

**การศึกษาประสิทธิผลการจัดองค์กรร่วมสร้างกระบวนการ
ดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน
จังหวัดยโสธร**

***The study on the effectiveness of participatory organization in
preventive measure of a traffic accident in the community,
Yasothon province***

ชฎาภรณ์ สุขนิรันดร์
เยาวดี ชาญศิลป์
ยุพาภรณ์ อูบยโสธร
จุฑารัตน์ แก้วคุณ
มณีวรรณ เจริญ
รักชนก น้อยอาษา
ทัศนีย์ จันทรสุทธิ
นารถฤดี ปากวิเศษ
เบญจรัตน์ โพธิ์ศรี
ไพรวลัย กาลจักร์
มนทิพา ทรงพานิช
อังศุมาลิน โคตรสมบัติ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร

ได้รับทุนสนับสนุนจากสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข

คณะผู้วิจัย

ที่ปรึกษาโครงการ

1. รศ.นพ.ยงยุทธ ขจรธรรม หัวหน้าฝ่ายวิชาการสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข
2. นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดยโสธร

ผู้บริหารโครงการ

1. นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดยโสธร (หัวหน้าโครงการ)
2. นายแพทย์ 9 ด้านเวชกรรมป้องกัน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร

ผู้ดำเนินการวิจัย

- | | |
|---------------------------------|----------------------------|
| 1. นางสาวภาภรณ์ สุขนิรันดร์ | นักวิชาการควบคุมโรค 7 |
| 2. นางเยาวดี ชาญศิลป์ | นักวิชาการส่งเสริมสุขภาพ 7 |
| 3. นางสาวยุพภรณ์ อุบยโสธร | นักวิชาการควบคุมโรค 7 |
| 4. นางจุฑารัตน์ แก้วคุณ | นักวิชาการสุขศึกษา 6 |
| 5.นางมณีวรรณ เจริญ | พยาบาลวิชาชีพ 6 |
| 7. นางรัชนก น้อยอาษา | นักวิชาการควบคุมโรค 7 |
| 8. นางทัศนีย์ จันทรสุทธิ | พยาบาลวิชาชีพ 5 |
| 9. นางนารถฤดี ปากวิเศษ | นักวิชาการสุขาภิบาล 6 |
| 10. นางสาวเบญจรัตน์ โพธิ์ศรี | นักวิชาการสาธารณสุข 6 |
| 11. นางสาวไพรวัลย์ กาลจักร์ | พยาบาลวิชาชีพ 5 |
| 12. นายรัฐพล อินทวิชัย | พยาบาลวิชาชีพ 4 |
| 13. นางมนทิพา ทรงพานิช | พยาบาลวิชาชีพ 5 |
| 14. นางสาวอังศุมาลิน โคตรสมบัติ | พยาบาลวิชาชีพ 6 |

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาครั้งนี้ประสบความสำเร็จได้ด้วยดีได้รับการสนับสนุน ส่งเสริมการดำเนินกิจกรรม ตลอดจนให้นโยบายการดำเนินงานในพื้นที่จากท่านนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดยโสธร นายแพทย์วินัย สวัสดิ์วร นายแพทย์สุวิทย์ วิจิตรพันธ์ อย่างต่อเนื่องจากปีงบประมาณ 2539-2541 นอกจากนี้ยังได้รับความร่วมมือในการดำเนินงานจากสาธารณสุขอำเภอ เจ้าหน้าที่สถานีอนามัย ในเขตพื้นที่ดำเนินการ องค์การชุมชน และอาสาสมัครสังเกตพฤติกรรม คณะผู้วิจัยขอขอบคุณไว้ ณ โอกาสนี้

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์นายแพทย์ยงยุทธ ขจรธรรม หัวหน้าฝ่ายวิชาการ สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข ที่กรุณาเป็นที่ปรึกษาโครงการ ได้ให้การสนับสนุน ให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการตั้งแต่เริ่มโครงการจนทำให้โครงการนี้สำเร็จได้ ขอขอบคุณอาจารย์ภัทระ แสนไชยสุริยา อาจารย์คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่นและคณะ ที่ช่วยให้ข้อเสนอแนะในการเขียนรายงานวิจัยในครั้งนี้ และขอขอบคุณผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่านที่มีส่วนช่วยให้การศึกษาครั้งนี้ประสบผลสำเร็จ และสุดท้ายนี้ขอขอบคุณสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ที่ให้การสนับสนุนทุนในการศึกษาครั้งนี้

คณะผู้วิจัย

ธันวาคม 2542

Abstract

Accidents are one of the leading causes of death in Thailand, in particular, land traffic accidents. The main objective of this research was to study the establishment and organizing of a community organization in order to operate the accident prevention measures in the community, related to leading factors, supporting factors, enhancing factor and accident prevention behavior of pedestrian, motorcyclist and car driver. One hundred and one villages were implemented with establishment of the committee. Periods of the study were ranged from May 1997 to May 1998. Another 101 villages with similar characteristics were selected as the control group. Data collections were carried out before and after the implementations of the village committee by interviewing 330 pedestrians each group (implemented and control group). There were 300 motorcyclists and 300 drivers in each group involved. Observation on behaviors was conducted every two months, on Monday, Wednesday, Friday and Saturday for 5 months. Questioning was performed to obtain the information on community organization's activities. Data was processed and analyzed using SPSS+PC program.

The results indicated that most of the samples are farmers with primary school education level. Most of pedestrian were female with average family income less than 5,000 baht per year. Motorcyclist & car drivers were mostly male with average family income greater than 30,000 baht a year. The results concerning the leading causes showed that after implementation, the pedestrian, motorcyclist and car driver had gained more knowledge and awareness of traffic accident except for a decline in the number of motorcyclist on awareness was observed. For supporting factors, number of motorcyclists and drivers possessed safety devices (helmet and safety belt) were significantly ($p < 0.05$) increased after implementation. For other devices, however, there were no differences. Regarding the enhancing factors, knowledge on traffic regulation and traffic prevention measures, the main source of this information was television among the three groups, except for the car drivers. Most of the car drivers gained the knowledge of traffic regulation from the driving license test. In connection with the behavior of preventing accidents, pedestrian in the implemented group held significantly ($p < 0.01$) more appropriate walking practices along the roadside, crossing roads and wearing bright colors at night than the control group. Using the indicators, wearing the helmet and slowing down when approach to intersection were performed significantly ($p < 0.01$) higher among the implemented motorcyclist group higher than the control group. Turning on the head light at night was found to be similar between the implemented and control group. Behaviors of car drivers in using indicators, fastened seat belt for both driver and passengers, slowing down at the intersection were higher in the implemented group than the control group.

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ในการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการจัดองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน ต่อปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริม และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจรของผู้เดินถนน ผู้ขับขี่มอเตอร์จักรยานยนต์ และผู้ขับขี่รถยนต์ โดยมีกลุ่มดำเนินการ 101 หมู่บ้าน ที่จัดองค์กรร่วมแก้ปัญหาในหมู่บ้านระหว่างเดือนพฤษภาคม 2540 - พฤษภาคม 2541 และกลุ่มควบคุมที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน 101 หมู่บ้าน เก็บข้อมูลก่อนและหลังดำเนินการโดยการสัมภาษณ์ผู้เดินถนน กลุ่มละ 330 คน รวม 660 คน ผู้ขับขี่มอเตอร์จักรยานยนต์ และรถยนต์กลุ่มละ 300 คน รวม 1,200 คน สุ่มสังเกตพฤติกรรมในชุมชนเดือนเว้นเดือน เดือนๆ ละ 4 ครั้ง ในวันจันทร์ พุธ ศุกร์ เสาร์ รวม 5 เดือน และสอบถามเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานขององค์กรชุมชนที่เกิดขึ้นในหมู่บ้าน นำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรม SPSS/pc⁺

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม การศึกษาสูงสุดระดับประถมศึกษา โดยผู้เดินถนนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีรายได้ต่อครอบครัวเฉลี่ย < 5,000 บาท ต่อ ปี ส่วนผู้ขับขี่มอเตอร์จักรยานยนต์และรถยนต์เป็นเพศชาย มีรายได้เฉลี่ยต่อครอบครัว > 30,000 บาท ต่อ ปี ผลการศึกษา ปัจจัยนำ พบว่า หลังดำเนินการจัดตั้งองค์กรฯ ผู้เดินถนน ผู้ขับขี่มอเตอร์จักรยานยนต์และผู้ขับขี่รถยนต์ มีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรและมีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องเพิ่มขึ้น ยกเว้นในกลุ่มผู้ขับขี่มอเตอร์จักรยานยนต์มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องลดลง การศึกษาปัจจัยเอื้ออำนวย พบว่า หลังดำเนินการ ทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่มอเตอร์จักรยานยนต์ และผู้ขับขี่รถยนต์ มีอุปกรณ์นิรภัย ได้แก่ หมวกกันน็อค และเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$) อย่างไรก็ตามในอุปกรณ์อื่นๆนั้นไม่พบความแตกต่างกันเมื่อเปรียบเทียบกับก่อนและหลังดำเนินการ ส่วนการศึกษาปัจจัยเสริม พบว่า กลุ่มผู้เดินถนนและกลุ่มผู้ขับขี่มอเตอร์จักรยานยนต์กลุ่มดำเนินการ ทั้งก่อนและหลังดำเนินการ พบว่า ส่วนมากแหล่งที่ได้รับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร และแหล่งที่ได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ คือ ทีวี ส่วนในกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า ส่วนมากได้รับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรจากการสอบใบขับขี่ และแหล่งที่ได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ คือ จากการดูทีวี จากการศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มดำเนินการและ กลุ่มควบคุม พบว่า พฤติกรรมผู้เดินถนนรายบุคคลเกี่ยวกับการเดินถนนชิดขอบทางด้านของทิศทางสวนกับรถ การข้ามถนนโดยมองขวา มองซ้าย และมองขวาก่อนข้าม การสวมเสื้อโทนสีสว่างขณะเดินถนนเวลากลางคืนมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.01$) โดยกลุ่มดำเนินการมีพฤติกรรมถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม ส่วนพฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์ในการเปิดไฟเลี้ยวขวาเมื่อต้องการเลี้ยวขวา การเปิดไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการเลี้ยวซ้าย สวมหมวกกันน็อคขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ของผู้ซ้อนท้าย จะลดความเร็วเมื่อถึงทางแยก มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.01$) โดยกลุ่มดำเนินการปฏิบัติถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม ส่วนพฤติกรรมในผู้ขับขี่รถยนต์ในการเปิดไฟเลี้ยวขวาเมื่อต้องการเลี้ยวขวา การเปิดไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการเลี้ยวซ้าย การขาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร การชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.01$) โดยทุกพฤติกรรมกลุ่มดำเนินการปฏิบัติถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม

สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
กิตติกรรมประกาศ.....	ก
Abstract.....	ข
บทคัดย่อ.....	ค
สารบัญ.....	ง
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญแผนภูมิ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
ปัญหาในการวิจัย.....	3
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
สมมติฐานของการวิจัย.....	4
ขอบเขตการวิจัย.....	4
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
1. แนวคิดทฤษฎี.....	7
2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	16
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	25
รูปแบบการวิจัย.....	25
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	26
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	29
การรวบรวมข้อมูล.....	31
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	31

สารบัญ (ต่อ)

เนื้อหา	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย.....	33
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	45
เอกสารอ้างอิง.....	48

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 1.....	35
ตารางที่ 2.....	37
ตารางที่ 3.....	39
ตารางที่ 4.....	43
ตารางภาคผนวก 1.....	51
ตารางภาคผนวก 2.....	53
ตารางภาคผนวก 3.....	55
ตารางภาคผนวก 4.....	57
ตารางภาคผนวก 5.....	58
ตารางภาคผนวก 6.....	59
ตารางภาคผนวก 7.....	60
ตารางภาคผนวก 8.....	61

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
แผนภูมิที่ 1.....	12
แผนภูมิที่ 2.....	22
แผนภูมิที่ 3.....	26

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับต้น ๆ ของประเทศ ในปี พ.ศ. 2538 พบว่าอุบัติเหตุและการเป็นพิษ มีอัตราการตายเป็นอันดับ 2 ของประเทศ การเสียชีวิตของคนไทยจากอุบัติเหตุจราจรในปี 2505-2538 เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แม้บางช่วงจะลดลง ตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมา จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นทุกปี โดยปี 2530 มีอัตราการตาย 8.3 ต่อแสนประชากร ในปี 2538 พบว่าอัตราการตายได้เพิ่มสูงขึ้นเป็น 24.4 ต่อแสนประชากร สำหรับความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรนั้น สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ร่วมกับกองระบาควิทยากระทรวงสาธารณสุข ได้ศึกษาความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรเมื่อปี 2536 ซึ่งได้ประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจ โดยประมาณการณว่ามีผู้เสียชีวิตประมาณ 12,000 คนต่อปี ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจถึง 57,053.3 ล้านบาท เมื่อคิดเป็นรายบุคคลพบว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 1 คน ต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจถึงประมาณ 4.8 ล้านบาท คาดว่ามีผู้พิการจากอุบัติเหตุจราจรประมาณ 3,000-5,200 คนต่อปี ซึ่งผู้พิการ 1 คน จะสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 3.3 ล้านบาท ผู้บาดเจ็บต้องรักษาตัวในโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยใน จำนวนปีละ 150,000 คน โดย 1 คน จะต้องเสียค่าใช้จ่าย 15,000 บาท (วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์, 2540) ซึ่งเป็นมูลค่ามหาศาลและแนวโน้มปัญหาการเจ็บป่วย การตาย รวมทั้งการสูญเสียทรัพย์สินเนื่องจากอุบัติเหตุจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ตามความเจริญก้าวหน้าของประเทศ

จังหวัดยโสธรมีรายงานผู้ได้รับบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุจราจร ปี พ.ศ. 2536 – 2540 จำนวน 5,961 , 6,097 , 6,803 , 6,506 และ 7,105 ราย คิดเป็นอัตราป่วย 1,051.45 , 1,077.32 , 1,202.07 , 1,201.30 และ 1,302.79 ต่อแสนประชากรตามลำดับ ในจำนวนนี้มีรายงานผู้ป่วยตาย 38 , 29 , 28 , 59 และ 59 ราย คิดเป็นอัตราป่วยตาย ร้อยละ 0.67 , 0.48 , 0.41 , 0.91 และ 0.83 ตามลำดับ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร, 2537) ผู้บาดเจ็บและตายส่วนใหญ่เป็นวัยหนุ่มสาวและวัยทำงาน ทำให้สูญเสียทรัพยากรบุคคลอันมีค่า ซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของจังหวัดโดยรวม อุบัติเหตุมีสาเหตุจากหลายปัจจัย คือ ปัจจัยด้านบุคคล ซึ่งได้แก่คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จากการประมาท ขับรถด้วยความเร็วสูง ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร ความผิดปกติของสภาพร่างกายและจิตใจ ปัจจัยด้านพาหนะ ยานพาหนะมีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษา ตลอดจนยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ปัจจัยด้านทางหรือถนน โครงสร้างถนนมีทางโค้งมาก ๆ หรือโค้งหักศอก ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนไม่

มีเครื่องหมายเตือน ถนนไม่มีทางคน และทางรถเป็นสัดส่วน เป็นต้น และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เช่น สภาพแวดล้อมของธรรมชาติ หรือทัศนวิสัยไม่ดี อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น มลพิษ ซึ่งมีผลต่อความปรวนแปรของอารมณ์ การเผาขยะข้างทาง หมอกควันหนาที่บ (วิจิตร บุญยะโหตระ, 2536 อ้างในจุฬารัตน์ โสตะ, 25...) จะเห็นได้ว่าสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมดมีสาเหตุที่ป้องกันได้โดยความร่วมมือของผู้ขับขี่ และการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆทั้งภาครัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน โดยเฉพาะพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้ยานพาหนะเช่น ความเร็วในการขับขี่ การดื่มสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นก่อนขับขี่ ซึ่งพบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ (สุรัชชัย เจียมภูถ, 2537)

พฤติกรรมทางสุขภาพจะเกิดขึ้นได้มีปัจจัยหลายด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรีนและคณะ (Green et al., 1980) ได้เสนอแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมของคนมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย (Multiple Factors) ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะต้องมีการดำเนินงานหลาย ๆ ด้านประกอบกันและ จะต้องวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อพฤติกรรมนั้น ๆ ก่อนจึงจะสามารถวางแผนและกำหนดวิธีในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกรีนและคณะ ได้เสนอกรอบแนวคิดที่ใช้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมที่เรียกว่า PRECEDE FRAMEWORK ซึ่งเป็นคำย่อของข้อความเต็มว่า Predisposing, Reinforcing and Enabling Causes in Educational Diagnosis and Evaluation ซึ่งหมายถึงกระบวนการของการใช้ปัจจัยในด้านปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย และปัจจัยเสริมในการวินิจฉัยและประเมินผลของพฤติกรรมนั่นเอง กรีนและคณะได้ให้แนวคิด ถึงปัจจัยต่าง ๆ ทั้ง 3 ปัจจัยโดยกล่าวว่า ปัจจัยนำเป็นปัจจัยที่เกิดก่อนพฤติกรรมซึ่งจะให้เหตุผลหรือเป็นแรงจูงใจที่ทำให้เกิดพฤติกรรมนั้น ปัจจัยนำนี้ ประกอบด้วย ความรู้ ทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อ และการรับรู้ที่เกี่ยวข้องกับการจูงใจบุคคลหรือกลุ่มคน ให้กระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือเป็นแรงจูงใจที่ทำให้เกิดพฤติกรรม ปัจจัยเอื้ออำนวยเป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้ พฤติกรรมนั้น ๆ เกิดขึ้น ซึ่งปัจจัยเอื้ออำนวยนี้ประกอบด้วยทักษะและแหล่งทรัพยากรที่จำเป็นต่อการทำให้เกิดพฤติกรรมโดยปัจจัยเอื้ออำนวยมักเกี่ยวกับเรื่องทรัพยากรที่มีอยู่และการเข้าถึงทรัพยากร ปัจจัยเสริมเป็นปัจจัยที่แสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมนั้นได้รับการสนับสนุนจากบุคคล แหล่งการเสริมแรงจะแตกต่างกันไปขึ้นกับวัตถุประสงค์และชนิดของโครงการนั้น ๆ การเสริมแรงอาจเป็นไปในทางบวกหรือทางลบขึ้นอยู่กับทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบางคนก็จะมีอิทธิพลต่อการทำให้เกิดพฤติกรรมนั้นมากกว่าบุคคลอื่นๆ ในการกำหนดพฤติกรรมใดก็ตามที่จะให้มีขึ้นมักจะพบว่าปัจจัยทั้งสามนี้เกี่ยวข้องด้วยเสมอ ปัจจัยเหล่านี้จะแสดงให้เห็นอิทธิพลของปัจจัยได้เพราะพฤติกรรมนั้นจะมีสภาพที่มองเห็นได้หลายด้าน ดังนั้นการวางแผนให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมใดก็ตามต้องไม่คำนึงถึงปัจจัยเดียว แต่ต้องคำนึงถึงปัจจัยหลาย ๆ อย่างที่มีอิทธิพล

