิดชอบของครู ประกอบกับชุมชนยังไม่มีมาตรการร่วมกับโรงเรียนที่จะป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร

จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยมีปัจจัยด้านบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษามาตรการความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบทของกลุ่มเป้าหมาย โดยโรงเรียนและชุมชน จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการที่เป็นรูปธรรม และขับเคลื่อนมาตรการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นต้นแบบในการนำไปขยายผลในชุมชนอื่นๆ ต่อไป

ดังนั้นโรงเรียนและชุมชนควรเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรร่วมกัน เพื่อหามาตรการที่เหมาะสมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โรงเรียนเสนางคนิคม อำเภอเสนาคนิคม จังหวัดอำนาจเจริญ

### วัตถุประสงค์การวิจัย

๑. เพื่อศึกษามาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคนิคม
๒. เพื่อศึกษาผลของมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคนิคม

### คำถามการวิจัย

๑. มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนโรงเรียนเสนางคนิคม เป็นอย่างไร
๒. ผลของมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงเรียนเสนางคนิคม เป็นอย่างไร

## ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่และระยะเวลา ศึกษาในโรงเรียนเสนางคนิคม ระยะเวลาในการศึกษาวิจัย ระหว่างเดือนมกราคม – ธันวาคม ๒๕๖๔

## รูปแบบการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบปฏิบัติ (Practical Action Research) โดยกำหนดขั้นตอนการวิจัยเป็นวงรอบ P-A-O-R spiral Cycle แต่ด้วยข้อจำกัดด้านระยะเวลา ผู้วิจัยได้ศึกษาเพียง ๑ วงรอบ มี ๔ ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นการวางแผน (Planning) ขั้นการปฏิบัติการ (Action) ขั้นสังเกต (Observation) และขั้นสะท้อนผล (Reflection) ซึ่งมีแนวคิดสำคัญ คือ ผู้วิจัยมีส่วนร่วมในการวิจัยมากขึ้น จะทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา คอยกระตุ้นและกำกับให้เกิดการร่วมคิด ปฏิบัติ สังเกตผล และการสะท้อนผล ร่วมกับการใช้แนวคิดกระบวนการมีส่วนร่วมโดยใช้ เทคโนโลยีเทคโนโลยีเพื่อการมีส่วนร่วม (Technology of Participation: TOP) ประกอบด้วย ๓ วิธี ได้แก่ วิธีการแก้ปัญหา (ORID) (ว่ามองเห็นอะไร รู้สึกอย่างไร คิดอย่างไรจะทำอย่างไรต่อ) วิธีการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Work Shop Method) และวิธีการวางแผนปฏิบัติการ (Action Planning Method) (มี ๗ กิจกรรม คือ ศึกษาบริบทพื้นที่ คัดเลือกผู้เข้าร่วมวิจัย/แต่งตั้งคณะทำงาน เก็บรวบรวมข้อมูล ประชุมวางแผนและจัดทำแผนปฏิบัติการ ติดตามผลการดำเนินงาน และสรุปผล ถอดบทเรียน) โดยจะส่งเสริมและกระตุ้นให้ผู้ร่วมวิจัยเกิดความคิด การสะท้อนปัญหา วิเคราะห์พัฒนาปรับปรุงการปฏิบัติงานของตนเอง จนเกิดการกระตุ้นการเรียนรู้อย่างเป็นระบบ เพื่อค้นหาแนวทางหรือมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากร่วมกัน เมื่อได้แนวทางหรือมาตรการที่ชุมชนและนักวิจัยพึงพอใจแล้วจึงนำแนวทางหรือมาตรการที่ได้ไปดำเนินการในชุมชน ก่อนดำเนินการศึกษาวิจัย ได้เสนอขอพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ผ่านการพิจารณาอนุมัติจริยธรรมฯ สำนักงานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอำนาจเจริญ เลขที่ ๑๙/๒๕๖๔

## ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย

เป็นประชากรนักเรียนที่ขับขีจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคนิคม อำเภอเสนางคนิคม จังหวัดอำนาจเจริญ จำนวน ๑๑๕ คน

๑.๑ กลุ่มผู้มีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการความปลอดภัย คัดเลือกจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในโรงเรียนและชุมชน จำนวน ๔๘ คน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน/ครู ๒ คน แกนนำนักเรียน ๑๒ คน ผู้ปกครองนักเรียน ๑๒ คน ผู้นำชุมชน ๑๔ คน เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ๒ คน เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ๒ คน ตำรวจ ๒ คน และช่างซ่อมจักรยานยนต์ ๒ คน กำหนดเงื่อนไขคุณสมบัติของกลุ่มเป้าหมายที่จะถูกเลือกมาศึกษา โดยมีเกณฑ์คัดเข้า และเกณฑ์คัดออก คือ

**เกณฑ์คัดเข้า (Inclusion Criteria) ได้แก่**

- ๑) แกนนำนักเรียนจากโรงเรียนเสนางคนิคม ๑๒ คน
- ๒) ผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนเสนางคนิคม ๑๒ คน
- ๓) ผู้นำชุมชนที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ตลอดระยะเวลาทำการศึกษาวิจัย ๑๔ คน
- ๔) ผู้อำนวยการโรงเรียน/ครู โรงเรียนเสนางคนิคม ๒ คน
- ๕) เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ๒ คน
- ๖) เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ๒ คน

๗) ตำรวจ สภ.เสนางคนิคม ๒ คน

๘) ช่างซ่อมจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำบลเสนางคนิคม ๒ คน

**เกณฑ์คัดออก (Exclusion Criteria)** ได้แก่ ผู้ที่มีอาการป่วยซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการร่วมกิจกรรม

๑.๒ กลุ่มเป้าหมายในการวิจัย เป็นประชากรนักเรียนที่ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคนิคม อำเภอเสนางคนิคม จังหวัดอำนาจเจริญ จำนวน ๑๑๕ คน

### ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

ดำเนินการศึกษาวิจัยตามวงจร PAOR ของการวิจัยเชิงปฏิบัติการร่วมกับขั้นตอนกระบวนการมีส่วนร่วมอาศัยเทคนิคเทคโนโลยีการมีส่วนร่วม (Technology Of Participation) มีขั้นตอนดังนี้

#### ๑. ขั้นการวางแผน (Planning)

กิจกรรมที่ ๑ ศึกษาบริบทพื้นที่ ศึกษาข้อมูลทั่วไป วิเคราะห์ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือปัจจัยเสี่ยง และความต้องการของโรงเรียนและชุมชน