ร่วมด้วยเสมอ หลังจากที่ได้วิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้แล้วจึงจะนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์มาดำเนินการวางแผนโครงการ ในอันที่จะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้น ๆ

องค์กรประชาชน หรือองค์กรชุมชน เป็นกลุ่มต่าง ๆ ที่มีอยู่ภายในหมู่บ้าน เช่น กลุ่มสตรี กลุ่มเกษตรกร กลุ่มเยาวชน ที่เกิดจากการรวมตัวขึ้นมาเป็นกลุ่มผลประโยชน์ของประชาชน ที่อาศัยและทำงานอยู่ภายในหมู่บ้านหรือชุมชนเดียวกันบนพื้นฐานของการมีความต้องการและข้อตกลงร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยแก้ปัญหาของสมาชิกและของหมู่บ้าน (สุชาดา ทวีสิทธิ์, 2536) การจัดตั้งองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน การศึกษาวิเคราะห์ชุมชนอย่างมีส่วนร่วม (Participatory Rural Appraisal : PRA) ซึ่งเป็นวิธีการและเทคนิคที่สามารถช่วยให้ชุมชนได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ และวิเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับชีวิตและสภาพของชุมชน แล้ววางแผนนำไปสู่การกระทำ น่าจะได้นำมาเป็นแนวทางในการกำหนดองค์กรชุมชนเพื่อแก้ปัญหามลพิษในหมู่บ้าน

ด้วยเหตุผลดังกล่าว สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร จึงได้จัดทำโครงการวิจัยเพื่อหารูปแบบในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชนระดับหมู่บ้าน โดยการจัดตั้งองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน ครั้งนี้

ปัญหาในการวิจัย

1. ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินทาง ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์เป็นอย่างไร
 2. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินทาง ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์เป็นอย่างไร
 3. ประสิทธิผลการจัดองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน
- มีผลในการเปลี่ยนแปลงปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินทาง ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์อย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาประสิทธิผลของการจัดองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของ ผู้เดินทาง ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ในเขตจังหวัดยโสธร โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะดังต่อไปนี้

1. ศึกษาปัจจัยต่าง ๆ อันได้แก่ ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์
2. ศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์และรถยนต์
3. ศึกษาประสิทธิผลของการจัดองค์การร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชนต่อปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริม และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์

สมมติฐานการวิจัย

ผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ มีปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริมและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุดีขึ้น ภายหลังดำเนินการจัดองค์การร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน และดีกว่ากลุ่มที่ไม่ได้ดำเนินการ

ขอบเขตของการวิจัย

1. การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาประชากรผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ในชุมชนเขตจังหวัดยโสธร
2. ตัวแปรที่ศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย
 - 2.1 ตัวแปรอิสระ คือ การจัดองค์การร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน
 - 2.2 ตัวแปรตาม คือ ปัจจัยนำ ได้แก่ ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ ปัจจัยเอื้ออำนวย ได้แก่ การมีอุปกรณ์ป้องกันเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ ปัจจัยเสริม ได้แก่ การได้รับคำแนะนำเรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร การได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับอุบัติเหตุ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1. อุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินทางสัญจรไปมาบนท้องถนนที่เกิดขึ้นและมีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนยานพาหนะรถจักรยานยนต์ และรถยนต์

2. องค์การร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนหมายถึง คณะบุคคลจากชุมชน ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน 1 คน ตัวแทนอาสาสมัครสาธารณสุข (อสม.) 1 คน กลุ่มแม่บ้าน 1 คน ตัวแทนเยาวชนในหมู่บ้าน 1 คน และกรรมการหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน จำนวน 1 คน รวม 5 คนต่อหมู่บ้าน เป็นคณะกรรมการทำหน้าที่ดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุจากการจราจร ในผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ โดยวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานขององค์กร

3. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำใด ๆ อันเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขณะขับเคลื่อนยานพาหนะและใช้ถนนหรือพฤติกรรมหรือการกระทำใด ๆ อันเป็นการป้องกันความรุนแรงหากมีการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น

4. ประสิทธิภาพการดำเนินงานขององค์การร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน หมายถึง ผลการดำเนินงานขององค์กรในชุมชน ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุตั้งแต่กำหนดแนวทางแก้ปัญหาและดำเนินการแก้ปัญหาเพื่อให้ผู้เดินถนน ผู้ขับเคลื่อนจักรยานยนต์ และรถยนต์ เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุได้ถูกต้อง

5. ปัจจัยนำ หมายถึง ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร หมายถึง ความสามารถในการจำ เข้าใจ และบอกข้อเท็จจริง ตามเนื้อหาความรู้เกี่ยวกับกฎและเครื่องหมายจราจร

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ถึงประโยชน์ในการปฏิบัติตามเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้ถึงอุปสรรคในการปฏิบัติตามเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

6. ปัจจัยเอื้ออำนวย หมายถึง การมีอุปกรณ์ป้องกันเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ

กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ หมายถึง การมีหมวกกันน็อก การมีไฟรถ คือ มีไฟและใช้ได้ต่อไปนี้ครบ ไฟหน้า ไฟสูง ไฟต่ำ ไฟท้าย ไฟเลี้ยวด้านหน้าขวา ไฟเลี้ยวด้านหน้าซ้าย ไฟเลี้ยวด้านหลังขวา ไฟเลี้ยวด้านหลังซ้าย หากไม่มีอันใดอันหนึ่งถือว่าไม่มี และการมีกระจก คือมีกระจกส่องดูหลังขวา กระจกส่องดูหลังซ้าย หากไม่มีอันใดอันหนึ่งถือว่าไม่มี

กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ หมายถึง การมีเข็มขัดนิรภัย และมีไฟรถ คือ มีไฟและใช้ได้ต่อไปนี้ครบ ไฟหน้าขวา ไฟหน้าซ้าย ไฟสูงขวา ไฟสูงซ้าย ไฟต่ำขวา ไฟต่ำซ้าย ไฟหรีขวา ไฟหรีซ้าย ไฟท้ายขวา ไฟท้ายซ้าย ไฟเลี้ยวด้านหน้าขวา ไฟเลี้ยวด้านหน้าซ้าย ไฟเลี้ยวด้านหลังขวา ไฟเลี้ยวด้านหลังซ้าย หากไม่มีอันใดอันหนึ่งถือว่าไม่มี และการมีกระจก คือมีกระจกและใช้ได้ต่อไปนี้ครบ กระจกส่องดูหลังขวา กระจกส่องดูหลังซ้าย และกระจกส่องดูหลังตรงกลาง หากไม่มีอันใดอันหนึ่งถือว่าไม่มี

7. ป้ายเสริม หมายถึง การเสริมแรงทางบวกพร้อมกับเกี่ยวกับ แหล่งที่ให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร และแหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ คือ วิทยุ โทรทัศน์ การสอบใบขับขี่ โรงเรียนสอนขับรถยนต์ โรงเรียน หอกระจายข่าว เอกสาร/แผ่นพับหรือโปสเตอร์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบลักษณะป้ายนำ ป้ายเตือนอันตราย ป้ายเสริมของผู้เดินถนน ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์
2. ทราบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้เดินถนน ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์
3. เป็นแนวทางในการวางรูปแบบการร่วมมือกันดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง ภัยหรือเหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดมาก่อน โดยไม่ตั้งใจ ให้เกิดเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สิน (วิจิตร บุญยะโทระ , 2536 อ้างใน จุฬารักษ์ โสตะ , 25....) และจุฬารักษ์ โสตะ ได้กล่าวถึงรายละเอียด ดังนี้

ประเภทของอุบัติเหตุมี 4 ประเภท คือ

1. อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic accident) หมายถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เช่นเครื่องบินตก รถยนต์ชนกัน รถไฟตกราง เรือล่ม แพคว่ำ โป๊ะล่ม เป็นต้น

2. อุบัติเหตุในบ้าน (Home accident) หมายถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณบ้านเช่น ในบ้าน สนามหญ้าหน้าบ้าน ตกบันได น้ำร้อนลวก มีดบาด ไฟดูด ประตูลูกบิดหน้าต่างหนีบมือ ลื่นหกล้ม เป็นต้น

3. อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ (Occupational accident) หมายถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการทำงานหรือการประกอบอาชีพอันตรายที่ได้รับอาจเนื่องมาจากอุปกรณ์การทำงาน เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ เช่น สายพาน สารพิษ ยากำจัดแมลง เป็นต้น

4. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public accident) หมายถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโรงเรียน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ สถานที่ตากอากาศ สนามกีฬา เป็นต้น

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ (Theory of cause of accidents) มีด้วยกัน 3 ทฤษฎี ดังนี้

1. ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory) เฮนริช (H.W. Heinrich) กล่าวว่า การบาดเจ็บและการเสียหายต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวไล่กัน เมื่อตัวที่ 1 ล้มย่อมทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ได้แก่

โดมิโนตัวที่ 1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัวขนบธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่องหรือความผิดปกติของบุคคล (Defects of person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย

โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts./unsafe conditions) ได้แก่ การกระทำของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตรายเช่นการขับรถด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกถนนลื่น

โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติเหตุ (Accidents) ได้แก่ ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคม หรือความบกพร่องทางร่างกายของบุคคลหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น หลับในขณะที่ขับรถ

โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injuries or damage) ได้แก่ ี้นิวาาดเสียหาย ขาหัก อัมพาต ฯลฯ

2. ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ (Imbalance cause theory) บลูเมนทอล (Blumenthal M.) กล่าวว่า การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ เกิดจากการขาดดุลยภาพชั่วขณะหนึ่ง ระหว่างพฤติกรรมของคนกับระบบงานที่คนนั้นกระทำอยู่ ซึ่งอาจจะป้องกันไม่ให้เกิดได้โดยการแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบทั้งสองอย่างหรืออย่างใดอย่างหนึ่ง

3. ทฤษฎีพลังงาน (Energy cause theory) มี 2 ประเภท คือ

ประเภทที่ 1 ได้แก่ การบาดเจ็บซึ่งเกิดจากการเกิดพลังงานมากระทบร่างกายของคนเราในปริมาณที่สูงเกินกว่าร่างกาย หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายจะทนต่อแรงกระทบนั้นได้

ประเภทที่ 2 ได้แก่ การเกิดการเปลี่ยนแปลงพลังงานระหว่างร่างกายกับแรงซึ่งมากระทบในลักษณะที่ผิดปกติ จึงทำให้เกิดการบาดเจ็บขึ้น

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก มี 4 ปัจจัยคือ

1. ปัจจัยด้านบุคคล ซึ่งได้แก่ คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการประมาท ขับรถด้วยความเร็วสูง ขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร ความผิดปกติของสภาพร่างกายและจิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถ วัยและเพศ ผู้ขับรถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท คนโดยสารและคนเดินเท้า ซึ่งเกิดจากการขึ้นหรือลงรถ ข้ามถนนไม่ระมัดระวัง เดินซิดถนนบริเวณที่รถผ่านไปมามากเกินไป สภาพร่างกายหรือจิตใจไม่ปกติ เช่น เมา ง่วง อารมณ์ไม่ดี ใจเลือนลอย ลึกลับคนอง ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือผู้โดยสารรถยนต์ คนนั่งข้างหน้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

2 ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle factor) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบ และบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกใช้งาน ตลอดจนยวดยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน นับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้

3. ปัจจัยด้านทางหรือถนน (Roadway factor) โครงสร้างถนนที่มีทางโค้งมาก ๆ หรือโค้งหักศอก พื้นผิวถนนที่ลาดด้วยยางแอสฟัลท์ จะมีความลื่นมากกว่าถนนที่ทำด้วยคอนกรีต ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ไหล่ทางที่เป็นทางโค้ง ช่องเดินรถที่ไม่กว้างพอ คือต่ำกว่า 6-10 เมตร และมีช่องเดินรถเพียง 2 ช่องทางมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ถนนไม่มีเครื่องหมายเตือน ถนนไม่มีทางคนและทางรถเป็นส่วน

4. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างอันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้คือ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ หรือทัศนวิสัยไม่ดี อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนเช่น มลพิษ ซึ่งมีผลต่อความแปรปรวนของอารมณ์ การเฝ้าระวังทาง หมอกลงหนาที่บ

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือสิ่งที่แสดงออกมาของบุคคล อาจสังเกตได้หรือไม่ได้แต่สามารถวัดได้ เพราะฉะนั้นพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร จึงหมายถึงการกระทำหรือสิ่งที่แสดงออกมาของบุคคล เกี่ยวกับการเดินทางไปมาหรือการจราจรในฐานะผู้ขับขี่หรือผู้เดินเท้า หรือผู้โดยสารซึ่งอาจสังเกตได้หรือไม่ได้ แต่สามารถวัดได้ เช่น ความรู้ ทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อ ความคิดเห็น ความตั้งใจ และการปฏิบัติ

2. แนวคิดทฤษฎีการวิเคราะห์ปัญหาสุขภาพโดย PRECEDE FRAMEWORK

PRECEDE FRAMEWORK สามารถนำไปใช้ในงานสุขศึกษาได้อย่างกว้างขวางในสถานการณ์ของปัญหาที่แตกต่างกัน อาทิเช่น การวางแผน การดำเนินงาน ในปัญหาต่าง ๆ และการประเมินผลในระดับต่าง ๆ นอกจากนั้นยังสามารถนำไปประยุกต์เข้ากับการอธิบายถึงการเกิด พฤติกรรมและการเปลี่ยนแปลงในเรื่องอื่น ๆ อีกด้วย อีกทั้งยังมีความเชื่อว่ากรอบแนวคิดนี้ สามารถวิเคราะห์ให้มองเห็นปัญหาทางสุขภาพ สามารถแก้ไขปัญหาวางแผนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งกรอบแนวคิดนี้ มีความสมบูรณ์สูงหรือเป็นรูปแบบที่ชัดเจน สามารถนำไปใช้ในทุกระณการณได้เสมอ (Green et al., 1980)

การดำเนินงานตามกระบวนการของ PRECEDE FRAMEWORK แบ่งออกเป็น 7 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เริ่มจากการพิจารณาและวิเคราะห์คุณภาพชีวิตด้วยการประเมินปัญหาสังคมของกลุ่มประชากรต่าง ๆ ซึ่งปัญหาต่าง ๆ ที่ประเมินได้จะเป็นเครื่องชี้วัดระดับคุณภาพชีวิตของประชากร

ขั้นตอนที่ 2 เป็นการวิเคราะห์ว่ามีปัญหาสุขภาพอะไรบ้าง ที่เป็นปัญหาสำคัญอยู่ในสังคมหรือในกลุ่มประชากรที่ศึกษาโดยอาศัยข้อมูลต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว หรือข้อมูลที่ได้จากการอบรมขึ้นใหม่ โดยวิธีการต่าง ๆ แล้วทำการเลือกปัญหาสุขภาพที่ควรทำการแก้ไข

ขั้นตอนที่ 3 ทำการวิเคราะห์ หาพฤติกรรมที่เป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาสุขภาพที่ได้วิเคราะห์แล้วในขั้นตอนที่ 2 โดยวิเคราะห์ออกมาเป็นพฤติกรรมเฉพาะหรือเอามาจัดลำดับเพราะบางสาเหตุอาจจะไม่ใช่ปัจจัยทางพฤติกรรม (Nonbehavioral factors) เช่น เศรษฐกิจ พันธุกรรม และสิ่งแวดล้อม เป็นต้น รวมทั้งวิเคราะห์ว่ามีอิทธิพลทางอ้อมที่มีใช้ทางตรงมากน้อยเพียงใด หรือบางครั้งอาจมีอิทธิพลต่อสุขภาพก็ได้ การวิเคราะห์เช่นนี้ทำให้สามารถตระหนักถึงแรงผลักดันทางสังคม หรือหลักของ PRECEDE FRAMEWORK สามารถเอาไปประยุกต์ใช้ได้กับงานทุกระดับ ตั้งแต่งานระดับหน่วยงานและระดับชาติ โดยการแยกวิเคราะห์พฤติกรรมเกี่ยวกับทางสังคมของคนซึ่งพฤติกรรมนี้เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมด้านเศรษฐกิจหรือสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนที่ 4 เป็นการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม ซึ่งได้จำแนกปัจจัยออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ปัจจัยนำ (Predisposing factors) ปัจจัยเอื้ออำนวย (Enabling factors) และปัจจัยเสริม (Reinforcing factors) ซึ่งปัจจัยนำนี้ประกอบด้วย ทักษะ ความเชื่อ ค่านิยม และการรับรู้ ซึ่งเป็นปัจจัยภายในที่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการเปลี่ยนแปลง หรือแสดงพฤติกรรมของบุคคล ปัจจัยเอื้ออำนวยเป็นปัจจัยที่พิจารณาถึงอุปสรรคที่สร้างขึ้นโดยระบบของสังคมเช่นข้อจำกัดต่าง ๆ แหล่งทรัพยากรบุคคลและชุมชนที่มีอยู่จำกัดเช่น รายได้น้อย การประกันสุขภาพ กฎหมายข้อบังคับต่าง ๆ เป็นต้น รวมทั้งทักษะและความรู้ ก็เป็นเรื่องต้องการให้เกิดร่วมกับพฤติกรรมซึ่งกำหนดไว้ในปัจจัยเอื้ออำนวยเช่นกัน ปัจจัยเสริมเป็นปัจจัยที่แสดงให้เห็นว่าการกระทำหรือการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้รับการส่งเสริมหรือไม่เพียงใด โดยการเรียนรู้จากบุคคลอื่น ที่ประเมินผลย้อนกลับพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงนั้น

ขั้นตอนที่ 5 เป็นการวิเคราะห์ข้อมูล หาแนวทางหรือวิธีการที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในปัจจัยต่าง ๆ โดยการศึกษาค้นคว้าถึงปัจจัยทั้ง 3 ประเภทที่กล่าวมาแล้ว เพื่อจะได้ตัดสินใจว่าเรื่องใดสำคัญก่อน และมีแหล่งทรัพยากรใดบ้างพอจะช่วยให้การดำเนินงานสำเร็จหรือมีอิทธิพลเหนือปัจจัยนั้นได้ เพื่อนำไปสู่การแก้ไข