กิจกรรมที่ ๒ คัดเลือกผู้เข้าร่วมวิจัย/แต่งตั้งคณะทำงาน ประสานงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยวาจาและทำหนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลการวิจัย ชี้แจงขั้นตอนการดำเนินงาน คัดเลือกผู้ร่วมวิจัย แต่งตั้งคณะทำงาน

กิจกรรมที่ ๓ เก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลในโรงเรียนและชุมชนกับผู้ร่วมวิจัย โดยใช้แบบสอบถามการวิจัย

กิจกรรมที่ ๔ ประชุมวางแผนและจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนจากการใช้เทคนิคเทคโนโลยีการมีส่วนร่วม (Technology Of Participation : TOP) ประกอบด้วย

๑) วิธีการถกปัญหา (ORID Method) จะประกอบด้วยคำถามหลักจำนวน ๔ ระดับ ได้แก่ ระดับความมุ่งหมาย (Objective Level) คำถามที่ใช้ เช่น มองเห็นอะไรเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ปัญหาอะไรเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เราจะทำอะไรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ระดับไตร่ตรอง (Reflection Level) โดยจะเลือกใช้คำถาม เช่น ท่านรู้สึกอย่างไรกับการตายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ท่านรู้สึกอย่างไรที่เราจะทำการโครงการหรือกิจกรรมในการแก้ไขปัญหามาจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ระดับตีความ (Interpretative Level) โดยจะเลือกใช้คำถาม ได้แก่ เราจะได้ประโยชน์อะไรในการมาร่วมกิจกรรมในครั้งนี้ ท่านคิดว่าปัญหามาจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สำคัญอย่างไร ท่านคิดว่าปัญหาดังกล่าวมีผลกระทบอย่างไรต่อชุมชน ถ้าชุมชนไม่เข้ามาดูแล ผลจะเป็นอย่างไร ระดับการตัดสินใจ (Decisional Level) โดยจะเลือกใช้คำถาม เช่น ท่านจะต้องทำอย่างไรต่อเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ท่านจะร่วมกันทำกิจกรรมอะไรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

๒) วิธีการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop Method) ประกอบด้วย ขั้นตอนหลัก ๕ ขั้นตอน ได้แก่

(๑) การสร้างบริบท คำถามรวมศูนย์ เป็นการกล่าวนำเริ่มการประชุม อธิบายและเน้นย้ำคำถามรวมศูนย์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ขั้นตอนที่จะทำ ระบุงดึกการมีส่วนร่วม และเวลาที่ใช้ มีการเชื้อเชิญให้ร่วมแสดงพลังในการแก้ไขปัญหา

(๒) การระดมสมอง ให้สมาชิกเขียนแสดงความคิดของตนเองลงในแผ่นกระดาษบัตรความคิด ๒-๓ ความคิดเห็น จัดกลุ่มถกเถียงขนาดเล็ก ให้สมาชิกได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน

แล้วให้กลุ่มคัดเลือกความคิดที่สำคัญ ๕-๗ ข้อ นำบัตรความคิดจากทุกกลุ่ม ไปติดบนกระดาน ให้ทุกคนได้ศึกษาความคิดต่าง ๆ ที่ทุกกลุ่มย่อยได้ช่วยระดมความคิด ระดมสมอง

(๓) การจัดหมวดหมู่ สร้างความสัมพันธ์ใหม่ จัดความคิดที่คล้ายกัน ให้อยู่ในหมวดหมู่เดียวกัน

(๔) การตั้งชื่อ ดึงความเข้าใจ สื่อสารความเห็นพ้องร่วมกัน โดยถกไปที่ละหมวดหมู่ในที่ประชุมส่วนใหญ่ ว่ามีความคิดเห็นอย่างไร ที่ประชุมเห็นแสงสว่างทางปัญญาอะไรบ้าง แล้วให้ตั้งชื่อใหม่ใช้คำ ๓-๕ คำ

(๕) การไตร่ตรอง ยืนยันความมุ่งมั่นของกลุ่ม โดยอภิปรายความสำคัญของผลิตภัณฑ์ได้จากการกระทำกระบวนการกลุ่ม (แผน/โครงการที่ได้) ขอข้อเสนอแนะเพิ่มเติม และถกขั้นตอนที่จะทำต่อไปสั้นๆ ในขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยโดยใช้วิธีการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop Method) ซึ่งผู้วิจัยจะนำวิธีการนี้มาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของชุมชน ในการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการดังกล่าว เป็นการเน้นให้กลุ่มเป้าหมายเข้ามาร่วมกระบวนการนี้

๓) วิธีการวางแผนการปฏิบัติการ (Action Planning Method) มีขั้นตอนหลัก ๗ ขั้นตอน คือ

(๑) บริบท แนะนำเหตุการณ์ หรือ กิจกรรมที่จะร่วมกันวางแผน โดยมีการกล่าวเน้นย้ำข้อความสำคัญของกิจกรรมที่จะทำร่วมกันวางโครงสร้างขั้นตอนที่จะทำ โดยเชื้อเชิญ และกระตุ้นให้ร่วมกันคิดบอกลักษณะกิจกรรมที่จะทำ โดยมีประเด็นหัวข้อกิจกรรม ดังนี้

๑. จะทำอะไร: การป้องกันอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียน

๒. จะทำเมื่อไหร่: มกราคม – ธันวาคม ๒๕๖๔

๓. จะทำที่ไหน: โรงเรียนเสนางคณิศร

๔. จะทำอย่างไร: มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเสนางคณิศร

เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน และโครงการอบรมทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยทางถนน

๕. จะทำโดยใคร: ผู้มีส่วนได้เสียในโรงเรียนและชุมชน

๖. งบประมาณจากไหน: กองทุนสุขภาพตำบล

(๒) วงจรแห่งชัยชนะ ให้นิยามความสำคัญของกิจกรรม ถ้าทำแล้วสำเร็จพวกเรารู้สึกอย่างไร ผู้คนในชุมชนพวกเขาจะเห็นอะไร จะได้ประโยชน์อย่างไรเมื่อทำกิจกรรมนี้ ผู้คนเขาจะว่าอย่างไร จะชื่นชมเราอย่างไร

(๓) สภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน วิเคราะห์สภาพปัญหาในปัจจุบัน จุดแข็ง จุดอ่อน ผลดี ผลเสีย ที่จะเป็ผลมาจากการดำเนินงานตามแผนงานกิจกรรม/โครงการ

(๔) ข้อผูกมัด ทำเป็นประกาศพันธะสัญญาหรือสัญญาใจ ขอให้กลุ่มทุ่มเทความสำเร็จของโครงการ จัดข้อมูลผูกมัดลงไปในกระดาษ และติดที่กระดาน เพื่อประกาศเจตนารมณ์ของกลุ่มในภาพรวม

(๕) ประชุมปฏิบัติการ ระบุปฏิบัติการที่ต้องทำ และแต่งตั้งคณะทำงาน เป็นการระบุนายละเอียดกิจกรรมย่อย หรืองาน (ขั้นตอน/กระบวนการ) ที่ต้องทำในแผนงาน/โครงการ คัดเลือกคณะทำงานกันเอง เพื่อเปิดโอกาสให้เลือกที่เหมาะสมหรือผู้ที่ต้องการอาสาสมัคร

(๖) ปฏิทินกิจกรรมและงานที่มอบหมาย เป็นการกำหนดภาพรวมของกิจกรรมทั้งหมด จะทำอะไร จะทำเมื่อไหร่ จะทำที่ไหน จะทำทำไม จะทำอย่างไร ตัวชี้วัดความสำเร็จ วิธีการตรวจสอบงบประมาณเท่าไร งบประมาณจากไหน ใครเป็นคนรับผิดชอบ และกุญแจความสำเร็จ คืออะไร (อะไรเป็นตัวบอกว่าทำกิจกรรมขั้นตอนนั้นสำเร็จ)

(๗) การไต่ตรอง ทำการสนทนาอย่างมีส่วนร่วมเพื่อร่วมกันตรวจสอบ และ ถกประเด็นในขั้นตอนต่อไปสั้น ๆ เพื่อปิดการวางแผนปฏิบัติการของชุมชน

**๒. ขั้นตอนการวิจัย (Action) ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ โดยนำมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเสนางคณิศร ไปดำเนินการในโรงเรียนและชุมชน**

### ๓. ขั้นตอนการสังเกต (Observation)

๓.๑. ประเมินผลตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) โดยประเมินผลกิจกรรมที่ ๑-๕ ในประเด็น จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม บรรยากาศการประชุม ความสนใจของผู้เข้าร่วมประชุม การแสดงความคิดเห็น การร่วมอภิปรายในขณะเข้าร่วมประชุม การร่วมวิเคราะห์ปัญหา การสรุปประเด็นสำคัญ การเสนอตัวรับผิดชอบของผู้เข้าร่วมประชุม ทั้งในกลุ่มย่อยและในกลุ่มใหญ่ภาพรวม

๓.๒. วัดผลหลังดำเนินกิจกรรม (Post Test) โดยวัดระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และ ปัจจัยหรือพฤติกรรมที่มีผลในการขับขี่

**๔. ขั้นตอนสะท้อนผลการปฏิบัติงาน (Reflection) จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ โดยนำข้อมูลที่รวบรวมไว้ ตั้งแต่ขั้นการวางแผน (Planning) ขั้นการปฏิบัติการ (Action) ขั้นสังเกต (Observation) มาวิเคราะห์และพิจารณาร่วมกัน เพื่อสรุปผลการดำเนินงาน เปรียบเทียบผลงาน ก่อน-หลังการดำเนินงาน ถอดบทเรียน หาปัจจัยแห่งความสำเร็จหรือความล้มเหลว**

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถามการวิจัย แบบสังเกตแบบมีส่วนร่วม และแนวทางสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดของการวิจัย ดังนี้

#### ๑. แบบสอบถามการวิจัย ประกอบด้วย ๓ ส่วน ได้แก่

**ส่วนที่ ๑ คุณลักษณะทางประชากร** เป็นข้อคำถามลักษณะทางประชากร จำนวน ๙ ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับชั้นเรียน การเดินทางมาโรงเรียน ประเภทของยานพาหนะที่ใช้เดินทาง สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่ที่มี ประสบการณ์ในการขับขี่ การเคยประสบอุบัติเหตุทางถนน

**ส่วนที่ ๒ ความรู้ด้านกฎหมายจราจร** จำนวน ๑๐ ข้อ เป็นลักษณะให้เลือกตอบข้อคำถามที่คิดว่าถูกต้อง ซึ่งการให้คะแนนคำตอบที่ตอบถูก จะได้ ๑ คะแนน ตอบผิดจะได้ ๐ คะแนน คะแนนความรู้เป็นคะแนนรวมมีค่าต่ำสุดเท่ากับ ๐ คะแนนและมีค่าสูงสุด ๒๐ คะแนน ผู้วิจัยได้กำหนดระดับความรู้ของกลุ่มประชากรโดย

กำหนดเกณฑ์ในการแปลความหมายของคะแนนเป็น ๓ ระดับ โดยพิจารณาใช้เกณฑ์ของ Bloom (๑๙๘๖) กำหนดให้

คะแนนร้อยละ ๘๐ ขึ้นไป มากกว่าหรือเท่ากับ ๑๖ คะแนน มีความรู้ระดับดี

คะแนนร้อยละ ๖๐ - ๗๙ หรือเท่ากับ ๑๒-๑๕ คะแนน มีความรู้ระดับปานกลาง

คะแนนน้อยกว่าร้อยละ ๖๐ น้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๑ คะแนน มีความรู้ระดับน้อย

**ส่วนที่ ๓ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน** จำนวน ๒๕ ข้อ เป็นลักษณะให้เลือกตอบข้อความที่ตรงกับการปฏิบัติของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด โดยกำหนดระดับความถี่ของพฤติกรรมไว้ ๖ ระดับ คือ

ระดับ ๐ คือ ไม่เคยเกิดขึ้นเลย

ระดับ ๑ คือ น้อยมาก หมายถึง เกิดพฤติกรรมดังกล่าวขึ้นในช่วง ๓ ปี

ระดับ ๒ คือ ไม่ค่อยเกิด หมายถึง เกิดพฤติกรรมดังกล่าวขึ้นในช่วง ๑ ปี

ระดับ ๓ คือ บางครั้ง หมายถึง เกิดพฤติกรรมดังกล่าวขึ้นทุกเดือน

ระดับ ๔ คือ บ่อยครั้ง หมายถึง เกิดพฤติกรรมดังกล่าวขึ้นทุกสัปดาห์

ระดับ ๕ คือ เป็นประจำ หมายถึง เกิดพฤติกรรมดังกล่าวขึ้นทุกวัน

การแปลผลความหมายระดับการเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยความเสี่ยงในการขับขี่ที่เกิดจากมนุษย์ ใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานในการแบ่งระดับ โดยใช้หลักการแจกแจงแบบปกติเป็นเกณฑ์ตามแนวคิดของเบสต์ (Best, ๑๙๙๕:๑๙ อ้างถึงใน สุมัทนา กลางคาร และวรพจน์ พรหมสัตยพรต, ๒๕๕๓)

$$\text{พิสัยของช่วงคะแนน} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{๕-๐}{๔} = ๑.๒๕$$