ขั้นตอนที่ 6 เป็นการกำหนดกลวิธีและดำเนินการตามกลวิธีที่ได้จัดระบบ และพัฒนาโครงการนั้นขึ้นมา จะต้องคำนึงอยู่เสมอถึงทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด ข้อจำกัดด้านเวลาและความสามารถ หรือใช้ วิธีการผสมผสานปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย และปัจจัยเสริมเข้าด้วยกันไม่ใช่แค่ใช้เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเท่านั้น ในขณะที่เดียวกันจะต้องประเมินปัญหาด้านการบริหารและทรัพยากรด้วยว่ามีสถานะการณ์เช่นใด

ขั้นตอนที่ 7 เป็นการประเมินผลว่าในแต่ละขั้นตอนทำสิ่งใดไม่ถูกต้องบ้าง ต้องทำการประเมินอย่างต่อเนื่องกันทุกขั้นตอน ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนดำเนินการ โดยกำหนดวัตถุประสงค์ของการประเมินผลในแต่ละขั้นตอน เอาไว้แต่แรกและต่อเนื่องกันไปตั้งแต่ก่อนดำเนินงานจนสิ้นสุดการดำเนินงานและภายหลังการดำเนินงาน

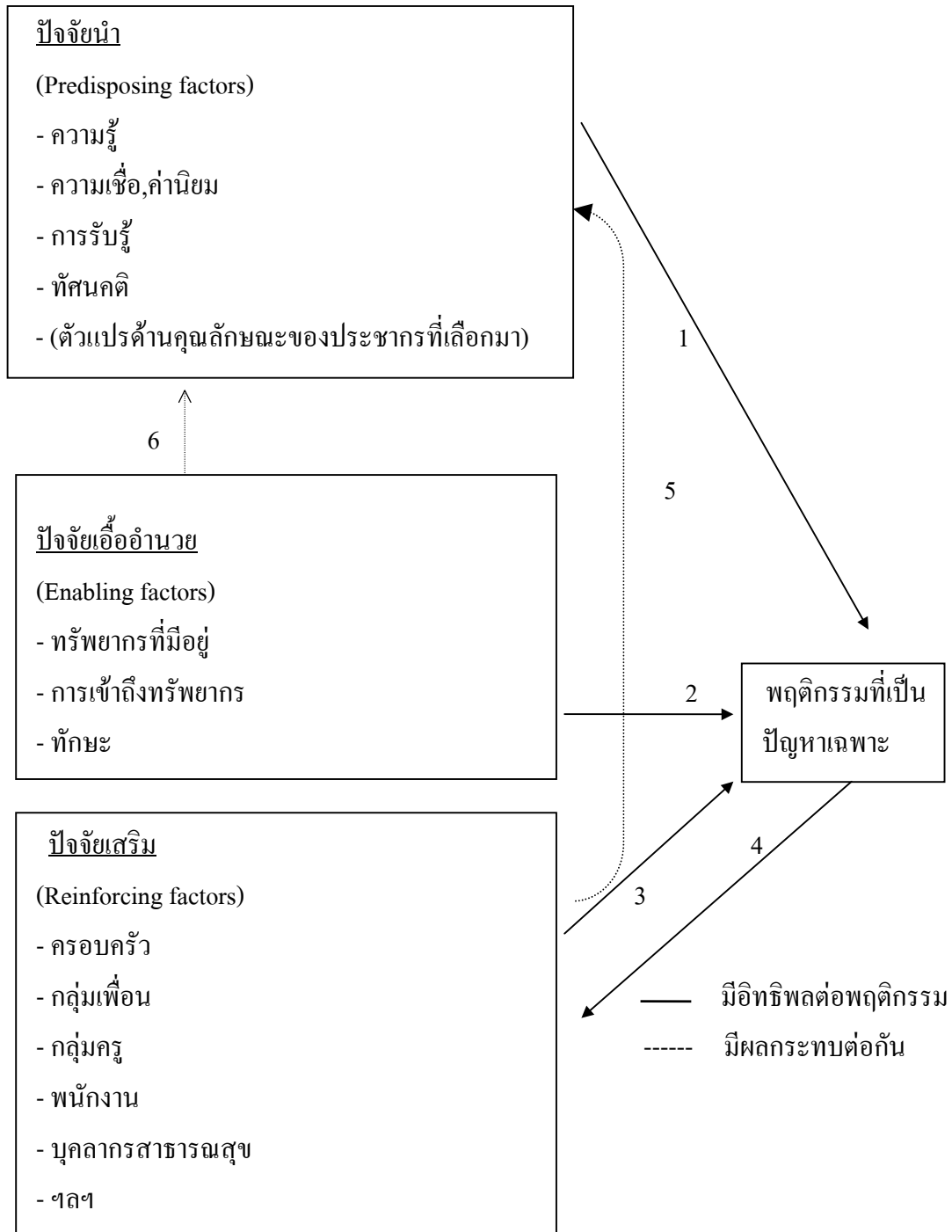
ในการดำเนินงานตามกระบวนการของ PRECEDE FRAMEWORK ต้องอาศัยวิทยาการในสาขาต่าง ๆ รวม 4 สาขาด้วยกัน คือ วิทยาการระบาด วิทยาการสังคม/พฤติกรรมศาสตร์ วิทยาการบริหาร และวิทยาการศึกษาเนื่องจากขั้นตอนที่ 1,2 และบางส่วนของขั้นตอนที่ 3 ใช้หลักการจากวิทยาการระบาด ส่วนขั้นตอนที่ 3,4 ใช้ทฤษฎีทางสังคมศาสตร์/พฤติกรรมศาสตร์ ดังนั้นในการนำ PRECEDE FRAMEWORK ไปใช้ผู้ใช้งานจำเป็นต้องมีความรู้พื้นฐานในวิทยาการสาขาต่างๆ ดังกล่าว สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งคือต้องทำความเข้าใจร่วมกันในเรื่องนี้ สำหรับการนำ PRECEDE FRAMEWORK 2 ประการเพื่อที่จะประยุกต์ใช้ได้เหมาะสมคือ

ประการแรก ต้องเข้าใจว่าพฤติกรรมมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย (Multiple factors)

ประการที่สองต้องเข้าใจว่าการดำเนินงาน เพื่อให้ได้ผลต่อการพฤติกรรมอย่างแท้จริง ต้องอาศัยกระบวนการและวิธีการต่าง ๆ ร่วมกัน ในลักษณะของการผสมผสานศาสตร์ทางการแพทย์ พฤติกรรมศาสตร์ ด้านการศึกษารวมกัน ซึ่ง PRECEDE FRAMEWORK ได้นำมาใช้ในรูปแบบสังเคราะห์ เป็นวิธีการที่นำความรู้ในหลาย ๆ ด้านมาพัฒนารวมกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจพื้นฐานและสามารถปรับปรุงคุณภาพชีวิต

การศึกษารั้วนี้ ผู้วิจัยได้นำขั้นตอนที่ 4-5 ของ PRECEDE FRAMEWORK มาเป็นแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการดำเนินงาน โดยสัมภาษณ์ผู้เดินถนน ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ในด้านปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย และปัจจัยเสริม ซึ่งปัจจัยทั้ง 3 นี้มีผลต่อพฤติกรรมตามการวิเคราะห์ในขั้นตอนที่ 3 โดยมีแนวคิดตามแผนภูมิที่ 1

แผนภูมิที่ 1 ลำดับขั้นของสามปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม



จากแผนภูมิที่ 1 จุบรวมหรือศูนย์รวมในการหาความสัมพันธ์ระหว่าง สาเหตุทางพฤติกรรม กับปัจจัยต่าง ๆ ในการวิเคราะห์ทางการศึกษานั้น โดยปกติมักกำหนดไว้ว่าสาเหตุเรียงลำดับหมายเลขดังต่อไปนี้

1. เป็นแรงจูงใจที่ต้องกระทำให้ได้
2. การดัดแปลงหรือหาแหล่งทรัพยากรที่สามารถทำให้เกิดพฤติกรรมนั้นได้
3. เป็นปฏิกิริยาต่าง ๆ ที่บุคคลอื่นแสดงออกให้ทราบหลังจากทำพฤติกรรมนั้นแล้ว
4. ต้องมีการเสริมแรง และทำให้พฤติกรรมนั้นคงทนต่อไป หรือบางครั้งอาจกระทำโดยมองเห็นถึงโทษและสิ่งที่ไม่สนใจทำนั้น
5. ในการเสริมแรงหรือการลงโทษของพฤติกรรมนั้นอาจมีผลกระทบถึงปัจจัยนำ เช่นเดียวกับปัจจัยเอื้ออำนวยด้วยเช่นกัน (6)

3. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของชุมชน (PRA : Participatory Rural Appraisal)

รอบерт แชมเบอร์ส ให้ความหมาย PRA ว่าเป็น “กลุ่มของวิธีการและเทคนิคที่สามารถช่วยให้ชุมชนได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ และวิเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับชีวิตและสภาพของชุมชน แล้ววางแผนและนำไปสู่การกระทำ” (Robert Chambers ,1992. อ้างใน คุสิตา ดวงสา และอุษา ดวงสา, 2537) เราสามารถนำ PRA ไปใช้ได้หลายกิจกรรม เช่น การวางแผนในระดับชุมชน การพัฒนาและการจัดการลุ่มน้ำ โครงการสตรี สุขภาพ ปศุสัตว์และส่งเสริมการเกษตร ตลอดจนทำให้เกิดแนวคิดในการใช้ PRA เพื่อสร้างความตระหนักเรื่องการค้างานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน การศึกษาวิเคราะห์ชุมชนอย่างมีส่วนร่วม (Participatory Rural Appraisal : PRA) หมายถึง ช่องทางและวิธีการที่จะช่วยให้ชุมชนสามารถเห็นคุณค่าของการแลกเปลี่ยนความคิด ประสบการณ์ การวิเคราะห์ ภาวะชีวิตของชุมชน การวางแผน และการดำเนินการโดยชุมชนเอง ในกระบวนการ PRA คนนอก นักวิจัย นักพัฒนา หรือวิทยากร จะมีบทบาทช่วยแนะวิธีการเทคนิคต่าง ๆ เพื่อให้การวิเคราะห์ชุมชนเป็นไปอย่างรวดเร็ว ไม่เครียด และมีส่วนร่วม หลักการที่สำคัญที่สุด ก็คือทำให้ชุมชนมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ในกระบวนการศึกษา ผู้วิจัยต้องพยายามที่จะสอดแทรก หรือทักท้วงให้น้อยที่สุด ควรปล่อยให้ชาวบ้านที่ร่วมกิจกรรมได้แสดงความคิดเห็นสูงสุด

การสืบค้นไปถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ เป็นสิ่งที่ทำได้ไม่ยากนัก แต่เมื่อจะพิจารณาถึงการดำเนินการเพื่อการป้องกันแล้วเป็นเรื่องยากที่จะดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จ ทั้งนี้เพราะวิธีการในการควบคุมและป้องกันนั้นต้องเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ๆ อีกมากมาย ในขณะที่ผู้บริหารในหน่วยงานอีกจำนวนมาก ไม่ได้ตระหนักว่าปัญหาอันเกิดจากอุบัติเหตุหน่วยงานของตนจะต้องรับผิดชอบและเข้าไปเกี่ยวข้องอย่างไร และแม้หลาย ๆ หน่วยงานจะได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นแต่ก็ไม่ได้มีการวางแผนร่วมกันในการสร้างกิจกรรมที่สอดคล้องและประสมกลมเกลียวกัน ทำให้ผลการดำเนินงานเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุไม่ประสบผลสำเร็จซึ่งวิทยา ชาติบัญชาชัย (2540) ได้รวบรวมไว้ดังนี้

International Association of Traffic and Safety Science ได้กำหนดหลักการสำคัญในการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุไว้ 4 ประการ คือ Multisectorial approach, Multi disciplinary approach, Internationality และ Practicality นอกจากมาตรการทางกฎหมาย หรือวิศวกรรมแล้ว ประเทศบางประเทศได้ริเริ่มในการจัด Injury Prevention Program เช่นในปี 1960 มหาวิทยาลัย LUND ได้จัดทำโครงการวิจัยการป้องกันอุบัติเหตุที่หลายหน่วยงานมาร่วมกันทำ โดยใช้ชุมชนเป็นฐานในการดำเนินงาน มีผลทำให้สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุทุกประเภทในชุมชนได้มากกว่า 25 % แนวทางการดำเนินงานในชุมชนครั้งนี้ได้กลายเป็นแม่แบบในการขยายผลไปยังชุมชนต่าง ๆ อีกหลายสิบแห่งทั่วโลก

ในปี 1981 องค์การอนามัยโลก ได้กำหนดนโยบายที่สำคัญของโลก คือ สุขภาพดีถ้วนหน้าในปี 2000 อุบัติเหตุ ซึ่งเป็นเหตุหนึ่งที่คุกคามต่อสุขภาพประชาชนอย่างร้ายแรง จะต้องเป็นประเด็นสำคัญยิ่งประเด็นหนึ่งที่จะต้องได้รับการแก้ไข ด้วยวิธีการต่าง ๆ ในทุกระดับทั้งในระดับชาติ ระดับจังหวัด และระดับชุมชน มาตรการต่าง ๆ จะต้องพุ่งเป้าไปสู่ทั้งในระดับบุคคลในชุมชน และการปรับสภาพสิ่งแวดล้อมของสังคม

ในปี 1989 Karolinska Institute, Sweden ได้จัดทำคู่มือในการดำเนินงานเพื่อชุมชนปลอดภัย โดยมีสาระโดยระบุหลักการในการจัดตั้งชุมชนที่ปลอดภัยจะต้องประกอบด้วย ประการที่หนึ่ง องค์การชุมชน ซึ่งต้องเป็นสหวิทยาการ ชุมชนจะต้องมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาและให้การสนับสนุนในการดำเนินงาน ประการที่สอง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติ การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลสถิติเพื่อจะได้ทราบถึงขนาดและความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ ระบบการเก็บรวบรวมและนำเสนอข้อมูลจะต้องเรียบง่ายและเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่น ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่สัมฤทธิ์ผลจากแหล่งต่าง ๆ จะต้องสืบเสาะ ค้นหา และนำมาพิจารณาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับท้องถิ่น ประการที่สาม แนวทางการดำเนินงาน ชุมชนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่มีอยู่ในชุมชน วิธีการในการดำเนินงานจะต้องเป็นที่ยอมรับของคนส่วนใหญ่ในชุมชนนั้น แนวทางการแก้ปัญหาระยะสั้นจะต้องมุ่งในประเด็นของการปรับปรุงสภาพแวดล้อมกฎระเบียบ การแก้ปัญหาระยะยาว ควรจะมุ่งในประเด็นการศึกษาและการแก้ปัญหาจะต้องดำเนินการโดยการประสานงานการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานพร้อมทั้งกำหนดวิธีการในการประเมินผลเอาไว้ล่วงหน้า ประการที่สี่ การตัดสินใจเลือกกิจกรรมการตัดสินใจว่าจะทำกิจกรรมอะไร ต้องขึ้นอยู่กับว่าชุมชนนั้นมีความเห็นว่าปัญหาอะไรเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดในชุมชนนั้น ๆ วิธีการแก้ปัญหาก็ต้องเป็นวิธีการที่เป็นไปได้สิ้นเปลืองงบประมาณน้อยที่สุดและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจะต้องเข้ามามีส่วนร่วม ในขั้นต้นควรเลือกกิจกรรมที่เห็นผลเร็วเพื่อเป็นกำลังใจให้กับบุคลากรในการดำเนินการที่ยากยิ่งขึ้น ประการสุดท้าย เทคโนโลยีและวิธีการ จะต้องมีการประชา

สัมพันธให้ชุมชนได้ทราบถึงจุดมุ่งหมายเพื่อให้ทุก ๆ คนในชุมชนได้รับทราบและเข้าใจ ชุมชนจะต้องมีส่วนในการสนับสนุนทุกขั้นตอนในการดำเนินงาน ต้องอาศัยวิธีการทุกรูปแบบในการสืบเสาะค้นหาความเสี่ยงที่มีอยู่ในชุมชนเพื่อจะได้รับข้อมูลมากที่สุด แต่ถูกต้องที่สุด งบประมาณการดำเนินงานจะมาจากภาครัฐและเอกชน และจะต้องได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง ชุมชนควรจะมีส่วนร่วมในการผลักดันรัฐบาลให้ออกนโยบายหรือกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยที่จะมีผลเป็นอย่างมากต่อความปลอดภัยที่จะมีผลเป็นอย่างมากต่อความปลอดภัยในชุมชน และทำให้กิจกรรมต่าง ๆ บรรลุผลมากยิ่งขึ้น วิธีการที่มีผลทำให้มีการเปลี่ยนสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยขึ้น จะเป็นวิธีการสำคัญที่จะลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมาก รวดเร็ว และได้ผลถาวร บางวิธีการอาจจะเรียบง่าย และไม่สิ้นเปลือง ดังนั้นชุมชนควรจะสืบเสาะ หรือประดิษฐ์ เทคโนโลยีใหม่ ๆ ขึ้นมาเองเพื่อใช้ภายในชุมชนนั้น ๆ อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่มีคุณภาพทุกชนิด เช่น เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย ควรจะจัดหาเอาไว้ในชุมชนเพื่อให้ประชาชนสามารถซื้อมาได้โดยสะดวก

ในปี 1991 Karolinska Institute, Sweden ได้กำหนดข้อบ่งชี้ในการพิจารณาว่าชุมชนใดเป็นชุมชนที่ปลอดภัย จะต้องมององค์กรที่เป็นสหวิทยาการในการดำเนินงานเพื่อการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม มีโครงการที่ป้องกันครอบคลุมประชากรทุกเพศ ทุกวัย ทุกสถานการณ์ ทุกสภาพสิ่งแวดล้อม โครงการจะต้องมุ่งเป้าสู่กลุ่มเสี่ยง หรือสภาพสิ่งแวดล้อมที่มีความเสี่ยง จะต้องมีการเก็บรวบรวมและรายงาน จำนวนและชนิดของอุบัติเหตุในชุมชน มีโครงการระยะยาวและต่อเนื่องไม่ใช่เป็นเพียงการรณรงค์ มีการประเมินผลโครงการ มีการวิเคราะห์ถึงการมีส่วนร่วมของชุมชน สถานบริการสาธารณสุขจะต้องมีส่วนร่วมทั้งในด้านการรวบรวมสถิติผู้บาดเจ็บ และทุกระดับในสังคมนั้นจะต้องเข้ามามีส่วนร่วม ต้องถ่ายทอดประสบการณ์ถึงผลการดำเนินงานทั้งในระดับชาติและระดับประเทศ ต้องพยายามผลักดันชุมชนแห่งนั้นเข้ามาเป็นเครือข่าย Safe community ขององค์การอนามัยโลก ซึ่งในปัจจุบันมีหลายแห่งกระจายอยู่ในหลายประเทศทั่วโลก

สุชาติ ทวีสิทธิ์ (2536) ได้กล่าวถึงองค์กรประชาชน ไว้ว่า องค์กรประชาชน (Community Organization) ซึ่งอาจจะเรียกได้หลายอย่าง เช่น องค์กรชาวบ้าน องค์กรประชาชน หรือองค์กรชุมชน หมายถึง กลุ่มต่าง ๆ ที่มีอยู่ภายในหมู่บ้าน เช่น กลุ่มสตรี กลุ่มเกษตรกร กลุ่มเยาวชน เป็นต้น ที่เกิดจากการรวมตัวขึ้นมาเป็นกลุ่มผลประโยชน์ของประชาชนที่อาศัยและทำงานอยู่ภายในหมู่บ้านหรือชุมชนเดียวกันบนพื้นฐานของการมีความต้องการและข้อตกลงร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยแก้ปัญหาของสมาชิกและของหมู่บ้าน เพราะฉะนั้นสมาชิกกลุ่มจะต้องมีเอกลักษณ์และค่านิยมร่วมกัน ซึ่งจากแนวคิดดังกล่าว ประกอบกับจุดยืนขององค์กรชุมชนนั้น คือการเน้นแนวทางการต่อสู้กับสาเหตุรากเหง้าของปัญหา เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน มีความริเริ่มสร้างสรรค์ เพื่อหาวิธีแก้ปัญหาและวิธีทำงานอัน

เหมาะสมที่จะนำไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมาย และเน้นการดำเนินงานในขอบข่ายขนาดเล็ก หรือระดับท้องถิ่น เพราะการเริ่มต้นงานจากขนาดเล็ก พอดี ๆ จะช่วยให้งานเริ่มต้นด้วยดีอันจะปูทางไปสู่ความสำเร็จได้ในที่สุดโดยค่อย ๆ ขยายขอบเขตการปฏิบัติให้กว้างขวางออกไป และจากเหตุนี้ควรจะให้องค์กรชุมชนได้เข้ามามีบทบาทในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งเป็นปัญหาในท้องถิ่นที่ชุมชนควรจะเข้ามามีบทบาทในดำเนินงาน เพราะด้วยกลยุทธ์นี้จะทำให้ชาวบ้านกลายเป็นทรัพยากรของชุมชนที่มีคุณค่า มีความตระหนักในปัญหา และมีจิตสำนึกในการที่จะรับผิดชอบแก้ไขปัญหามาของชุมชน เราอาจจะกล่าวได้ว่ายุทธศาสตร์การให้ชุมชนมีส่วนร่วม เป็นแนวรบใหม่ของงานพัฒนาในประเทศไทย ที่จะต้องมีควบคู่ไปกับการให้การศึกษา การฝึกอบรมแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

องอาจ วชิรพันธุ์สกุล และคณะ (2525) ได้ศึกษาผลสำเร็จของกิจกรรมในการลดอุบัติเหตุในจังหวัดพิษณุโลก โดยมีกิจกรรมดังนี้ ติดตั้งป้ายเตือนสติ ตรวจจับความเร็ว ตั้งด่านตรวจปัสสาวะผู้ขับขี่คันหายาบ้า โดยดำเนินการ ระหว่าง มีนาคม - ธันวาคม 2525 พบว่า อุบัติเหตุจากรถลดลงร้อยละ 11.08 จำนวนตายลดลงร้อยละ 24.0 อัตราป่วยตาย ลดลงร้อยละ 15.0

วิจิตร บุญยะโทระและคณะ (2526) ได้ศึกษาพบว่า อุบัติเหตุจากการจราจรที่เกิดขึ้นบนทางหลวงของประเทศไทย เกิดมากในวันเสาร์-อาทิตย์ และวันจันทร์เวลาที่เกิดอุบัติเหตุในแต่ละวัน พบว่า อุบัติเหตุเกิดมากในช่วงเวลา 9.01-11.30 น. 16.30-19.00 น. และ 11.31-14.00 น. ซึ่งช่วงแรกเป็นช่วงที่ปฏิบัติงาน มีการสัญจรเพื่อติดต่อประสานงาน ช่วงที่สองเป็นเวลาเลิกงาน ส่วนช่วงที่สามเป็นเวลาพักกลางวันที่มีการใช้รถยนต์พาหนะกันมาก

สาโรจน์ คงประศาสน์ และคณะ (2533) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ในจังหวัดระยองพบว่า อัตราส่วนของผู้ขับขี่เป็นเพศชาย : เพศหญิง คือ 5:1 อายุเฉลี่ย 27.15 ปี การศึกษาดำกว่าหรือเท่ากับชั้น ป.6 ร้อยละ 63.0 อาชีพรับจ้างมากที่สุด ร้อยละ 60.8 มีรายได้ต่ำกว่า 4,000 บาท ร้อยละ 79.9 ไม่มีใบขับขี่ถึงร้อยละ 67.3 มีระบบป้องกันภัย และใช้ขณะขับขี่เพียงร้อยละ 3.2 อุบัติเหตุเกิดบนทางตรงมากที่สุดร้อยละ 64.8 และเป็นการทำผิดกฎจราจร ถึงร้อยละ 40.4 ความรุนแรงของอุบัติเหตุ พบว่ารุนแรงมากร้อยละ 15.2 และผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่สูงถึงร้อยละ 49.6

อรุณ สายเพชร และคณะ (2535) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในจังหวัดสมุทรสงคราม พบว่า อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในต่างจังหวัดที่พบมากที่สุดเกิดจากรถจักรยาน

ยนต์ ส่วนสถานที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า เกิดในเขตอำเภอเมืองมากกว่า และเกิดในตำบลที่เป็นที่ตั้งของเขตเทศบาล ส่วนสภาพแวดล้อมของการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับเครื่องหมายและสัญญาณจราจร พบว่า ส่วนมากเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนจะเกิดในบริเวณที่ไม่มีไฟถนนมากกว่า มีไฟบนถนน

ทวีเกียรติ บุญไฟศาลเจริญ และคณะ (2537) ได้ศึกษาพฤติกรรมการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,474 คน โดยเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 500 คน รถยนต์ส่วนบุคคล 419 คน รถบรรทุก 35 คน รถโดยสาร 20 คนและคนเดินถนน 500 คน ผลการศึกษาพบว่า **ระดับความรู้ของผู้ใช้รถใช้ถนน** มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยมากโดยเฉพาะระดับความเร็วเมื่อขับขีรถนอกเมืองและในเมือง การให้ทางเมื่อรถมาถึงทางแยกพร้อมกัน ความรู้ในเรื่องเครื่องหมายจราจรที่มีผู้ตอบถูกน้อยที่สุดคือ เครื่องหมายห้ามหยุดรถ เครื่องหมายทางลาดชัน และเครื่องหมายห้ามเข้า ส่วนคนเดินถนนนั้น มีความรู้ไม่ถูกต้องในเรื่องการข้ามถนนที่ทางข้าม การลงรถโดยสารประจำทางนอกป้ายจอดรถ **ทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนน** เกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ และการป้องกันตนเอง คนขับรถบรรทุกมีความเชื่อว่ายาม้าลดอุบัติเหตุ การดื่มสุราถ้ายังครองสติได้ก็สามารถขับรถได้ การใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 68.8 ที่เห็นด้วยกับกฎหมายบังคับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และร้อยละ 64.2 ในการมีผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ **พฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องในการปฏิบัติเกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถและการใช้ถนนของคนเดินถนน** ผู้ขับขี่รถบรรทุกเคยกินยาม้าถึงร้อยละ 34.3 ผู้ขับขี่รถโดยสารเคยดื่มสุราขณะขับขีรถร้อยละ 45.0 ในกลุ่มรถจักรยานยนต์ เคยถูกจับเรื่องขับขีรถเร็ว ร้อยละ 53.8 การเดินถนนของผู้เดินถนน พบว่าร้อยละ 86.0 เดินถนนผิดด้าน **การสังเกตพฤติกรรมสำคัญในการใช้รถใช้ถนน** พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 94.21 และผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 98.60 การซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกินกว่า 1 คน มีถึงร้อยละ 14.99 รถจักรยานยนต์ไม่ชอบให้สัญญาณก่อนเลี้ยวถึงร้อยละ 80.57 รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 25.8 และรถโดยสารร้อยละ 38.13 รถจักรยานยนต์ชอบฝ่าสัญญาณไฟแดงถึงร้อยละ 32.57 ในขณะที่รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 17.02 และรถโดยสารร้อยละ 18.56 การแซงทางโค้งมีรถส่วนบุคคลร้อยละ 25.20 และรถโดยสารร้อยละ 32.52 ที่มีการแซงทางโค้ง การเดินถนนบนทางข้าม พบว่า มีถึงร้อยละ 46.21 ที่ไม่ข้ามถนนบนทางม้าลายในรัศมี 100 เมตร

สุรัช เจียมกุล (2537) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 175 คน และกลุ่มควบคุมได้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อายุ 15-24 ปี ที่มาโรงพยาบาลเดียวกันด้วยสาเหตุอื่น เพศเดียวกัน อายุอยู่ในช่วง 5 ปีเดียวกันกับกลุ่มศึกษา และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา จำนวน 266 คน ผลการ

ศึกษาพบว่า อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ชนกับรถอื่น เกิดในทางตรง ถนนลาดยาง สภาพถนนดี ทิศนวิสัยสว่างแจ่มใส เมื่อวิเคราะห์หาความหนักแน่นของความสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุกับปัจจัยที่ศึกษาด้วยการประมาณค่าอัตราเสี่ยงสัมพัทธ์ พบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การได้รับความรู้เรื่องกฎจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดความจุกระบอกสูบของเครื่องยนต์ ความถี่ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

ศิริวัฒน์ ทิพย์ธราดล (2538) ได้ทำการศึกษาระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2537-2538 พบว่า มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 25,863 ราย เสียชีวิต 269 คน เป็นอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 36.6 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด ผู้ชายจะบาดเจ็บมากกว่าผู้หญิง 2.72 เท่า ผู้บาดเจ็บส่วนมากอยู่ในกลุ่มอายุ 10-19 ปี ผู้ชายจะตายมากกว่าผู้หญิง 4.6 เท่า ชาวนา ชาวสวน กรรมกร รับจ้าง นักเรียน นักศึกษา เป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการตายในอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด อุบัติเหตุจราจรก่อให้เกิดการบาดเจ็บและตายมากที่สุดเขตอำเภอเมือง จำนวนผู้บาดเจ็บจะมีมากตั้งแต่เดือนธันวาคมไปจนถึงเดือนเมษายน และจะลดน้อยลงอย่างมากตั้งแต่เดือนพฤษภาคมไปจนถึงเดือนกันยายน ช่วงเวลา 16.00-19.00 น. ของวันเสาร์จะเป็นเวลาที่มีการบาดเจ็บและตายมากที่สุด อุบัติเหตุบนท้องถนน ร้อยละ 73.9 เกิดจากรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 87.4 ไม่มีการประกันภัย ผู้ขับขี่ร้อยละ 90.3 ไม่มีใบขับขี่ ในจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้ตายทั้งหมดที่เป็นผู้ขับขี่ มีการสวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 4.2 และ 1.7 และร้อยละ 28.8 มีการดื่มสุรามาก่อน

กัญญภัทร์ ชีรัมย์ และคณะ (2539) ได้ทำการศึกษาความรู้ ทักษะ พฤติกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับการเคยได้รับอุบัติเหตุของประชาชนจังหวัดหนองคายในปี 2539 พบว่ากลุ่มตัวอย่าง 977 คน ส่วนใหญ่เป็นหญิง จบการศึกษาระดับประถมศึกษา อาชีพทำนา มีรถยนต์ ร้อยละ 14.1 มีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 61.9 โดยภาพรวมมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ร้อยละ 15.7 มีทัศนคติในด้านบวกต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.2 ต่อการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถยนต์ ร้อยละ 77.7 ต่อการไม่ซำรุดของไฟท้าย ไฟเลี้ยวของรถ ร้อยละ 92.0 ต่อการไม่ดื่มสุราเมื่อต้องขับขี่รถ ร้อยละ 87.3 สำหรับผู้มีรถยนต์พบว่า มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ร้อยละ 63.8 มีทัศนคติด้านบวกต่อการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถยนต์ ร้อยละ 79.0 ต่อการไม่ซำรุดของไฟท้าย ไฟเลี้ยวของรถ ร้อยละ 96.4 ต่อการไม่ดื่มสุราเมื่อต้องขับขี่รถ ร้อยละ 85.5 มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ ร้อยละ

19.6 มีการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ ร้อยละ 43.9 และเคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 32.0 สำหรับผู้มีรถจักรยานยนต์ มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ร้อยละ 18.8 มีทัศนคติด้านบวกต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.7 ต่อการไม่ชำระค่างของไฟฟ้า ไฟเลี้ยงของรถ ร้อยละ 94.7 ต่อการไม่ดื่มสุราเมื่อต้องขับขี่รถ ร้อยละ 89.4 มีพฤติกรรมการสวมหมวกเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ ร้อยละ 23.3 มีการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ ร้อยละ 43.9 และเคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 28.6 สำหรับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ได้แก่ เพศ ความรู้ การคาดเข็มขัดนิรภัย และการตรวจเช็คสภาพรถก่อนการขับขี่ พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ อายุ การสวมหมวกนิรภัย สถานที่ ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย และทัศนคติต่อการไม่ชำระค่างของไฟฟ้า ไฟเลี้ยง

จรัญ ทองทับและคณะ (2539) ได้ทำการศึกษาระบาดวิทยาของการจราจรทางบก โดยรวบรวมข้อมูลจากผู้ป่วย ซึ่งมารักษาที่โรงพยาบาลโสธรด้วยอุบัติเหตุการจราจร จำนวนทั้งสิ้น 763 คน พบว่าเป็นชายมากกว่าหญิงในอัตราส่วน 3 : 1 ผู้ป่วยในช่วงอายุ 15-19 ปี มากที่สุด ร้อยละ 24.5 อาชีพเกษตรกร ร้อยละ 42.7 วันเกิดเหตุบ่อยที่สุดคือวันเสาร์ ช่วงเวลา 08.01-16.00 น. โดยเกิดในชุมชนระดับหมู่บ้าน ร้อยละ 28.6 ถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุดคือถนนลาดยาง ช่วงถนนผิวเรียบธรรมดาและเป็นช่วงทางตรง สำหรับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ป่วย พบว่าผู้ป่วยเป็นผู้ขับขี่มากที่สุดและเป็นรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 81.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุคือ ขับรถเร็ว คนขับเมา การใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในคนขับ ดื่มสุรา/เบียร์ และผู้ขับขี่ใช้อุปกรณ์ลดความรุนแรงพบว่าผู้ขับขี่รัดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 13 ส่วนคนขับรถมอเตอร์ไซด์ ใส่หมวกกันน็อก ร้อยละ 11.7

ธีรพงศ์ นครินทร์ดีและคณะ (2539) ได้ศึกษาการบาดเจ็บในผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับ ผู้ซ้อนท้ายและคนเดินถนน จากผู้ป่วยทั้งสิ้น 831 ราย เป็นผู้ขับและซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ 808 ราย คนเดินถนน 23 ราย พบว่า ผู้ป่วยส่วนใหญ่เป็นผู้มีอายุน้อยกว่า 18 ปี สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 10.15 จากผู้ขับขี่ทั้งหมด ดื่มสุรามาก่อนการขับขี่ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดเวลากลางวัน ร้อยละ 63.00 และมีการเกี่ยวชนขยดยานอื่น ๆ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 39.60 สำหรับการบาดเจ็บของศีรษะและใบหน้า พบได้ประมาณครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด และอุบัติการณ์ในกลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะสูงกว่ากลุ่มที่สวมหมวกนิรภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาวะสมองกระทบกระเทือน ซึ่งพบ ร้อยละ 20.39 ในกลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และพบเพียง ร้อยละ 7.32 ในกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัย

ถาวรศักดิ์ บุญสิทธิ์ (2540) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกที่รักษาตัวในโรงพยาบาลสกลนคร ในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2538 ถึงเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2538 จำนวน 150 คน ความรุนแรงของการเจ็บการเป็นผู้บาดเจ็บเล็กน้อย

110 คน บาดเจ็บปานกลาง 27 คน บาดเจ็บมากที่สุด 13 คน พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ คือ รายได้ของผู้ประสบอุบัติเหตุ สภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ การเสพลิงเสพลัดก่อนเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน มีโอกาสเสี่ยงต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บมากกว่า ผู้ที่มีสภาพร่างกายไม่ปกติมีโอกาสเสี่ยงต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บมากกว่าผู้มีสภาพร่างกายปกติ และผู้ที่เสพลิงเสพลัดก่อนเกิดอุบัติเหตุมีโอกาสเสี่ยงต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่ไม่เสพลิงเสพลัด สำหรับปัจจัยด้านยานพาหนะได้แก่ ความเร็วของยานพาหนะและทัศนวิสัย มีโอกาสเสี่ยงต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บไม่แตกต่างกัน