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวผู้วิจัยนำมาแบ่งระดับการเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยความเสี่ยงเป็น ๔ ระดับ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย ๓.๗๖ - ๕.๐๐ หมายถึง การเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยความเสี่ยงระดับมาก

ค่าเฉลี่ย ๒.๕๑ - ๓.๗๕ หมายถึง การเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยความเสี่ยงระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย ๑.๒๖ - ๒.๕๐ หมายถึง การเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยความเสี่ยงระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย ๐.๐๐ - ๑.๒๕ หมายถึง การเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยความเสี่ยงระดับน้อยที่สุด

โดยเครื่องมือได้รับการประเมินความตรงจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน ๓ ท่าน และนำไปทดลองใช้ในพื้นที่โรงเรียนพนาศึกษา จำนวน ๓๐ คน ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ ๐.๗๘

**๒. แบบสังเกตแบบมีส่วนร่วม** เป็นเครื่องมือที่สำคัญที่ใช้ทุกขั้นตอนของการดำเนินการวิจัย เพื่อประเมินผลในการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอน โดยการสังเกตคำพูด (Verbal expression) และ พฤติกรรมของผู้ร่วมวิจัยที่แสดงออกมาให้เห็นถึงการสะท้อนความคิดและความต้องการในการแก้ไขปัญหา การวางแผนและเลือกแนวทางแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตัวตามการแก้ไขปัญหาและการประเมินผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน พร้อมทั้งจดบันทึกการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอน รวมทั้งการบันทึกภาพการร่วมกิจกรรมต่างๆ ทุกขั้นตอนของการวิจัย



## การเก็บรวบรวมข้อมูล

๑. เก็บข้อมูลในขั้นตอนวางแผน เพื่อนำข้อมูลที่ได้อามาวิเคราะห์วาง โดยจัดทำหนังสือประสานงานจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเสนางคณิคคม ถึงผู้อำนวยการโรงเรียนเสนางคณิคคม อำเภอเสนางคณิคคม จังหวัดอำนาจเจริญ เพื่อขอความอนุเคราะห์เป็นพื้นที่ทำการศึกษาวิจัย รับทราบรายละเอียดขั้นตอนการศึกษาวิจัย พร้อมทั้งจัดประชุมชี้แจงรายละเอียดและแนวทางการดำเนินการโครงการวิจัยแก่ผู้ร่วมวิจัย ศึกษาข้อมูลและวิเคราะห์สภาพการณ์ปัจจุบัน

๒. ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ การวิจัยครั้งนี้ดำเนินการเก็บข้อมูล โดยผู้วิจัย ด้วยการสนทนากลุ่ม, การสังเกตแบบมีส่วนร่วม ในพื้นที่โรงเรียนและชุมชน

๓. ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ การวิจัยครั้งนี้ดำเนินการเก็บข้อมูล โดยผู้ช่วยนักวิจัย ด้วยแบบสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้เกี่ยวข้อง เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนแล้ว ผู้ศึกษาทำการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้ง และบันทึกรหัสตามคู่มือการลงรหัสที่สร้างขึ้นเพื่อความสะดวกในการบันทึกข้อมูลในคอมพิวเตอร์

## การวิเคราะห์ข้อมูล

### การจัดการข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดการข้อมูลตามขั้นตอนดังนี้

๑. ตรวจสอบความเรียบร้อยและความสมบูรณ์ของข้อมูลในเครื่องมือการวิจัย ที่รวบรวมมาจนครบทุกฉบับ

๒. ลงรหัสข้อมูลในแบบสอบถาม ตามคู่มือการแปลงรหัสคำตอบลงในแบบสัมภาษณ์

๓. ลงรหัสค่าคะแนนในแบบสัมภาษณ์ ของกลุ่มเป้าหมาย ตามคู่มือการแปลงรหัสของคำตอบให้เป็นค่าคะแนน เพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

๔. นำแบบบันทึกการสนทนากลุ่ม และแบบสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม ที่ผ่านการเก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว นำมาประมาณการเป็นค่าคะแนน

๕. นำแบบสอบถามที่ผ่านการแปลงค่าคะแนนและการลงรหัสเรียบร้อยแล้ว ทำการบันทึกข้อมูลลงในเครื่องคอมพิวเตอร์ ทำการวิเคราะห์ข้อมูลแปลผล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล ตามวิธีการและลักษณะของข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป

### การวิเคราะห์ข้อมูล

๑. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ข้อมูลที่ได้จากการบันทึกการประชุมถ่ายทอดแนวทางการดำเนินงาน การบันทึกการติดตามการดำเนินงาน การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสังเกต การสนทนากลุ่ม นำมาตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล จัดหมวดหมู่ตามประเด็นที่ศึกษา

๒. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วย ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สำหรับวิเคราะห์คุณลักษณะทางประชากร ความรู้ด้านกฎหมายจราจร และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน และใช้สถิติเชิงอนุมาน ด้วย Paired Sample T test สำหรับเปรียบเทียบความรู้และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลอง

## สรุปผลการวิจัย

**๑. มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน** ผู้มีส่วนร่วมมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยส่วนใหญ่มีอายุ ๕๐-๕๙ ปี ร้อยละ ๓๓.๓ ระดับการศึกษามัธยมศึกษา ร้อยละ ๕๐.๐ ประกอบอาชีพรับราชการ ร้อยละ ๔๑.๗ มีรายได้ระหว่าง ๑๕,๐๐๑-๒๐,๐๐๐ บาท ร้อยละ ๔๑.๗ โดยบทบาทในชุมชน เป็นผู้ปกครองและผู้นำนักเรียน ร้อยละ ๒๕.๐ เท่ากัน ผลการศึกษาสภาพบริบทของพื้นที่ เกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในชุมชน ทั้งปัจจัยด้านบุคคล ที่ได้แก่นักเรียนไม่ผ่านการฝึกอบรมความรู้ และทักษะการขับขี่ปลอดภัย ด้านยานพาหนะ รถถูกดัดแปลงจากสภาพเดิมจนทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และรถที่ใช้งานทั้งที่มีสภาพชำรุด และด้านสิ่งแวดล้อม ในชุมชนมีจุดเสี่ยงที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข และทัศนวิสัยในช่วงฤดูฝน ทั้งนี้ชุมชนมีความต้องการกำหนดมาตรการในการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยมีโรงเรียน สถานีดำรวจ และองค์การบริหารส่วนตำบล ที่พร้อมจะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน ผลจากการวิเคราะห์นำไปสู่การกำหนดมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ภายใต้แนวคิด “มองอันตรายให้ออก บอกความเสี่ยงให้ได้ แก้ไขความเสี่ยงให้เป็น” ดังนี้