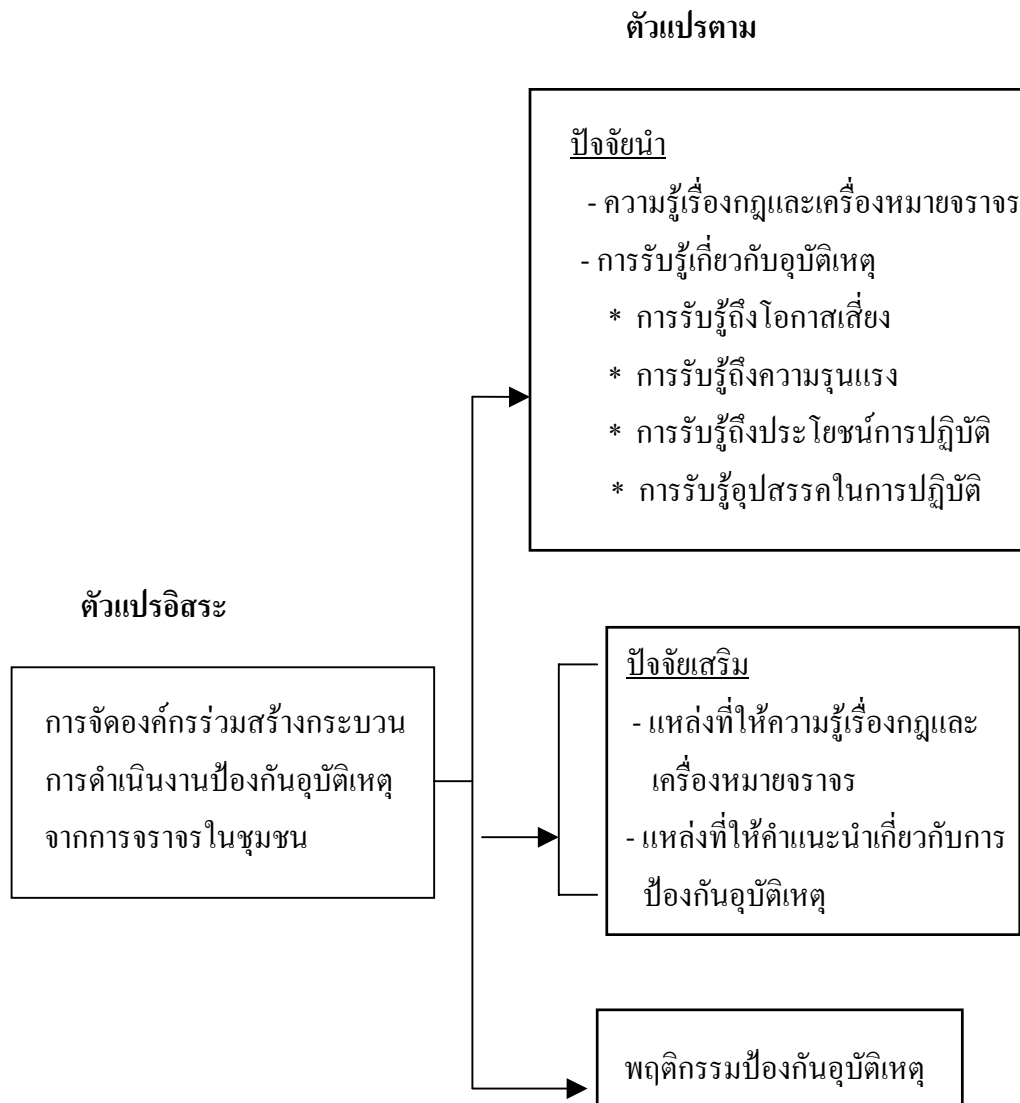
ศิริวิทย์ หล่มโตประเสริฐ (2541) ได้ประเมินผลการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยและการรัดเข็มขัดนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ ปี 2541 ในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานี พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกวิธีในผู้ขับขี่โดยภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ดี ร้อยละ 71.56 สำหรับการสวมหมวกนิรภัยในผู้ซ้อนท้ายพบน้อย ร้อยละ 16.76 วันจันทร์ตัวแทนวันที่มีจราจรหนาแน่น มีผู้สวมมากที่สุด ร้อยละ 78.48 และสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด คือวันอาทิตย์ ร้อยละ 30.76 ช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุดคือ 10.00-11.00 น. ร้อยละ 77.19 และช่วงเวลาที่สวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด คือ 16.00-17.00 น. อัตราการรัดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่ กรณีนั่งหน้าเฉพาะคนขับอยู่ในเกณฑ์ต่ำ อัตราการรัดเข็มขัดนิรภัย วันที่ใช้มากคือวันจันทร์ วันอังคาร สำหรับวันหยุดราชการที่พบว่ามีการใช้รถน้อยที่สุด คือวันอาทิตย์ ช่วงที่ใช้มากที่สุดคือ 14.00-15.00 น. ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยมากที่สุดช่วงเวลา 16.00-17.00 น.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาฬสินธุ์ (2541) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถของประชาชนจังหวัดกาฬสินธุ์ โดยใช้กรอบแนวคิดการวิเคราะห์พฤติกรรม ตามหลักการของ PRECEDE Model ที่ใช้วินิจฉัยและประเมินสาเหตุหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพ อันได้แก่ ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม ต่อพฤติกรรมใช้รถใช้ถนนของประชาชน พบว่า ด้านปัจจัยนำ อายุ เพศ ระดับการศึกษา ความรู้การขับขี่รถและค่านิยมการขับขี่รถ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถ ปัจจัยเอื้อ พบว่า อาชีพ การมีใบอนุญาตขับขี่รถ ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ การเข้าถึงและไปใช้บริการที่ตลาดหรือร้านค้าจำหน่ายอะไหล่อุปกรณ์รถ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถ ปัจจัยเสริม พบว่า การได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากกลุ่มบุคคลต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถ และเมื่อวิเคราะห์การจำแนกพบ พบว่า การมีใบอนุญาตขับขี่รถ ค่านิยมการขับขี่รถ การได้รับการสนับสนุนทางสังคมจากกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ระดับการศึกษา และความรู้การขับขี่รถ สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถของประชาชนจังหวัดกาฬสินธุ์ ร้อยละ 25.2 โดยตัวแปรที่เป็นตัวทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถได้ดีที่สุด คือ การมีใบอนุญาตขับขี่รถ

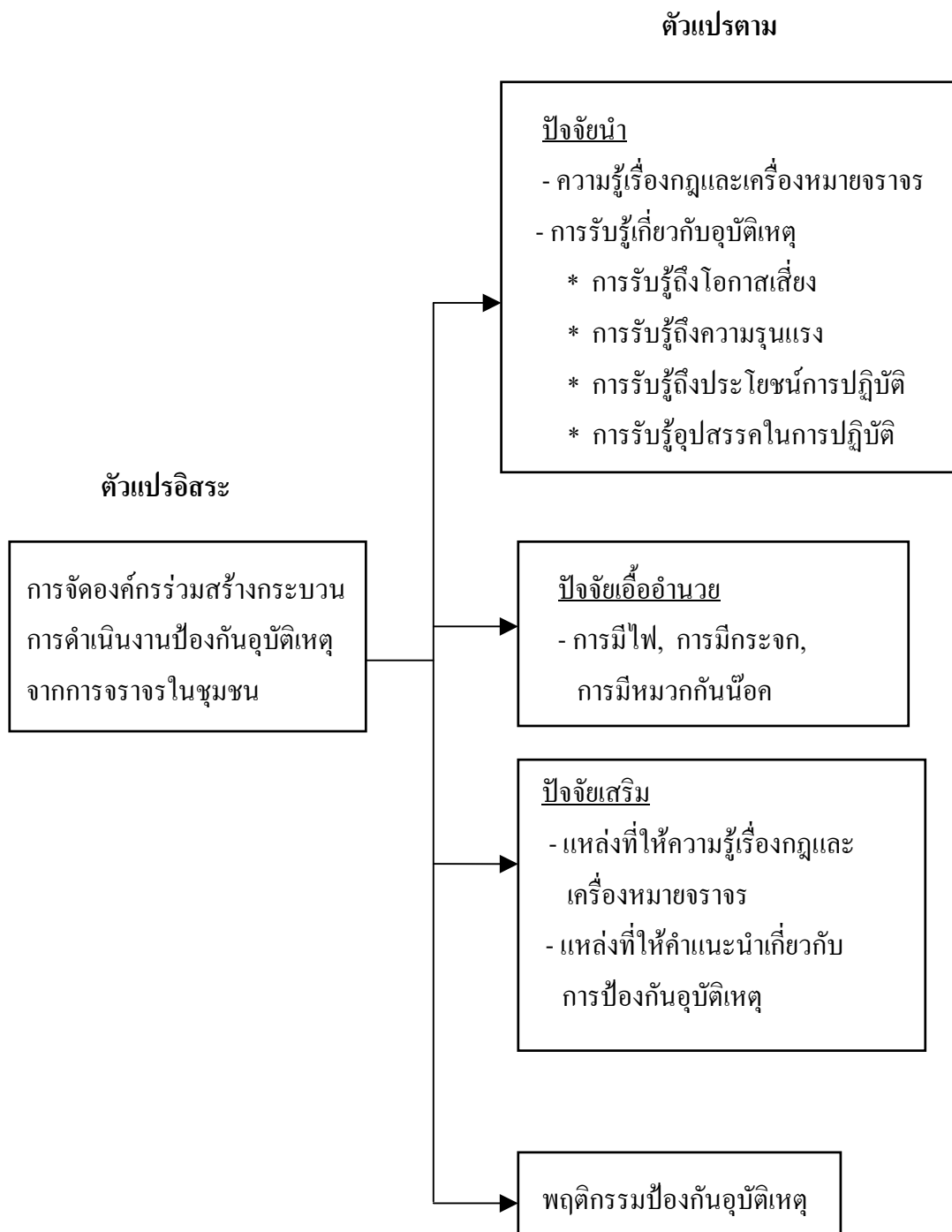
จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้คณะผู้วิจัย สนใจที่จะศึกษาถึง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มผู้เดินถนน ผู้ขับ เคลื่อนรถจักรยานยนต์ ผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ และผลของการจัดให้องค์กรชุมชนได้มีส่วนร่วมสร้าง กระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุต่อปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติ กรรมป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มผู้เดินถนน กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ และผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ โดยใน การวิจัยครั้งนี้มีกรอบแนวคิดในการวิจัยดังนี้ (แผนภูมิที่ 2)

แผนภูมิที่ 2 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

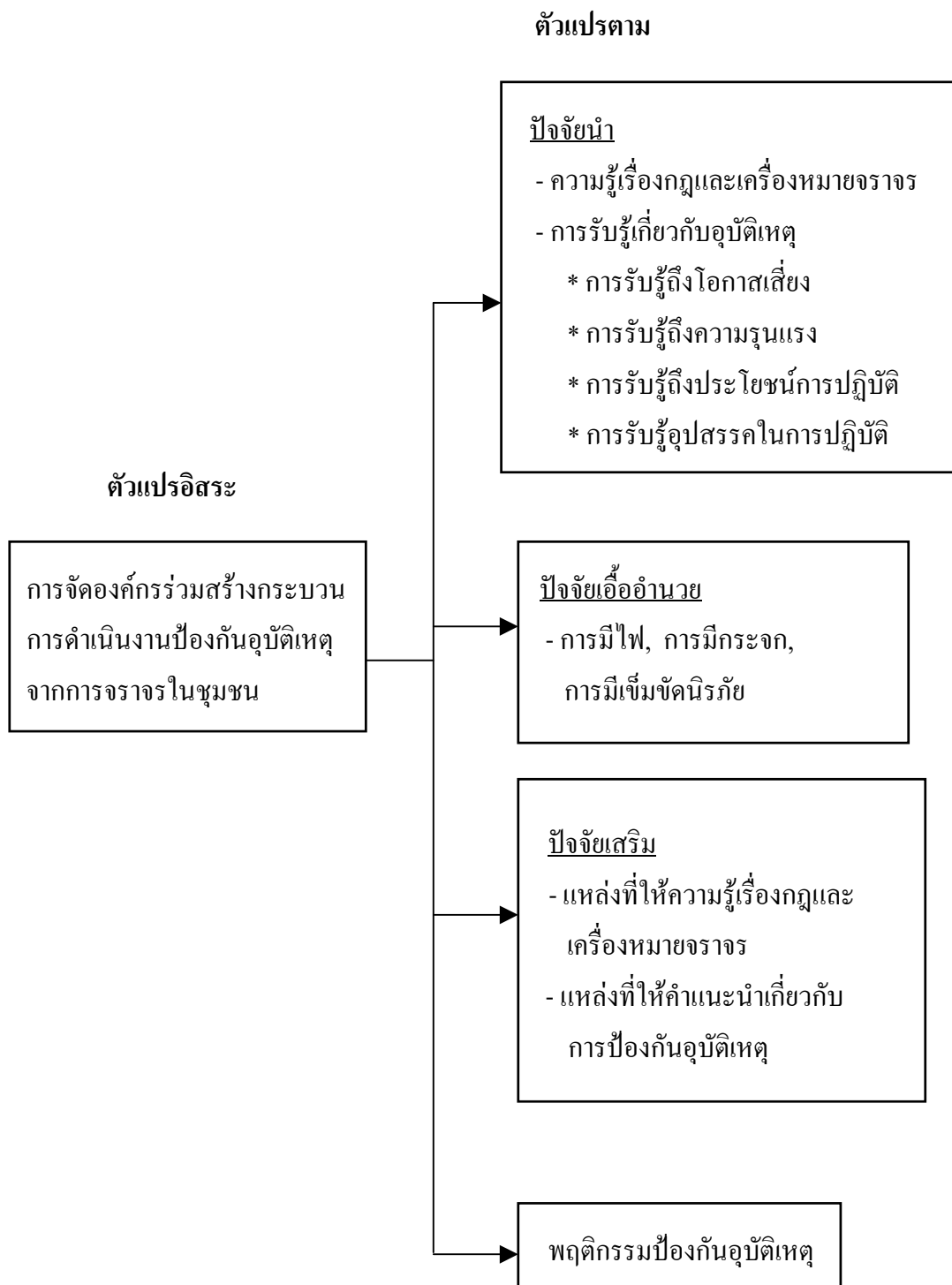
1. ผู้เดินทาง



2. ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์



3. ผู้ขับเคลื่อนรถยนต์



บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลองสนาม โดยนำแนวคิดทฤษฎีที่กล่าวมาแล้ว มาเป็นแนวคิดในการศึกษาวิจัย ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Research) โดยการศึกษาเปรียบเทียบระหว่าง กลุ่มดำเนินการที่ได้รับคำแนะนำจากองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน กับกลุ่มควบคุมที่มีลักษณะคล้ายกับกลุ่มดำเนินการในเรื่อง ขนาดหมู่บ้าน ที่ตั้งหมู่บ้านห่างจากชุมชน สภาพทั่วไปในหมู่บ้าน แต่ไม่มีองค์กรไปดำเนินงานในชุมชน เกี่ยวกับปัจจัยนำเข้า ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริม พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินทาง ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ รถยนต์ ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบการวิจัยดังแผนภูมิต่อไปนี้

แผนภูมิที่ 3 รูปแบบการวิจัย (Research Design)

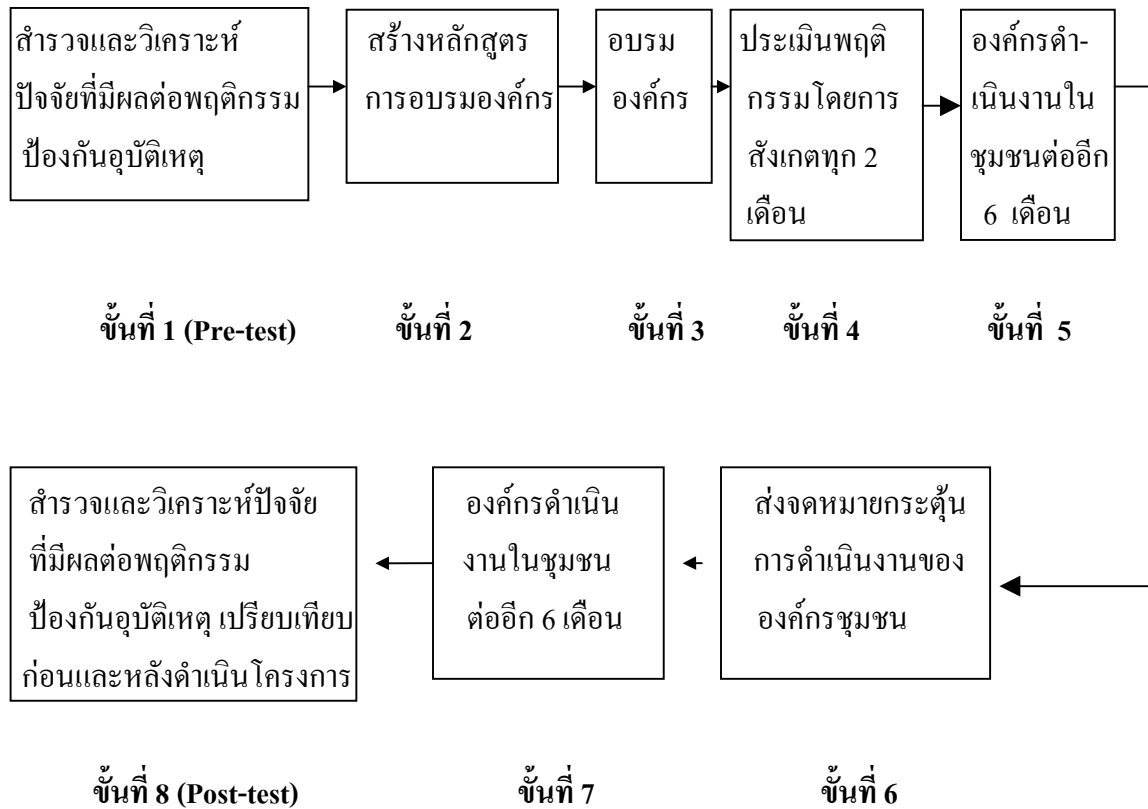
กลุ่มดำเนินการ	O ₁	X	O ₃
กลุ่มควบคุม	O ₂		O ₄

O₁,O₂ หมายถึง การรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลองเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ปัจจัยต่าง ๆ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ รถยนต์ และผู้ใช้นถนน

O₃,O₄ หมายถึง การรวบรวมข้อมูลหลังการทดลองเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ปัจจัยด้านต่าง ๆ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของผู้เดินทาง ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ รถยนต์ หลังจากดำเนินการทดลอง 1 ปี

X หมายถึง การจัดองค์กร(แกนนำชุมชนและคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในหมู่บ้าน) ร่วมดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนระดับหมู่บ้านในเขตจังหวัดยโสธร โดยมีขั้นตอนดังแสดงในแผนภูมิที่ 3

แผนภูมิที่ 3 ขั้นตอนการกำหนดแนวทางแก้ปัญหา และการดำเนินงานของคณะกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน



ประชากรและตัวอย่างในการวิจัย

ประชากร ประชากรที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้เดินทาง ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ รถยนต์ใน
ชุมชนเขตจังหวัดยโสธร

การเลือกพื้นที่ศึกษา เลือกแบบเจาะจง (Purposive) โดยกำหนดให้สถานีอนามัยคัดเลือกหมู่บ้านดำเนินการแห่งละ 1 หมู่บ้าน และคัดเลือกหมู่บ้านควบคุมที่มีลักษณะคล้ายกับหมู่บ้านดำเนินการในเรื่องขนาด ที่ตั้ง ลักษณะการคมนาคม สภาพความเป็นอยู่ ได้หมู่บ้านดำเนินการ 101 หมู่บ้าน หมู่บ้านควบคุม 101 หมู่บ้าน

ตัวอย่าง ได้จากการสุ่มประชากรแต่ละกลุ่ม โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ตัวอย่างสัมภาษณ์ปัจจัยต่าง ๆ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

1.1 จัดทำรายละเอียด โดยกรอกจำนวนประชากรแต่ละกลุ่ม ตามรายชื่อหมู่บ้านที่เป็นหมู่บ้านดำเนินการ และหมู่บ้านควบคุม โดยเริ่มจากอำเภอเมืองและอำเภอต่าง ๆ ตามลำดับ

1.2 รวมจำนวนประชากรสะสมแต่ละกลุ่มไปจนถึงหมู่บ้านสุดท้าย

1.3 คำนวณหาช่วงแบ่งกลุ่มตัวอย่าง (Sampling Interval) โดยใช้สูตร Sampling Interval (I) = จำนวนประชากรสะสมทั้งหมด / 30 ซึ่งใช้ประชากรกลุ่มผู้เดินถนน (ประชาชนอายุ 15 ปีขึ้นไป) หมู่บ้านดำเนินการเป็นหลัก หากหมู่บ้านใดตกเป็นกลุ่มตัวอย่างจากการคิดประชากร กลุ่มผู้เดินถนนจะศึกษากลุ่มผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ รถยนต์ด้วย รวมทั้งศึกษาหมู่บ้านควบคุมที่เลือกเป็นหมู่บ้านควบคุมของหมู่บ้านที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อเปรียบเทียบประชากรกลุ่มผู้เดินถนนจากหมู่บ้านดำเนินการมีทั้งหมดคำนวณหา Sampling Interval

$$I = \frac{41,780}{30}$$

$$= 1,392.66 = 1,393$$

1.4 เลือกตัวเลขสี่ขงท่าย (Random Number = R) โดยจับฉลากเลข 4 หลัก 4 ครั้ง จากฉลากเลข 0-9 ได้ R = 2,872

1.5 หมู่บ้านที่ถูกเลือกเป็นตัวอย่าง ได้แก่หมู่บ้านที่มีประชากรสะสมดังนี้

Cluster ที่ 1 ประชากรสะสม = R = 2,872

Cluster ที่ 2 = R + I = 4,265

.