**มาตรการที่ ๑** วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชน ร่วมกันระหว่างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และคณะทำงานระดับตำบล

**มาตรการที่ ๒** การพัฒนาองค์การ โดยการขับเคลื่อนกลไกการทำงานระดับตำบล ร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ

**มาตรการที่ ๓** การกำกับดูแลจุดเสี่ยงที่ไม่ปลอดภัย โดยมีการนำเสนอข้อมูลสถานการณ์ ร่วมกันวิเคราะห์ปัญหา และออกแบบกิจกรรมการแก้ไขปัญหาพร้อมกัน

**มาตรการที่ ๔** จัดการเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย ประกอบด้วย ๑) กำหนดให้นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกคน ทุกครั้ง ๒) การกำหนดบทลงโทษกรณีทำผิดกฎจราจรโดยร่วมกันระหว่างโรงเรียนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ๓) การกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นที่ขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ ๔) การกำหนดอายุผู้ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนต้องมีอายุ ๑๕ ปี ขึ้นไป และ ๕) ติดป้ายจราจรตามจุดเสี่ยงต่าง ๆ แทนป้ายเดิมที่ชำรุด

**มาตรการที่ ๕** จัดการการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ๑) ประกาศประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าวหมู่บ้าน เพื่อสร้างความตระหนักต่อพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย ๒) รมรณรงค์ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง และเน้นย้ำเตือนบ่อยๆ ๓) ฝึกอบรมให้ความรู้ ทักษะชีวิต การฝึกหัดนักขับขี่ปลอดภัยที่มีคุณภาพแก่นักเรียน ปรับทัศนคติ และการประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน

**มาตรการที่ ๖** สรุปผลและประเมินผล โดยมีการประชุมสรุปผลทุกวันที่ ๕ ของเดือน

## ๒. ผลของมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

๑. **คุณลักษณะทางประชากรของนักเรียน โรงเรียนเสนางคณิกม** ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนชาย ร้อยละ ๖๓.๕ มีอายุ ๑๖-๑๘ ปี ร้อยละ ๕๒.๒ กำลังเรียนอยู่ระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ ๕๒.๒ ขับรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนด้วยตนเอง ร้อยละ ๗๓.๐ โดยมีประสบการณ์ขับขี่มาแล้ว ๒-๕ ปี ร้อยละ ๕๑.๓ เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ ร้อยละ ๑๒.๒

๒. **ความรู้ด้านกฎหมายจราจร** ภายการทดลอง ใช้มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ทำให้นักเรียนมีความรู้เพิ่มขึ้นในระดับมากทุกคน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากก่อนการทดลองที่ ส่วนใหญ่นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โรงเรียนเสนางคณิกม มีความรู้ด้านกฎหมายจราจร ในระดับปานกลางร้อยละ ๒๐. และระดับน้อยร้อยละ ๗

### ๓. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

๓.๑ **พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน** ภายหลังการทดลอง นักเรียนร้อยละ ๗๗.๔ มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเพิ่มจากก่อนการทดลองที่มีนักเรียนสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๓๓.๙ ส่วนการมีใบอนุญาตขับขี่พบว่า ก่อนทดลองมีนักเรียนที่มีใบอนุญาตขับขี่เพียง ร้อยละ ๑๕.๗ ภายหลังการทดลองตามมาตรการทำให้นักเรียนมีใบอนุญาตขับขี่ทุกคน

๓.๒ **พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน** ภายหลังดำเนินการ ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระดับน้อยที่สุด ร้อยละ ๘๙.๖ ซึ่งดีขึ้นกว่าก่อนทดลองที่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระดับปานกลาง ร้อยละ ๖๔.๓ โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังการทดลอง ใช้มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน นักเรียนที่มีค่าเฉลี่ยความรู้ด้านกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้นจากก่อนทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่  $p\text{-value} < .001$  เช่นเดียวกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า หลังการทดลอง มีค่าเฉลี่ยลดลงจากก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ  $p\text{-value} < .001$

## สรุปและอภิปรายผล

๑. **มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร** โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ภายได้แนวคิด “มองอันตรายให้ออก บอกความเสี่ยงให้ได้ แก้ไขความเสี่ยงให้เป็น” ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวเป็นผลจากการวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า นักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ ๑๒.๒ ซึ่งน้อยกว่าการศึกษาของ วชิระ สุริยวงศ์ (๒๕๖๑) ที่พบว่าวัยรุ่นเคยประสบอุบัติเหตุการสะสมคนละครั้งในการเกิดอุบัติเหตุจราจร เท่ากับร้อยละ ๒๒.๕ และการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านยานพาหนะ และด้านสิ่งแวดล้อม

โดยด้านบุคคล สอดคล้องกับชวัลลักษณ์ รัตนสิงหา และคณะ (๒๕๕๙) ศึกษาเพื่อสร้างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายอำเภออย่างสี่สุราช จังหวัดมหาสารคาม พบว่า ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรอำเภออย่างสี่สุราช มาจากพฤติกรรมการใช้รถ การไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้สุราและของ

มีนเมาในขณะที่ขับรถ ใช้ความเร็วสูงเกิดกฎหมายกำหนด การศึกษาของรัตวัลย์ ศิริเลี้ยง (๒๕๖๐) ศึกษาการพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรองของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเลย ผลการวิจัยพบว่า การไม่ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรอง พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ การศึกษาของวชิระ สุริยวงศ์ (๒๕๖๑) ที่พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรองของวัยรุ่นโรงเรียนแห่งหนึ่ง เขตอำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่ ได้แก่ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ในเขตชุมชน และการต่อ พ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ การศึกษาของวรรณภา อิมจิตต์ และคณะ (๒๕๖๒) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเบญจม-ราชรังสฤษฎ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่าปัจจัยด้านการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาครั้งนี้ที่พบว่า นักเรียนอยู่ในวัยศึกษาคะนอง ทำให้มีการรับรู้และพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม การศึกษาของกมลวรรณ คุ่มวงษ์ และคณะ (๒๕๖๒) ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เป็นปัจจัยร่วมทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ได้ และการศึกษาของ กุลธิดา ทำทราย และคณะ (๒๕๖๔) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดตาก พบว่า ความรู้และทัศนคติการขับขี่ปลอดภัยมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรอง

ด้านสภาพแวดล้อม สอดคล้องกับชวัลลักษณ์ รัตนสิงหา และคณะ (๒๕๕๙) ศึกษาเพื่อสร้างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรองโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายอำเภออย่างสีสุราช จังหวัดมหาสารคาม พบว่า ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรองอำเภออย่างสีสุราช มาจากปัญหาความเสี่ยงของถนนที่มีการชำรุด จุดเสี่ยงต้องระวังพิเศษ เช่น โรงเรียน ตลาดนัด การศึกษาของ รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง (๒๕๖๐) ศึกษาการพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรองของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเลย ผลการวิจัยพบว่า สภาพที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ และการศึกษาของกุลธิดา ทำทราย และคณะ (๒๕๖๔) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดตาก พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ส่วนหนึ่งเกิดจากสภาพถนน ได้แก่ มีน้ำขัง ถนนค้ำแคบ การมองเห็นเกิดจากสภาพไฟประจำทาง หมอก และจำนวนรถบรรทุกสัญจรบนถนน

ซึ่งจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าว มีการศึกษาที่มีข้อเสนอเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยในการขับขี่ที่สอดคล้องกับการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ การศึกษาของ กมลวรรณ คุ่มวงษ์ และคณะ (๒๕๖๒) ที่เสนอให้เสริมสร้างการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย สร้างกลุ่มพลังเพื่อนดี และให้ความรู้ความเข้าใจกับครอบครัวให้ร่วมกระตุ้นเตือนนักเรียนชายมีพฤติกรรมขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ส่วนการศึกษาของศุภกร มีลาภ, นพดล กรประเสริฐ (๒๕๖๔) เสนอมาตรการจัดการและปรับปรุงแก้ไขความปลอดภัยทางถนนในเขตหน้าโรงเรียน

ทั้งนี้มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ภายใต้แนวคิด “มองอันตรายให้ออก บอกความเสี่ยงให้ได้ แก้ไขความเสี่ยงให้เป็น” ประกอบด้วย ๖ มาตรการคือ

**มาตรการที่ ๑** วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ปัญหา

**มาตรการที่ ๒** การพัฒนาองค์การในการขับเคลื่อนกลไก

**มาตรการที่ ๓** การกำกับดูแลจุดเสี่ยงที่ไม่ปลอดภัย และออกแบบกิจกรรมการแก้ไขปัญหา ร่วมกัน

**มาตรการที่ ๔** จัดการเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย ประกอบด้วย ๑) เข้มงวดการสวมหมวกนิรภัย ๒) การกำหนดบทลงโทษกรณีทำผิดกฎจราจร ๓) การกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ที่เท่านั้นที่จักรยานยนต์มาโรงเรียน ได้ ๔) การกำหนดอายุผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และ ๕) ตัดป้ายจราจรตามจุดเสี่ยงต่าง ๆ

**มาตรการที่ ๕** จัดการการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าว หมู่บ้าน ธรนรงค์ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง และฝึกอบรมให้ความรู้ ทักษะชีวิต การฝึกหัด นักขับขี่ปลอดภัยที่มีคุณภาพแก่นักเรียน และการประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน

**มาตรการที่ ๖** สรุปผลและประเมินผล โดยมีการประชุมสรุปผลทุกวันที่ ๕ ของเดือน

ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคณะ (๒๕๕๗) ศึกษาการพัฒนา รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ ๓ จังหวัดภูเก็ต มาตรการประกอบด้วย การใช้ข้อมูลในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร สร้างทีมพี่เลี้ยง เครือข่าย สืบรวจจุดเสี่ยง ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ประชุมร่วมกันเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุจราจร ติดตามและประเมินผล เพิ่มความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมาย สร้างแหล่งเรียนรู้ด้านป้องกัน อุบัติเหตุจราจร สร้างกระแสและความตระหนักของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยสื่อท้องถิ่น ใช้ผลการวิเคราะห์ ข้อมูลความคิดเห็นชุมชนและเยาวชน มาสร้างความมีส่วนร่วมและกระตุ้นชุมชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วม วางเป้าหมายและแนวทางการแก้ไขปัญหา และการศึกษาของ ชวัลลักษณ์ รัตนสิงหา และคณะ (๒๕๕๙) ศึกษา เพื่อสร้างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายอำเภออย่างสีสุราช จังหวัด มหาสารคาม เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) โดยการมีส่วนร่วม ผลการศึกษาพบว่า การแก้ไข ปัญหาโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ประกอบด้วย ๑) โครงการเตรียมความพร้อมรับมืออุบัติเหตุหมู่และสาธาดรณภัย กิจกรรมการทำสัญญาณจราจรในพื้นที่จุดเสี่ยง ๒) กิจกรรมจัดระบบการจอดรถและการใช้ทางเดินรถ ๓) กิจกรรมแก้ไขการปัญหาอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียน และการประเมินผลการดำเนินกิจกรรมป้องกันการเกิด อุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายอำเภออย่างสีสุราช

**๒. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน** ภายหลังจากทดลอง นักเรียนร้อยละ ๗๗.๔ มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งหลังการทดลองการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าการศึกษาของ พิภพ จิตรนาทรัพย์ และ นवलละออ วิวัฒน์วรพันธ์ (๒๕๖๓) ที่พบว่า วัยรุ่นไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขี่ จักรยานยนต์ร้อยละ ๖๒ แต่เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับก่อนการทดลอง พบว่า มีค่าใกล้เคียงกับการศึกษาครั้งนี้ ที่พบว่า นักเรียนไม่ได้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๖๖.๑ ส่วนภายหลังจากใช้ มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ที่ทำให้มีการสวม หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ ขจรศักดิ์ จันทร์พานิชย์ และคณะ (๒๕๕๘) ได้พัฒนารูปแบบการ ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเด็กที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยผ่านชั้นการศึกษาสภาพปัญหา สร้างรูปแบบ