.

Cluster ที่ 30 = R + 29I = 43,269

1.6 ขนาดตัวอย่างแต่ละกลุ่ม

จากสูตร
$$n = \frac{NZ^2 p(1-p)}{d^2(N-1) + Z^2 p(1-p)}$$

N = ขนาดประชากร

Z = Z Value (Corresponding to the confidence level) เช่น

ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % มีค่า 1.96

d = Absolute precision หรือร้อยละของความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับ
ได้ของการศึกษาในประชากร ครั้งนี้ใช้ 8 %

p = ค่าคาดประมาณสัดส่วนของปัจจัยที่สนใจในประชากรที่ศึกษา
(ครั้งนี้ = 0.5)

n = ขนาดตัวอย่างประชากร

ขนาดตัวอย่างผู้เดินถนน

กลุ่มดำเนินการ

$$n = \frac{41,780 (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}{(0.08)^2 (41,780 - 1) + (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}$$
$$= 149.53 = 150$$

กลุ่มควบคุม

$$n = \frac{35,027 (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}{(0.08)^2 (35,027 - 1) + (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}$$
$$= 149.42 = 149$$

ขนาดตัวอย่างผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์

กลุ่มดำเนินการ

$$n = \frac{6,987 (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}{(0.08)^2 (6,987 - 1) + (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}$$
$$= 146.93 = 147$$

กลุ่มควบคุม

$$n = \frac{5,750 (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}{(0.08)^2 (5,750 - 1) + (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}$$
$$= 146.27 = 146$$

ขนาดตัวอย่างผู้ขับเคื่อนรถยนต์

กลุ่มดำเนินการ

$$n = \frac{2,670 (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}{(0.08)^2 (2,670 - 1) + (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}$$
$$= 142.13 = 142$$

กลุ่มควบคุม

$$n = \frac{2,282 (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}{(0.08)^2 (2,282 - 1) + (1.96)^2 0.5 (1-0.5)}$$
$$= 140.86 = 141$$

ในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อป้องกันข้อผิดพลาดจากวิธีการสุ่มศึกษา จึงได้เพิ่มขนาดตัวอย่างเป็น 2 เท่า ดังขนาดตัวอย่างแต่ละกลุ่มดังนี้

	กลุ่มดำเนินการ	กลุ่มควบคุม
ผู้เดินถนน	= 330	330
ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์	= 300	300
ผู้ขับเคื่อนรถยนต์	= 300	300

1.7 การสุ่มตัวอย่างศึกษาแต่ละกลุ่มในแต่ละ Cluster ใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยนำรายชื่อประชากรแต่ละกลุ่มในหมู่บ้านที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่าง มาจับฉลากเป็นกลุ่มตัวอย่างตามขนาดตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน คือ กลุ่มผู้เดินถนน 11 คน กลุ่มผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ กลุ่มละ 10 คน

ในกรณีที่กลุ่มตัวอย่างผู้ขับเคื่อนรถยนต์ในหมู่บ้านที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่างไม่พอ ให้เก็บเพิ่มในหมู่บ้านสำรองที่เลือกไว้ตามลำดับ อำเภอละ 1-4 หมู่บ้าน

2. ตัวอย่างสังเกตพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

สุ่มสังเกตพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุโดยวิธีสุ่มอย่างง่าย 5 หมู่บ้าน โดยอาสาสมัครที่ผ่านกรอบรม ทั้งกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง โดยแต่ละกลุ่มได้ศึกษาจำนวนครั้งของพฤติกรรม (Episode) ณ จุดสังเกตที่คล้ายกันและเวลาเดียวกันของผู้เดินถนน ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ เดือนละ 4 ครั้ง ในวันจันทร์ วันพุธ วันศุกร์ และวันเสาร์ โดยสุ่มสังเกตเดือนเว้นเดือน รวม 5 เดือน ในช่วงเดือนกันยายน พฤศจิกายน 2540 มกราคม มีนาคม และพฤษภาคม 2541

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

1. การจัดองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน โดยนำแบบสัมภาษณ์ก่อนดำเนินการมาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของแต่ละกลุ่ม จากนั้นนำปัญหาที่ได้ไปเสนอให้ชุมชนรับทราบ ในหมู่บ้านตัวแทน 3 หมู่บ้าน เพื่อร่วมกำหนดว่ากลุ่มบุคคลในชุมชนควรเป็นใครที่จะมาร่วมช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุในหมู่บ้านโดยใช้เทคนิค PRA ซึ่งชุมชนได้กำหนดออกมา 5 กลุ่ม คือ ผู้ใหญ่บ้าน อสม. แม่บ้าน กรรมการหอกระจายข่าวสารประจำหมู่บ้าน และเยาวชนในการจัดตั้งองค์กรให้ส่งตัวแทนกลุ่มละ 1 คนมาร่วมจัดตั้งเป็นองค์กรขึ้นหมู่บ้านละ 1 ทีม รวม 101 ทีม จากนั้นองค์กรชุมชนเข้ารับการอบรมที่อำเภอทุกอำเภอของตนเอง โดยวิทยากรจากทีมนักวิชาการในสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธรและตำรวจจากสถานีตำรวจทุกอำเภอ

2. คู่มือในการดำเนินงานขององค์กรชุมชนแต่ละกลุ่มและภาพพลิกให้ความรู้ประชาชน

3. จดหมายกระตุ้นการดำเนินงานขององค์กรชุมชน

4. แบบสัมภาษณ์ 3 ชุด โดยใช้สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ซึ่งเป็นแบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองตามวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยบางส่วนประยุกต์มาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและ ตามหลักทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยของกรีนและคณะ ดังนี้

กลุ่มผู้เดินถนน เกี่ยวกับ

- ข้อมูลลักษณะประชากร

- ปัจจัยนำเกี่ยวกับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

โดยแบ่งระดับความรู้ และการรับรู้เป็น 3 ระดับ ดังนี้

* มีความรู้หรือการรับรู้ถูกต้องมาก มีคะแนนจากการวัด ร้อยละ 80 ขึ้นไป

* มีความรู้หรือการรับรู้ถูกต้องปานกลาง มีคะแนนจากการวัด อยู่ระหว่าง

ร้อยละ 60-79.9

* มีความรู้หรือการรับรู้ถูกต้องน้อย มีคะแนนจากการวัด น้อยกว่าร้อยละ 60

- ปัจจัยเสริม เกี่ยวกับแหล่งข้อมูลที่ทำให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร และแหล่งข้อมูลที่ทำให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

- พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ (ใช้เป็นแนวทางชี้แจงชุมชนเพื่อคัดเลือกกลุ่มองค์กรและหลักสูตรการจัดอบรม)

กลุ่มผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับ

- ข้อมูลลักษณะประชากร

- ปัจจัยนำเกี่ยวกับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

โดยแบ่งระดับความรู้ และการรับรู้เป็น 3 ระดับ เช่นเดียวกับกลุ่มผู้เดินถนน

- ปัจจัยเสริม เกี่ยวกับแหล่งที่ให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร และแหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

- ปัจจัยเอื้ออำนวย เกี่ยวกับ การมีไฟรถ การมีกระจก การมีหมวกกันน็อค

- พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ (ใช้เป็นแนวทางชี้แจงชุมชนเพื่อคัดเลือกกลุ่มและองค์กร และหลักสูตรการจัดอบรม)

กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ เกี่ยวกับ

- ข้อมูลลักษณะประชากร

- ปัจจัยนำ เกี่ยวกับ ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ โดยแบ่งระดับความรู้และการรับรู้เป็น 3 ระดับ เช่นเดียวกับกลุ่มผู้เดินถนน

- ปัจจัยเอื้ออำนวย เกี่ยวกับ การมีไฟรถ การมีกระจก การมีเข็มขัดนิรภัย

- ปัจจัยเสริม เกี่ยวกับ แหล่งที่ให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร และแหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

- พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ (ใช้เป็นแนวทางชี้แจงชุมชนเพื่อคัดเลือกกลุ่มองค์กร และหลักสูตรการจัดอบรม)

5. แบบสังเกต 3 ชุด โดยใช้สังเกตพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่มที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง

การรวบรวมข้อมูล

เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม โดยทีมสัมภาษณ์เป็นเจ้าหน้าที่สาธารณสุขระดับอำเภอ ๆ ละ 4-8 คน รวม 56 คน อาสาสมัครในหมู่บ้านที่ผ่านการอบรมเก็บข้อมูลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการสังเกต

การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS-PC⁺ เพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. ลักษณะข้อมูลทั่วไปของประชากรตัวอย่าง ปัจจยนำ ปัจจยเอื้ออำนาจ ปัจจยเสริม และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร วิเคราะห์ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. เปรียบเทียบความแตกต่างของ ปัจจยนำ ปัจจยเอื้ออำนาจ ปัจจยเสริม และ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรก่อน และหลังการจัดองค์กรร่วมดำเนินการสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชนในกลุ่มก่อนและหลังดำเนินการ และระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม โดยใช้ Student's t-test , Chi-Square และ Z - test

ระยะเวลาดำเนินการ

พฤษภาคม 2540-พฤษภาคม 2541

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการศึกษาการจัดองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน เป็นระยะเวลา 1 ปี ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ได้นำเสนอข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไป
2. ปัจจัยนำ
3. ปัจจัยเอื้ออำนวย
4. ปัจจัยเสริม
5. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

1. ข้อมูลทั่วไป พบว่า

ผู้เดินถนน กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่าส่วนมากอายุ 15-30 ปี 132 คน (ร้อยละ 40.2) เพศหญิง 203 คน (ร้อยละ 61.5) สถานภาพสมรสคู่ 256 คน (ร้อยละ 77.8) มีบุตร 2 คน 81 คน (ร้อยละ 30.2) อาชีพเกษตรกรกรรม 261 คน (ร้อยละ 79.1) รายได้ของครอบครัวเฉลี่ยต่อปี 5,001-10,000 บาท 81 คน (ร้อยละ 26.0) การศึกษาสูงสุดประถมศึกษา 269 คน (ร้อยละ 81.5) หลังดำเนินการพบว่า ส่วนมากอายุ 15- 30 ปี 121 คน (ร้อยละ 37.2) เพศหญิง 202 คน (ร้อยละ 62.5) สถานภาพสมรสคู่ 244 คน (ร้อยละ 75.5) มีบุตร 2 คน 89 คน (ร้อยละ 33.3) อาชีพเกษตรกรกรรม 259 คน (ร้อยละ 79.0) รายได้ของครอบครัวเฉลี่ยต่อปี 5,001-10000 บาท 58 คน (ร้อยละ 19.2) การศึกษาสูงสุดประถมศึกษา 256 คน (ร้อยละ 77.8) ดังรายละเอียดในตารางภาคผนวก 1

ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการพบว่าส่วนมากอายุ 15-30 ปี 122 คน (ร้อยละ 40.3) เพศชาย 221 คน (ร้อยละ 73.7) สถานภาพสมรสคู่ 219 คน (ร้อยละ 73.2) ยังไม่มีบุตร 84 คน (ร้อยละ 28.0) อาชีพเกษตรกรกรรม 211 คน (ร้อยละ 70.3) รายได้ของครอบครัว > 30,000 บาท 64 คน (ร้อยละ 23.7) การศึกษาสูงสุดประถมศึกษา 210 คน (ร้อยละ 70.0) หลังดำเนินการพบว่าส่วนมากอายุ 15-30 ปี 121 คน (ร้อยละ 40.3) เพศชาย 222 คน (ร้อยละ 74.2) สถานภาพสมรสคู่ 216 คน (ร้อยละ 72.5) ยังไม่มีบุตร 88 คน (ร้อยละ 29.4) อาชีพเกษตรกรกรรม 196 คน (ร้อยละ 66.2) รายได้ของครอบครัว > 30,000 บาท 69 คน (ร้อยละ 25.0) การศึกษาสูงสุดประถมศึกษา 189 คน (ร้อยละ 63.2) ดังรายละเอียดในตารางภาคผนวก 2

ผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการพบว่าส่วนมากอายุ 31-45 ปี 156 คน (ร้อยละ 52.0) เพศชาย 281 คน (ร้อยละ 93.7) สถานภาพสมรสคู่ 281 คน (ร้อยละ 94.0) มีบุตร 2 คน 111 คน (ร้อยละ 37.0) อาชีพเกษตรกร 171 คน (ร้อยละ 57.0) การศึกษาสูงสุด ประถมศึกษา 203 คน (ร้อยละ 67.9) รายได้ครอบครัว > 30,000 บาท 146 คน (ร้อยละ 50.3) หลังดำเนินการ พบว่าส่วนมากอายุ 31-45 ปี 149 คน (ร้อยละ 49.7) เพศชาย 271 คน (ร้อยละ 90.9) สถานภาพสมรสคู่ 265 คน (ร้อยละ 88.6) มีบุตร 2 คน 116 คน (ร้อยละ 38.7) อาชีพเกษตรกร 141 คน (ร้อยละ 47.0) การศึกษาสูงสุดประถมศึกษา 170 คน (ร้อยละ 56.7) รายได้ครอบครัว > 30,000 บาท 122 คน (ร้อยละ 46.0) ดังรายละเอียดตารางภาคผนวก 3

2. ปัจจัยนำ พบว่า

ผู้เดินถนน กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรปานกลาง 205 คน (ร้อยละ 62.3) มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องปานกลาง 210 คน (ร้อยละ 65.4) หลังดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรปานกลาง 207 คน (ร้อยละ 63.7) การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องปานกลาง 225 คน (ร้อยละ 71.4) ดังรายละเอียดในตารางภาคผนวก 4 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนและหลังดำเนินการ พบว่า ความรู้และการรับรู้มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P\text{-value} < 0.05$ และ < 0.01 ตามลำดับ) โดยหลังดำเนินการมีความรู้และการรับรู้ถูกต้องมากกว่าก่อนดำเนินการดังรายละเอียดในตารางที่ 1

ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรน้อย 118 คน (ร้อยละ 52.4) การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องมาก 199 คน (ร้อยละ 75.4) หลังดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีความรู้จราจรน้อย 96 คน (ร้อยละ 40.5) มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องมาก 133 คน (ร้อยละ 55.4) ดังรายละเอียดในตารางภาคผนวก 4 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนและหลังดำเนินการ พบว่า ความรู้และการรับรู้มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P\text{-value} < 0.01$) โดยหลังดำเนินการมีความรู้ที่ถูกต้องมากกว่า แต่มีการรับรู้ที่ถูกต้องน้อยกว่าก่อนดำเนินการดังรายละเอียดในตารางที่ 1

ผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรปานกลาง 190 คน (ร้อยละ 63.3) มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องน้อย 292 คน (ร้อยละ 98.3) หลังดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีความรู้จราจรปานกลาง 216 คน (ร้อยละ 72.0) มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องน้อย 227 คน (ร้อยละ 77.5) ดังรายละเอียดในตารางภาคผนวก 4 เมื่อเปรียบเทียบ

ความแตกต่าง ก่อนและหลังดำเนินการ พบว่า ความรู้ และการรับรู้มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (P-value < 0.05 และ 0.01 ตามลำดับ) โดยหลังดำเนินการมีความรู้และการรับรู้ถูกต้องมากกว่า ก่อนดำเนินการ ดังรายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยนำ กลุ่มดำเนินการ ก่อนและหลังดำเนินการ

ปัจจัยนำ	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ				P- value
	n	X	SD	95 %	n	X	SD	95 %	
				CI				CI	
กลุ่มเดินถนน									
- ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	329	3.0669	1.0856	2.8244-3.1723	325	3.1354	1.1786	2.8929-3.2409	0.033
- การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	321	42.8100	5.9664	39.2068-44.7044	315	45.5587	4.9692	41.9555-47.4527	0.000
กลุ่มขับเคื่อนรถจักรยานยนต์									
- ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	225	10.0356			237	11.4219			0.000
- การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	264	53.9848			240	50.6333			0.000
กลุ่มขับเคื่อนรถยนต์									
- ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	300	11.3033	3.0291	10.2511-11.1689	299	11.8967	2.6839	10.8445-11.7623	0.011
- การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	299	32.1380	3.2212	16.7743-17.7778	300	47.0000	2.9782	31.6363-32.6398	0.000

3. ปัจจัยเอื้ออำนวย พบว่า

กลุ่มผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีระบบไฟครบ 247 คน (ร้อยละ 83.2) มีกระจกครบ 187 คน (ร้อยละ 62.8) มีหมวกกันน็อก 237 คน (ร้อยละ 79.0) หลังดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีระบบไฟครบ 254 คน (ร้อยละ 84.9) มีกระจกครบ 183 คน (ร้อยละ 61.2) มีหมวกกันน็อก 267 คน (ร้อยละ 89.3) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนและหลังดำเนินการ พบว่า การมีระบบไฟครบ การมีกระจกครบ ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p - \text{value} > 0.05$) แต่การมีหมวกกันน็อกมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - \text{value} < 0.01$) โดยหลังดำเนินการมีมากกว่าก่อนดำเนินการ ดังรายละเอียดในตารางที่ 2