ทดลองใช้ และประเมินผล พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในเด็กเพิ่มขึ้นจากไม่มีการสวมเลยเป็นร้อยละ ๖๒.๖๓ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .๐๕ และในกลุ่มเด็กมีคะแนนความรู้เรื่องป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการสวมหมวกนิรภัยและแรงจูงใจในการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ( $p < 0.05$ ) และมีพฤติกรรมดื่มแอลกอฮอล์ระดับน้อย ซึ่งการศึกษาของอภิชัย แผลงศร (๒๐๑๖) ที่ศึกษาปัจจัยที่จะช่วยในการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุได้ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น (โรงเรียนนครักษ์) เกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์พบว่า มีนักเรียนเคยดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ ๓๔.๑ แต่การศึกษาของ พิภพ จิตรนำทรัพย์ และ นวลละออ วิวัฒน์วรพันธ์ (๒๕๖๓) ที่ศึกษาความชุกของพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นในเขตพื้นที่ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา พบวัยรุ่นนั่งรถหรือขี่รถจักรยานยนต์หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ ๕๘.๒๐ ซึ่งสูงกว่าการศึกษาครั้งนี้

**๓. พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน** ภายหลังจากดำเนินการ ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระดับน้อยที่สุด ร้อยละ ๘๙.๖ ซึ่งดีขึ้นกว่าก่อนทดลองที่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระดับปานกลาง ร้อยละ ๖๔.๓ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ นิธิพงศ์ ศรีเบญจมาศ และคณะ (๒๕๖๔) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของโรงเรียนพุทธชินราชพิทยาลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ ๗๘)

โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังการทดลองใช้มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน นักเรียนที่มีค่าเฉลี่ยความรู้ด้านกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้นจากก่อนทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่  $p\text{-value} < 0.001$  ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ (๒๕๕๘) ได้พัฒนารูปแบบการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเด็กที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยผ่านชั้นการศึกษาสภาพปัญหา สร้างรูปแบบ ทดลองใช้ และประเมินผล พบว่า กลุ่มเด็กมีคะแนนความรู้เรื่องป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ ( $p < 0.05$ ) และการศึกษาของ ตติยา ฉิมชัยภูมิ, จุฬารัตน์ ไสตะ (๒๕๕๙) ศึกษาประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อีয়ারิสต์โตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก้ง อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ โดยกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย การบรรยายประกอบสื่อ การนำเสนอด้วยสื่อวีดิทัศน์ แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และคู่มือแผนที่จุดเสี่ยง การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการอภิปรายกลุ่มเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ของผลที่ได้รับ ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และการศึกษาของ สมบูรณ์ แนวมั่น (๒๕๖๓) พัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตตำบลโคกหล่าม ด้วยการวิจัยเชิงปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในเขตตำบลโคกหล่าม ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพื่อคนตำบลโคกหล่าม “KHOK-LAM Model” โดยความร่วมมือร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการปัญหาและโครงสร้างการจราจรในชุมชน ทำให้นักเรียนมีความรู้เรื่องวินัยจราจรเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘๐

เช่นเดียวกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า หลังการทดลอง มีค่าเฉลี่ยลดลงจากก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ  $p\text{-value} < 0.001$  และการศึกษาของ ตติยา ฉิมชัยภูมิ, จุฬารัตน์ ไสตะ (๒๕๕๙) ศึกษาประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อีয়ারิสต์โตะ เพื่อ

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก้ง อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ โดยกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย การบรรยายประกอบสื่อ การนำเสนอด้วยสื่อวีดิทัศน์ แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และคู่มือแผนที่จุดเสี่ยง การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการอภิปรายกลุ่มเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ของผลที่ได้รับ ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

๑. ควรนำมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ภายใต้แนวคิด “มองอันตรายให้ออก บอกความเสี่ยงให้ได้ แก้ไขความเสี่ยงให้เป็น” ไปขยายผลในพื้นที่อื่นต่อไป

๒. ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ หน่วยงานสาธารณสุข สถานีตำรวจองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมกับคณะกรรมการชุมชน โรงเรียนและแกนนำนักเรียนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง

### ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

๑. ควรศึกษาเชิงคุณภาพในกลุ่มนักเรียนที่ยังมีปัญหาประสบอุบัติเหตุจราจร เพื่อทราบปัจจัยเชิงสาเหตุในการวิเคราะห์กลุ่มที่มีความซับซ้อนในการแก้ไข

๒. ควรศึกษาเฉพาะกลุ่มนักเรียนที่ขับรถไปโรงเรียนด้วยตนเอง เพื่อให้ผลการศึกษาสอดคล้องกับกลุ่มที่มีปัญหาเฉพาะนำไปสู่การแก้ไขอย่างเหมาะสมต่อไป

**กิตติกรรมประกาศ** ขอขอบพระคุณ ผู้อำนวยการโรงเรียนเสนางคนิคม ผู้นำชุมชนทุกแห่ง เทศบาลตำบลเสนางคนิคม องค์การบริหารส่วนตำบลสิริเสนางค์ สถานีตำรวจภูธรเสนางคนิคม สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเสนางคนิคม ร้านซ่อมจักรยานยนต์ ผู้ปกครองและนักเรียน ที่ให้ความอนุเคราะห์สถานที่ทำการศึกษาวิจัย การอำนวยความสะดวกและความร่วมมือในการศึกษาวิจัยจนสำเร็จได้ด้วยดี ขอขอบคุณ อาจารย์ ดร.ประเสริฐ ประสมรักษ์ อาจารย์ประจำหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตอำนาจเจริญ ที่ให้คำปรึกษาตลอดการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ และขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนทำให้การวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และขอขอบคุณค่าและประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการทำวิจัยนี้แก่ทุกท่าน ที่อยู่เบื้องหลังความสำเร็จของผู้วิจัยในครั้งนี้

## บรรณานุกรม

กมลวรรณ คุ่มวงษ์, นิสากร กรุงไกรเพชร, สุวรรณ จันทร์ประเสริฐ. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. วารสารคณะพยาบาลศาสตร์มหาวิทยาลัยบูรพา ๒๕๖๒; ๒๗(๔): ๔๒-๕๒.

กุลธิดา ท่าทราย, พิรัชฎา มุสิกะพงศ์, ฤทธิรงค์ พันธุ์ดี. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ ๒๕๖๔; ๑๔(๑): ๕๐-๖๖.

กองโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข. หยุดเด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนน. นนทบุรี: กองโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข, ๒๕๖๓.

ขจรศักดิ์ จันทร์พานิชย์, พรสุข หุ่นรินทร์, พงษ์ชมพู โจนส์. ประสิทธิภาพของการประยุกต์การตลาดเชิงสังคมในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเด็กที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์. วารสารวิชาการสาธารณสุข ๒๕๕๘; ๒๔(๔): ๖๓๖-๔๗.

ชวัลลักษณ์ รัตนสิงหา, สุทธิพันธ์ เสนารินทร์, กรรณพร บัวลิวัน. การสร้างแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายอำเภออย่างสีสุราช จังหวัดมหาสารคาม. วารสารโรงพยาบาลมหาสารคาม ๒๕๕๙; ๑๓(๒): ๑๗-๒๓.

ดาริกา บิลโสภา, จินตนา สรายุทธพิทักษ์. ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย. วารสารอิเล็กทรอนิกส์ทางการศึกษา ๒๐๑๔; ๙(๒): ๖๖๘-๖๘๒.

ตติยา ฉิมชัยภูมิ, จุฬารัตน์ โสตะ. ประสิทธิภาพของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก้ง อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ. วารสารวิชาการ สคร. ๙ ๒๕๕๙; ๒๒(๓): ๓๓-๔๔.

นิตย์ ทศนิยม, สมพันธ์ ทศนิยม. การสร้างเสริมสุขภาพ: การสร้างพลังอำนาจ. ขอนแก่น: คลังนาวิวิทยา, ๒๕๕๕.

นิธิพงศ์ ศรีบุญจมาศ, ปาริฉัตร เทือกคำขาว, ศิริพร จันทะคุณ. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย. ไทยเภสัชศาสตร์และวิทยาการสุขภาพ ๒๕๖๔; ๑๖(๑): ๑๖-๒๒.

พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. ๒๕๔๖. (๒๕๔๖, ๒๔ กันยายน). ราชกิจจานุเบกษา. หน้า ๑-๒๙.

พิภพ จิตรนาททรัพย์, นวลละออ วิวัฒน์วรพันธ์. การสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นในเขต อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครราชสีมา ๒๕๖๓; ๑๖(๒): ๕๑-๖๔.

รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง. การพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเลย. วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา ๒๕๖๐; ๑๒(๒): ๑๕-๒๖.

โรงพยาบาลเสนางคนิคม. สรุปผลงานประจำปี ๒๕๖๓. อำนาจเจริญ: โรงพยาบาลเสนางคนิคม, ๒๕๖๓.

วชิระ สุริยะวงศ์, ศิวพร อึ้งวัฒนา, ดวงเดือน บุคดา, สันติ บุญตา. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นโรงเรียนแห่งหนึ่ง เขตอำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่. วารสารพยาบาลศาสตร์และสุขภาพ. ๔๑(๔) : ๑๐๕-๑๑๔.

วัชรพงษ์ เรือนคำ, ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย : มุมมองทางวิทยาการระบาด. วารสาร มฉก.วิชาการ ๒๕๖๒; ๒๓(๑): ๑๔๖-๑๖๐.

วรรณ อิมจิตต์, ณัฐกฤตา ศิริโสภณ, กรณิศจิตต์ บุญช่วยธนาสิทธิ, อัจริยะ เอนก, อลิสา นิติธรรม. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา. วารสารสุขศึกษา พลศึกษา และสันทนาการ ๒๕๖๒; ๔๒(๒): ๑๕๕-๑๖๖.



- ศุภกร มีลาภ, นพดล กรประเสริฐ. การประเมินความปลอดภัยทางถนนด้วยระดับดาวของ IRAP สำหรับโรงเรียน  
ในเขตเมือง เขตชานเมืองและเขตชนบทในจังหวัดเชียงใหม่. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ  
ครั้งที่ ๒๖ วันที่ ๒๓-๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๔, การประชุมรูปแบบออนไลน์, TRL๑๘-๑-๘.
- สุเมธ ตันติเวชกุล. การพัฒนาที่ยั่งยืน การสัมมนาเชิงปฏิบัติการนักวิชาการเพื่อการพัฒนาประเทศ ครั้งที่ ๒.  
กรุงเทพฯ: สถาบันคลังสมองของชาติ. ๒๕๕๗.
- สมัทนา กลางคาร และวราพจน์ พรหมสัตยพรต. หลักการวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ. พิมพ์ครั้งที่ ๓.  
มหาสารคาม: สารคามการพิมพ์, ๒๕๕๓.
- สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์, วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์, ลักขณา ไทยเครือ, อรชร อัฐทวีลาภ. การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหา  
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ จังหวัดภูเก็ต.  
วารสารวิชาการสาธารณสุข ๒๕๕๗; ๒๓(๔): ๕๘๐-๕๘๒.
- สมบูรณ์ แนวมั่น. รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัด  
ศรีสะเกษ.วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ ๑๐ ๒๕๖๓: ๑๘(๑): ๔๐-๕๑.
- สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. ระบบรายงานแฟ้มสุขภาพ (๔๓ แฟ้ม), ๒๕๖๒.
- อคิน รพีพัฒน์, ม.ร.ว.ชยันต์ วรรณภูติ, อมรา พงศาพิชญ์, สุภางค์ จันทวานิช, ฉวีวรรณ ประจวบเหมาะ. คู่มือการ  
วิจัยเชิงคุณภาพเพื่องานพัฒนา. พิมพ์ครั้งที่ ๓. ขอนแก่น: สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น ;  
๒๕๕๔.
- อภิชัย แผลงศร. ข้อมูลสำรวจการขับขี่และการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น  
โรงเรียนองครักษ์. *Journal of Medicine and Health Sciences* ๒๐๑๖; ๒๓(๑): ๖๖-๗๑.
- นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยมหิดล,  
๒๕๒๗.
- Bloom, B. S. *Taxonomy of Education Objective Handbook: Domain*. New York: David McKay  
Company Inc, ๑๙๘๖.
- Cohen, John M. and Uphoff, Norman T. *Rural Participation: Concepts and Measures for Project  
Design, Implementation and Evaluation*. In *Rural Development Monograph No. ๒ The Rural  
Development Committee Center for International Studies, Cornell University, January,*  
๑๙๗๗.
- Cohen, J.M., & Uphoff, N.T. *Participations place in rural development: Seeking clarity through  
specificity*. New York: World Developments, ๑๙๘๐.
- Dale, E. *Audio-Visual Methods in Teaching* (๓rd ed., p. ๑๐๘). Holt, Rinehart & Winston, New York:  
Dryden Press, ๑๙๖๙.
- Manser, M. P., & Hancock, P. A. *Influence of approach angle on estimates of time-to-contact*.  
*Ecological Psychology* ๑๙๙๖; ๘(๑): ๗๑-๙๙.  
[https://doi.org/10.1๒๐๗/s๑๕๓๒๖๙๖๙eco๐๘๐๑\\_๔](https://doi.org/10.1๒๐๗/s๑๕๓๒๖๙๖๙eco๐๘๐๑_๔)
- Peden M, Scurfield R., Sleet D., Mohan D., Hyder A., Jarawan E., Mathers C. (Editor). *World report  
on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization, ๒๐๐๔.