กลุ่มผู้ขับเคื่อนรถยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีระบบไฟครบ 287 คน (ร้อยละ 95.7) มีกระจกครบ 277 คน (ร้อยละ 92.6) มีเข็มขัดนิรภัย 104 คน (ร้อยละ 34.7) หลังดำเนินการ พบว่าส่วนมากมีระบบไฟครบ 288 คน (ร้อยละ 96.3) มีกระจกครบ 287 คน (ร้อยละ 96.0) มีเข็มขัดนิรภัย 199 คน (ร้อยละ 66.6) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนและหลังดำเนินการ พบว่าการมีระบบไฟครบ การมีกระจกครบ ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p - \text{value} > 0.05$) แต่การมีเข็มขัดนิรภัยมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - \text{value} < 0.01$) โดยหลังดำเนินการมีมากกว่าก่อนดำเนินการ ดังรายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวน ร้อยละของกลุ่มดำเนินการ จำแนกตามปัจจัยเอื้ออำนวย

ปัจจัยเอื้ออำนวย	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ				P-value
	n	จำนวน	ร้อยละ	95 %	n	จำนวน	ร้อยละ	95 %	
			ละ	CI			ละ	CI	
กลุ่มขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์									
- การมีไฟ	297	247	83.2	78.5850-87.1011	299	254	84.9	80.5548-88.6708	0.552
- การมีกระจก	298	187	62.8	57.1508-68.1059	299	183	61.2	55.5847-66.6073	0.697
- การมีหมวกกันน็อก	300	237	79.0	74.1143-83.3283	299	267	89.3	85.4014-92.4358	0.001
กลุ่มขับเคลื่อนรถยนต์									
- การมีไฟ	300	287	95.7	92.8850-97.5689	299	288	96.3	93.6963-98.0504	0.683
- การมีกระจก	299	277	92.6	89.2485-95.2128	299	287	96.0	93.2770-97.8075	0.077
- การมีเข็มขัดนิรภัย	300	104	34.7	29.4393-40.1887	299	199	66.6	61.0581-71.7331	0.000

4. ปัจจัยเสริม

กลุ่มผู้เดินถนน กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่า ส่วนมากแหล่งที่ได้รับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรคือ จากการดูทีวี 216 คน (ร้อยละ 65.5) แหล่งที่ได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ คือ จากการดูทีวี 218 คน (ร้อยละ 66.3) หลังดำเนินการ พบว่า แหล่งที่ได้รับความรู้คือจากการดูทีวี 227 คน (ร้อยละ 88.7) แหล่งที่ได้รับคำแนะนำคือ จากการดูทีวี 260 คน (ร้อยละ 94.9) ดังรายละเอียดในตารางที่ 3

กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่า ส่วนมากแหล่งที่ได้รับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร คือ จากการดูทีวี 233 คน (ร้อยละ 87.9) แหล่งที่ได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ คือ จากการดูทีวี 232 คน (ร้อยละ 92.1) หลังดำเนินการ พบว่า แหล่งที่ได้รับความรู้ คือ จากการดูทีวี 218 คน (ร้อยละ 81.3) แหล่งที่ได้รับคำแนะนำ คือ จากการดูทีวี 223 คน (ร้อยละ 88.1) ดังรายละเอียดในตารางที่ 3

กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ กลุ่มดำเนินการ ก่อนดำเนินการ พบว่า ส่วนมาก แหล่งที่ได้รับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร คือ จากการสอบใบขับขี่ 264 คน (ร้อยละ 89.5) แหล่งที่ได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ คือ จากการดูทีวี 243 ราย (ร้อยละ 91.4) หลังดำเนินการ พบว่า แหล่งที่ได้รับความรู้ คือ จากการสอบใบขับขี่ 234 คน (ร้อยละ 84.2) แหล่งที่ได้รับคำแนะนำ คือ จากการดูทีวี 235 คน (ร้อยละ 91.8) ดังรายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวน ร้อยละของกลุ่มดำเนินการ จำแนกตามปัจจัยเสริม

ปัจจัยเสริม	ก่อนดำเนินการ			หลังดำเนินการ		
	n	จำนวน	ร้อยละ	n	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มผู้เดินทาง						
1. แหล่งที่ให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมาย						
จราจร ได้แก่	224			269		
- การดูทีวี		216	65.5		227	88.7
- ฟังวิทยุ		154	46.7		174	73.4
- หอกระจายข่าว		137	41.5		185	79.4
- เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		91	27.6		122	57.4
- โรงเรียน		79	23.9		96	47.1
2. แหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกัน						
อุบัติเหตุ ได้แก่						
- การดูทีวี	242	218	66.3	278	260	94.9
- ฟังวิทยุ		161	48.9		213	82.9
- หอกระจายข่าว		153	46.5		211	83.7
- เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		92	28.0		127	54.5
- โรงเรียน		80	24.3		95	42.8
กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์						
1. แหล่งที่ให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมาย	265			268		
จราจร ได้แก่						
- การสอบใบขับขี่		144	54.3		127	47.4
- โรงเรียนสอนขับรถ		-	-		-	-
- การดูทีวี		233	87.9		218	81.3
- ฟังวิทยุ		166	62.6		178	66.4
- หอกระจายข่าว		152	57.4		180	67.2
- เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		124	46.8		154	57.5

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ปัจจัยเสริม	ก่อนดำเนินการ			หลังดำเนินการ		
	n	จำนวน	ร้อยละ	n	จำนวน	ร้อยละ
- โรงเรียน		86	32.4		94	35.1
2. แหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกัน	252			253		
อุบัติเหตุ ได้แก่						
- การดูทีวี		232	92.1		223	88.1
- ฟังวิทยุ		179	71.0		175	69.2
- หอกระจายข่าว		176	69.0		177	70.0
- การสอบใบขับขี่		128	50.8		96	37.9
- โรงเรียนสอนขับรถยนต์		-	-		-	-
- เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		123	48.8		145	57.3
- โรงเรียน		91	36.1		84	33.2
กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถยนต์						
1. แหล่งที่ให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมาย	295			278		
จราจร ได้แก่						
- การสอบใบขับขี่		264	89.5		234	84.2
- โรงเรียนสอนขับรถ		18	6.1		35	12.6
- การดูทีวี		251	85.1		225	80.9
- ฟังวิทยุ		197	66.8		184	66.2
- หอกระจายข่าว		153	51.9		170	61.2
- เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		150	50.8		185	66.5
- โรงเรียน		50	16.9		82	29.5
2. แหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกัน						
อุบัติเหตุ ได้แก่	266			256		
- การดูทีวี		243	91.4		235	91.8
- ฟังวิทยุ		192	72.2		194	75.8
- หอกระจายข่าว		153	57.5		175	68.4

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ปัจจัยเสริม	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	N	จำนวน ร้อยละ	n	จำนวน ร้อยละ
- การสอบใบขับขี่	218	82.0	202	8.9
- โรงเรียนสอนขับรถยนต์	10	3.8	27	10.5
- เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์	142	53.4	158	61.7
- โรงเรียน	53	19.9	70	27.3

5. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า

ผู้เดินถนน กลุ่มดำเนินการ พบว่า มีพฤติกรรมการเดินถนนรายบุคคลถูกต้อง โดยเดินถนนชิดขอบทางด้านขวาทิศทางสวนกับรถ 2,233 ราย (ร้อยละ 48.1) เดินจูงเด็กโดยให้เด็กเดินชิดขอบด้านนอกถนน 1,206 ราย (ร้อยละ 47.9) ข้ามถนนโดยมองขวา มองซ้าย และมองขวาก่อนข้าม 1,987 ราย (ร้อยละ 44.1) สวมเสื้อโทนสีสว่างเดินถนนเวลากลางคืน 1,194 ราย (ร้อยละ 56.6) มีพฤติกรรมกลุ่มโดยเดินชิดขอบทางด้านขวาทิศทางสวนกับรถ 1,619 ราย (ร้อยละ 47.9) เดินเป็นกลุ่มโดยเดินเรียงตามแนวถนน 1,491 ราย (ร้อยละ 46.6) กลุ่มควบคุม พบว่า มีพฤติกรรมการเดินถนนรายบุคคลถูกต้อง 2,027 ราย โดยเดินถนนชิดขอบทางด้านขวาทิศทางสวนกับรถ (ร้อยละ 43.9) เดินจูงเด็กโดยให้เด็กเดินชิดขอบด้านนอกถนน 1,141 ราย (ร้อยละ 50.6) ข้ามถนนโดยมองขวา มองซ้าย และมองขวาก่อนข้าม 1,552 ราย (ร้อยละ 40.6) สวมเสื้อโทนสีสว่างเดินถนนเวลากลางคืน 807 ราย (ร้อยละ 41.4) มีพฤติกรรมกลุ่มโดยเดินชิดขอบทางด้านขวาทิศทางสวนกับรถ 787 ราย (ร้อยละ 47.3) เดินเป็นกลุ่มโดยเดินเรียงตามแนวถนน 743 ราย (ร้อยละ 53.5) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างกลุ่มดำเนินการและกลุ่มควบคุม พบว่า พฤติกรรมรายบุคคลเกี่ยวกับการเดินถนนชิดขอบทางด้านของทิศทางสวนกับรถ การข้ามถนนโดยมองขวา มองซ้าย และมองขวาก่อนข้าม การสวมเสื้อโทนสีสว่างขณะเดินถนนเวลากลางคืนมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - \text{value} < 0.01$) โดยกลุ่มดำเนินการมีพฤติกรรมถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม ส่วนการเดินจูงเด็กโดยให้เด็กเดินชิดขอบด้านนอกถนนไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p - \text{value} > 0.05$) พฤติกรรมกลุ่มการเดินเป็นกลุ่มโดยเดินเรียงตามแนวถนน มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - \text{value} < 0.01$) โดยกลุ่มควบคุมมีพฤติกรรมถูกต้องมากกว่ากลุ่มดำเนินการ

ส่วนการเดินถนนชิดขอบทางด้านขวาทิศทางสวนกับรถ ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p - \text{value} > 0.05$) ดังรายละเอียดในตารางที่ 4

ผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ กลุ่มดำเนินการ พบว่า มีพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ถูกต้อง โดยเปิดไฟเลี้ยวขวา 2,314 ราย (ร้อยละ 56.6) เปิดไฟเลี้ยวซ้าย 2,239 ราย (ร้อยละ 57.6) สวมหมวกกันน็อก ผู้ขับขี่ 2,121 ราย (ร้อยละ 31.2) ผู้ซ้อนท้าย 1,725 ราย (ร้อยละ 40.0) ะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก 6,049 ราย (ร้อยละ 85.8) เปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืน 2,763 ราย (ร้อยละ 81.8) กลุ่มควบคุม พบว่า มีพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ถูกต้อง โดยเปิดไฟเลี้ยวขวา 1,516 ราย (ร้อยละ 47.1) เปิดไฟเลี้ยวซ้าย 1,387 ราย (ร้อยละ 46.1) สวมหมวกกันน็อก ผู้ขับขี่ 882 ราย (ร้อยละ 17.4) ผู้ซ้อนท้าย 598 ราย (ร้อยละ 26.6) ะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก 3,405 ราย (ร้อยละ 75.2) เปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืน 1,918 ราย (ร้อยละ 82.2) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างกลุ่มดำเนินการและกลุ่มควบคุม พบว่า พฤติกรรมการเปิดไฟเลี้ยวขวาเมื่อต้องการเลี้ยวขวา การเปิดไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการเลี้ยวซ้าย สวมหมวกกันน็อควขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย ะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - \text{value} < 0.01$) โดยกลุ่มดำเนินการปฏิบัติถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม ส่วนการเปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืนไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p - \text{value} > 0.05$) ดังรายละเอียดในตารางที่ 4

ผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ กลุ่มดำเนินการ พบว่า มีพฤติกรรมการขับรถยนต์ถูกต้อง โดยเปิดไฟเลี้ยวขวา 2,431 ราย (ร้อยละ 66.1) เปิดไฟเลี้ยวซ้าย 2,252 ราย (ร้อยละ 64.8) คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ ผู้ขับขี่ 1,136 ราย (ร้อยละ 41.7) ผู้โดยสาร 889 ราย (ร้อยละ 43.6) ะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก 4,580 ราย (ร้อยละ 89.1) และเปิดไฟขณะขับเคลื่อนเวลากลางคืน 2,164 ราย (ร้อยละ 86.6) กลุ่มควบคุม พบว่า มีพฤติกรรมการขับรถยนต์ถูกต้อง โดยเปิดไฟเลี้ยวขวา 1,440 ราย (ร้อยละ 62.2) เปิดไฟเลี้ยวซ้าย 1,311 ราย (ร้อยละ 59.2) คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ ผู้ขับขี่ 403 ราย (ร้อยละ 23.8) ผู้โดยสาร 220 ราย (ร้อยละ 23.9) ะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก 2,427 ราย (ร้อยละ 76.2) และเปิดไฟขณะขับเคลื่อนเวลากลางคืน 1,377 ราย (ร้อยละ 92.5) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างกลุ่มดำเนินการและกลุ่มควบคุม พบว่า พฤติกรรมการเปิดไฟเลี้ยวขวาเมื่อต้องการเลี้ยวขวา การเปิดไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการเลี้ยวซ้าย การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถยนต์ของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร การะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก การเปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืน มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p - \text{value} < 0.01$) โดยทุกพฤติกรรมกลุ่มดำเนินการปฏิบัติถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม ยกเว้น ด้านการเปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืนที่กลุ่มควบคุมปฏิบัติถูกต้องมากกว่ากลุ่มดำเนินการ ดังรายละเอียดในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวน ร้อยละของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่ถูกต้อง กลุ่มดำเนินการ และกลุ่มควบคุม

พฤติกรรม	กลุ่มดำเนินการ			กลุ่มควบคุม			P-value
	n	จำนวน	ร้อยละ	n	จำนวน	ร้อยละ	
กลุ่มผู้เดินถนน							
* พฤติกรรมรายบุคคล							
- เดินถนนชิดขอบทางด้านขวาทิศทางสวน กับรถ	4,639	2,233	48.1	4,613	2,027	43.9	0.000
- เดินจูงเด็กโดยให้เด็กเดินชิดขอบด้าน นอกถนน	2,520	1,206	47.9	2,256	1,141	50.6	0.060
- ข้ามถนนโดยมองขวา มองซ้าย และมอง ขวาก่อนข้าม	4,503	1,987	44.1	3,820	1,552	40.6	0.001
- สวมเสื้อโทนสีสว่างขณะเดินถนนเวลา กลางวัน	2,111	1,194	56.6	1,949	807	41.4	0.000
* พฤติกรรมกลุ่ม							
- เดินถนนชิดขอบทางด้านขวาทิศทางสวน กับรถ	3,379	1,619	47.9	1,665	787	47.3	0.665
- เดินเป็นกลุ่มโดยเดินเรียงตามแนวถนน	3,197	1,491	46.6	1,390	743	53.5	0.000
ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์							
- เปิดไฟเลี้ยวขวาเมื่อต้องการเลี้ยวขวา	4,087	2,314	56.6	3,222	1,516	47.1	0.000
- เปิดไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการเลี้ยวซ้าย	3,889	2,239	57.6	3,007	1,387	46.1	0.000
- สวมหมวกกันน็อคขณะขับี่รถจักรยานยนต์							
- ผู้ขับขี่	6,804	2,121	31.2	4,733	822	17.4	0.000
- ผู้ซ้อนท้าย	4,315	1,725	40.0	2,252	598	26.6	0.000
- ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก	7,050	6,049	85.5	4,530	3,405	75.2	0.000
- เปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืน	3,379	2,763	81.8	2,332	1,918	82.2	0.644
กลุ่มผู้ขับเคื่อนรถยนต์							
- เปิดไฟเลี้ยวขวาเมื่อต้องการเลี้ยวขวา	3,676	2,431	66.1	2,316	1,440	62.2	0.002
- เปิดไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการเลี้ยวซ้าย	3,473	2,252	64.8	2,213	1,311	59.2	0.000

ตารางที่ 4 (ต่อ)

พฤติกรรม	กลุ่มดำเนินการ			กลุ่มควบคุม			P-value
	n	จำนวน	ร้อยละ	n	จำนวน	ร้อยละ	
- คัดเริ่มชนิดนิรภัยขณะขับรถยนต์							
- ผู้ขับขี่	2,721	1,136	41.7	1,693	403	23.8	0.000
- ผู้โดยสาร	2,039	889	43.6	922	220	23.9	0.000
- ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก	5,139	4,580	89.1	3,187	2,427	76.2	0.000
- เปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืน	2,500	2,164	86.6	1,489	1,377	92.5	0.000

บทที่ 5

อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ในการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการจัดองค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน ต่อปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย ปัจจัยเสริม และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้เดินทาง ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และผู้ขับเคื่อนรถยนต์ โดยมีกลุ่มดำเนินการ 101 หมู่บ้าน ที่จัดองค์กรร่วมแก้ปัญหาในหมู่บ้านระหว่างเดือนพฤษภาคม 2540 - พฤษภาคม 2541 และกลุ่มควบคุมที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน 101 หมู่บ้าน เก็บข้อมูลก่อนและหลังดำเนินการโดยการสัมภาษณ์ผู้เดินทาง กลุ่มละ 330 คน รวม 660 คน ผู้ขับเคื่อนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์กลุ่มละ 300 คน รวม 1,200 คน สุ่มสังเกตพฤติกรรมในชุมชนเดือนเว้นเดือน ๆ ละ 4 ครั้ง ในวันจันทร์ พุธ ศุกร์ เสาร์ รวม 5 เดือน และสอบถามเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานขององค์กรชุมชนที่เกิดขึ้นในหมู่บ้าน จากผลการศึกษาที่ได้ อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีลักษณะใกล้เคียงกันทั้งกลุ่มดำเนินการ กลุ่มควบคุม ทั้งก่อนและหลังดำเนินการ ดังนั้นการเปรียบเทียบผลการศึกษาภายในกลุ่มและระหว่างกลุ่มไม่น่าจะมีผลกระทบจากลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

2. แหล่งที่ได้รับความรู้และคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นปัจจัยเสริม นั้น ส่วนมากจากการดูทีวีทุกกลุ่มทั้งก่อนและหลังดำเนินการ ยกเว้นกลุ่มผู้ขับเคื่อนรถยนต์ได้รับความรู้จากการสอบใบขับขี่ จะเห็นได้ว่าทีวีมีบทบาทสำคัญต่อความรู้และการรับรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลจากในระะการดำเนินการโครงการนั้น องค์กรหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้ทำการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทีวี วิทยุ อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น องค์กรร่วมสร้างกระบวนการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนควรจะเข้ามามีบทบาทสนับสนุน ส่งเสริม และกระตุ้นให้เกิดความตระหนักเป็นระยะ อย่างไรก็ตามองค์กรเองต้องกำหนดบทบาทที่ชัดเจนเพื่อนำไปสู่การสร้างกิจกรรมที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างสมบูรณ์ และในส่วนที่มีความสำคัญต่อการได้รับความรู้ของผู้ขับเคื่อนรถยนต์ คือ การสอบใบขับขี่ เพราะมีผลต่อที่จะได้รับใบอนุญาต องค์กรสามารถเข้ามามีบทบาทในการกระตุ้นและร่วมมือในตรวจสอบดังกล่าว อนึ่ง ประชาชนทั่วไปซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับผลจากการดำเนินการขององค์กรยังขาดความชัดเจนและความเข้าใจต่อกิจกรรมการดำเนินการขององค์กร ดังนั้นองค์กรอาจจำเป็นต้องเพิ่มการประชาสัมพันธ์องค์กรต่อชุมชน และขยายการมีส่วนร่วมกับชุมชนให้ครอบคลุมประชาชนทุกกลุ่ม

3. ปัจจัยเอื้ออำนวยที่ศึกษาถึงการมีระบบไฟ และการมีกระจกครบของรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ พบว่าไม่มีความแตกต่างกัน แต่การมีเข็มขัดนิรภัยของรถยนต์ และการมีหมวกกันน็อกของรถจักรยานยนต์พบว่ามี ความแตกต่างกัน โดยหลังดำเนินการมีมากกว่าก่อนดำเนินการ จะเห็นได้ว่าระบบที่มีความจำเป็นต่อการขับเคลื่อนไม่พบความแตกต่างเพราะจำเป็นต้องมีและมีผลต่อการขับเคลื่อน ส่วนการมีหมวกกันน็อกและมีเข็มขัดนิรภัยไม่มีผลต่อการขับเคลื่อน แต่เป็นผลจากการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เคร่งครัดและมีบทลงโทษอย่างชัดเจนในทางปฏิบัติ ทำให้ผู้ขับเคลื่อนต้องสวมหมวกกันน็อกคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้นอย่างชัดเจน ทั้งนี้องค์กรสามารถสนับสนุนการดำเนินการในส่วนของการจัดหาสัญญาณจราจรประจำจุดต่างๆในเขตชุมชน และให้ความรู้/รณรงค์การปฏิบัติตามกฎจราจร

4. ปัจจัยนำที่ถูกกำหนดให้เป็นบทบาทขององค์กรร่วมสร้างพบว่ทั้งก่อนและหลังดำเนินการมีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องที่คล้ายคลึงกัน และเมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ พบว่า มีความแตกต่างกัน โดยหลังดำเนินการมีความรู้และการรับรู้มากกว่าก่อนดำเนินการในทุกกลุ่ม ยกเว้นการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องหลังดำเนินการจะรับรู้ น้อยกว่าก่อนดำเนินการ ผลการศึกษานี้ น่าจะเป็นผลต่อเนื่องจากปัจจัยเสริมเพราะประชาชนส่วนใหญ่ ได้รับความรู้ และคำแนะนำการรับรู้จากสื่อ ทีวี วิทยุอยู่แล้ว ดังนั้นการกำหนดบทบาทขององค์กรร่วมสร้างน่าจะเพิ่มบทบาทการควบคุม และดูแล พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชน ในชุมชนมากกว่าการให้ความรู้หรือคำแนะนำต่าง ๆ

5. ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางพฤติกรรมกรรมการजूเด็กเดินทางพบว่าไม่มีความแตกต่างส่วนพฤติกรรมอื่น ๆ มีความแตกต่างโดยกลุ่มดำเนินการมีพฤติกรรมที่ถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม ยกเว้นพฤติกรรมการเดินทางเป็นกลุ่มในกลุ่มควบคุมมีพฤติกรรมที่ถูกต้องมากกว่ากลุ่มดำเนินการ ส่วนพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนมากกลุ่มดำเนินการมีพฤติกรรมที่ถูกต้องมากกว่ากลุ่มควบคุม ยกเว้นการเปิดไฟขณะขับรถเวลากลางคืนไม่มีความแตกต่างเพราะแสงสว่างมีความจำเป็นต่อการขับขี่ในเวลากลางคืน ส่วนพฤติกรรมอื่น ๆ ที่มีความแตกต่างกันอาจจะเป็นผลจากการดำเนินงานขององค์กรร่วมสร้างฯ อย่างไรก็ตามควรจะมีการศึกษาเจาะลึกถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันที่แท้จริงด้วย

กล่าวโดยสรุป พฤติกรรมหรือการปฏิบัติที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนยานพาหนะ ผู้ขับเคลื่อนมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติถูกต้อง แต่มีบางกรณีที่เป็นพฤติกรรมป้องกันหรือลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่อาจไม่มีความจำเป็นในการขับเคลื่อนนัก ผู้ขับเคลื่อนมักจะละเลยที่จะปฏิบัติ โดยไม่ตระหนักและเห็นความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎจราจรดังกล่าว ซึ่งการดำเนินการทา

กฎหมายในทางปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยการสนับสนุนขององค์กรในชุมชนจะช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น

ข้อเสนอแนะการศึกษาครั้งต่อไป

1. ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกกันน็อก และคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งในและนอกชุมชน และความตระหนักต่อการป้องกันอุบัติเหตุ
2. ศึกษาถึงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่แท้จริงของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
3. ศึกษาเปรียบเทียบบทบาทขององค์กรชุมชนในการควบคุม ดูแล การปฏิบัติตามกฎจราจรต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
4. ศึกษาและพัฒนารูปแบบขององค์กรในการสนับสนุนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก การมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการจัดตั้งองค์กร และการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก รวมถึงการประสานงานกับองค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น ซึ่งในแต่ละที่อาจจะมีรูปแบบและกิจกรรมเฉพาะที่เหมาะสมกับชุมชน และสังคม
5. การศึกษาบทบาทขององค์กรรัฐที่เข้าไปมีส่วนร่วมและสนับสนุนการดำเนินการขององค์กรชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

- กัญญภัทร์ ยีรัมย์ และคณะ. ความรู้ ทักษะและพฤติกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของประชาชน จังหวัดหนองคาย ปี 2539. วารสารชมรมวิชา การพบส. จังหวัดหนองคาย, 13 (1). 24, 2540
- จรัญ ทองทับ และคณะ. ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก : ศึกษาในผู้ป่วยอุบัติเหตุ ซึ่งมารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลโสธร. รายงานการวิจัย : โรงพยาบาลโสธร, 2539.
- ศุติดา ดวงสา และอุษา ดวงสา. การใช้การวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม (PRA) เพื่อสร้างความตระหนักเรื่องเอดส์. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ถาวรศักดิ์ บุญสิทธิ์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก รับการรักษาตัวในโรงพยาบาลสกลนคร. วารสารชมรมวิชาการพบส. จังหวัดหนองคาย, 13 (1). 14.2540
- ทวีเกียรติ บุญยไพศาลเจริญ และคณะ พฤติกรรมจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. รายงานการศึกษาวิจัย. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ร่วมกับสถาบันราชภัฏ พระนครศรีอยุธยา, 2537 .
- ธีรพงศ์ นกอินทร์บดี และคณะ. การศึกษาการบาดเจ็บในผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยที่มารับบริการที่โรงพยาบาลกันทรลักษณ์. รายงานวิจัย : โรงพยาบาลกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ, 2539
- วิจิตร บัญยะโหดระ และคณะ “อุบัติเหตุในชุมชน” กรุงเทพมหานคร กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข, 2526
- วิจิตร บัญยะโหดระ. ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุในประเทศไทย. วารสารอุบัติเหตุ. 6 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2530)
- วิทยา ชาติบัญชาชัย. หลักการและแนวคิดในการควบคุมอุบัติเหตุในชุมชน. ในวิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ (บก.) หลักการ กลวิธี และผลการดำเนินงานโครงการควบคุมอุบัติเหตุจราจร จังหวัดขอนแก่น สิงหาคม 2540 (หน้า 25-28). ขอนแก่น : โรงพยาบาลจิตเวช, 2540
- วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์. สถานการณ์อุบัติเหตุในประเทศไทย. ในวิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ (บก.) หลักการ กลวิธี และผลการดำเนินงานโครงการควบคุมอุบัติเหตุจราจร จังหวัดขอนแก่น สิงหาคม 2540 (หน้า 25-28). ขอนแก่น : โรงพยาบาลจิตเวช, 2540

ศิริวิทย์ หล่มโตประเสริฐ. การประเมินผลการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้
ใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานี ปี 2541. รายงานวิจัย.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี

ศิริวัฒน์ ทิพย์ธาดล และคณะ. ระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2537-

2538. รายงานวิจัย : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย, 2538.

สาโรจน์ คงประศาสน์ และคณะ. ความสัมพันธ์ระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ
จราจรกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ จังหวัดระยอง. โรงพยาบาลระยอง
กุมภาพันธ์-กรกฎาคม, 2533.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาฬสินธุ์, สำนักงาน. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถของ
ประชาชน จังหวัดกาฬสินธุ์. รายงานวิจัย, 2541

สาธารณสุขจังหวัดยโสธร, สำนักงาน. เอกสารประกอบการตรวจราชการและนิเทศงาน ครั้งที่
2/2541 20-22 พฤษภาคม 2541. (มปป.)

สุชาดา ทวีสิทธิ์. การสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กรประชาชนด้วยกลยุทธ์การวิจัยแบบมีส่วนร่วม
ในเขาวรัตน์ ปรปักษ์ขาม และคณะ (บก.) การวิจัยปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม. (หน้า 25-
28). กรุงเทพฯ : สถาบันพัฒนาสาธารณสุข อาเซียน, 2536

สุรัชย์ เจียมภูถ. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-14 ปี.
วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการระบาด. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
มหิดล, 2536

องอาจ วชิรพันธุ์กุล และคณะ. การตรวจจับความเร็วและตรวจปัสสาวะค้นหาการเสพยาในในกลุ่ม
ผู้ขับรถบรรทุก-รถโดยสารร่วมกับการติดตั้งป้ายเตือนสติตามถนนทางหลวงเพื่อลดอุบัติเหตุ
จราจรทางบก จังหวัดพิษณุโลก. รายงานวิจัย, 2525

อรุณ สายเพชร และคณะ. อุบัติการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในจังหวัด
สมุทรสงคราม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงคราม : กันยายน, 2535.

Green, L. W., et al. **Health Education Planning A Diagnosis Approach.** California : mayfield
Publishing, 1980

ภาคผนวก

1. ลักษณะทั่วไป

ตารางภาคผนวก 1 จำนวน ร้อยละของผู้เดินทาง จำแนกตามข้อมูลลักษณะทั่วไป

ลักษณะทั่วไป	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ			
	กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม		กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ								
-15-30 ปี	132	40.2	114	34.5	121	37.2	108	33.0
-31-45 ปี	101	30.8	118	35.8	98	30.2	116	35.5
-46-65 ปี	87	26.5	86	26.1	97	29.8	93	28.4
-66 ปีขึ้นไป	8	2.5	12	3.6	9	2.8	10	3.1
2. เพศ								
-ชาย	127	38.5	123	37.3	121	37.5	124	38.2
-หญิง	203	61.5	207	62.7	202	62.5	201	61.8
3. สถานภาพสมรส								
-โสด	61	18.5	45	13.8	61	18.5	48	14.9
-คู่	256	77.8	274	84.3	244	75.5	262	81.1
-ม้าย	8	2.5	4	1.3	14	4.5	9	2.8
-หย่าร้าง	1	0.3	1	0.3	4	1.5	2	0.6
-แยกกันอยู่	3	0.9	1	0.3	0	0.0	2	0.6
4. จำนวนบุตร								
-ไม่มี	7	2.6	13	4.6	10	3.7	9	3.2
-1 คน	47	17.5	44	15.6	52	19.4	50	17.9
-2 คน	81	30.2	91	32.3	89	33.3	103	36.9
-3 คน	65	24.3	47	16.7	47	17.5	51	18.3
-4 คนขึ้นไป	68	25.4	87	30.8	70	26.1	66	23.7
5. อาชีพหลักปัจจุบัน								
-รับจ้าง	15	4.5	4	1.2	17	5.2	7	2.1
-เกษตรกรรวม	261	79.1	289	87.6	259	79.0	292	89.0
-ค้าขาย	14	4.2	9	2.7	13	4.0	6	1.8
-รับราชการ	4	1.2	7	2.1	6	1.8	5	1.5
-นักเรียน นักศึกษา	22	6.7	15	4.5	23	7.0	9	2.7

ตารางภาคผนวก 1 (ต่อ)

ลักษณะทั่วไป	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ			
	กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม		กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
-แม่บ้าน	7	2.1	3	0.9	6	1.8	7	2.1
-ไม่ทำงาน	4	1.2	2	0.6	3	0.9	2	0.6
-อื่นๆ	3	0.9	1	0.3	1	0.3	0	0.0
6. รายได้เฉลี่ยของครอบครัว								
ต่อปี (บาท)								
- ≤ 5,000	35	11.3	38	13.3	58	19.2	48	16.1
- 5,001-10,000	81	26.0	71	24.4	47	15.6	65	21.8
- 10,001-15,000	59	19.0	62	21.3	53	17.5	63	21.1
- 15,001-20,000	64	20.6	28	9.6	29	9.6	32	10.7
- 20,001-25,000	15	4.8	23	7.9	31	10.3	34	11.4
- 25,001-30,000	17	5.5	26	8.9	31	10.3	32	10.7
-มากกว่า 30,000	40	12.9	43	14.8	53	17.5	24	8.1
7. การศึกษาสูงสุดที่ได้รับ								
-ไม่เคยเรียน	0	0.0	2	0.6	5	1.5	1	0.3
-ประถมศึกษา	269	81.5	292	88.8	256	77.8	279	85.6
-มัธยมศึกษา (ม.1-ม.6, ปวช.)	54	16.4	28	8.5	54	16.4	39	12.0
-สูงกว่ามัธยมศึกษาแต่ต่ำกว่าปริญญาตรี	5	1.5	2	0.6	9	2.7	3	0.9
-ปริญญาตรี	2	0.6	5	1.5	4	1.2	3	0.9

ตารางภาคผนวก 2 จำนวน ร้อยละของผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ จำแนกตามข้อมูลลักษณะทั่วไป

ลักษณะทั่วไป	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ			
	กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม		กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ								
-15-30 ปี	122	40.3	140	46.7	121	40.3	122	40.3
-31-45 ปี	101	33.7	78	26.0	116	38.7	107	35.4
-46-65 ปี	72	24.3	74	24.6	59	19.7	65	21.5
-66 ปีขึ้นไป	3	1.0	5	1.7	4	1.3	7	2.3
2. เพศ								
-ชาย	221	73.7	231	77.0	222	74.2	223	74.6
-หญิง	79	26.3	69	23.0	77	25.8	76	25.4
3. สถานภาพสมรส								
-โสด	73	24.4	81	27.1	80	26.8	70	23.3
-คู่	219	73.2	209	69.9	216	72.5	226	75.5
-ม้าย	1	0.3	8	2.7	1	0.3	3	1.0
-หย่าร้าง	3	1.0	1	0.3	1	0.3	1	0.3
-แยกกันอยู่	3	1.0	-	-	-	-	-	-
4. จำนวนบุตร								
-ไม่มี	84	28.0	93	31.0	88	29.4	79	26.3
-1 คน	42	14.0	41	13.7	46	15.3	52	17.3
-2 คน	73	24.3	71	23.7	81	27.0	88	29.3
-3 คน	50	16.7	38	12.7	53	17.7	35	11.7
-4 คนขึ้นไป	51	17.0	57	18.9	32	10.6	46	15.4
5. อาชีพหลักปัจจุบัน								
-รับจ้าง	23	7.7	10	3.3	15	5.1	23	7.7
-เกษตรกร	211	70.3	237	79.3	196	66.2	205	68.3
-ค้าขาย	10	3.3	6	2.0	15	5.1	10	3.3
-รับราชการ	15	5.0	12	4.0	33	11.1	23	7.7
-นักเรียน นักศึกษา	36	12.0	27	9.0	24	8.1	19	6.3
-อื่นๆ	5	1.7	7	2.4	13	4.4	20	6.7

ตารางภาคผนวก 2 (ต่อ)

ลักษณะทั่วไป	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ			
	กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม		กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
6. รายได้เฉลี่ยของครอบครัว								
ต่อปี (บาท)								
- ≤ 5,000	20	7.4	32	11.7	40	14.5	33	12.6
- 5,001-10,000	55	20.4	62	22.7	39	14.1	44	16.8
- 10,001-15,000	55	20.4	60	20.0	44	15.9	42	16.8
- 15,001-20,000	40	14.8	32	11.7	32	11.6	21	8.0
- 20,001-25,000	18	6.7	17	6.2	24	8.7	33	12.6
- 25,001-30,000	18	6.7	18	6.6	28	10.1	35	13.4
- มากกว่า 30,000	64	23.7	52	19.0	69	25.0	54	20.6
7. การศึกษาสูงสุดที่ได้รับ								
- ไม่เคยเรียน	-	-	3	1.0	1	0.3	-	-
- ประถมศึกษา	210	70.0	221	73.7	189	63.2	209	69.4
- มัธยมศึกษา (ม.1-ม.6, ปวช.)	66	22.0	58	19.3	74	24.7	64	21.3
- สูงกว่ามัธยมศึกษาแต่ต่ำกว่าปริญญาตรี	11	3.7	7	2.3	17	5.7	10	3.3
- ปริญญาตรี	13	4.3	11	3.7	18	6.0	18	6.0

ตารางภาคผนวก 3 จำนวน ร้อยละของผู้ขับเคลื่อนรถยนต์ จำแนกตามข้อมูลลักษณะทั่วไป

ลักษณะทั่วไป	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ			
	กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม		กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ								
-15-30 ปี	45	15.0	52	17.3	60	20.0	65	21.7
-31-45 ปี	156	52.0	177	59.0	149	49.7	155	51.7
-46-65 ปี	97	32.3	66	22.0	84	28.0	76	25.3
-66 ปีขึ้นไป	2	0.7	5	1.7	7	2.3	4	1.3
2. เพศ								
-ชาย	281	93.7	284	95.5	271	90.9	280	93.3
-หญิง	19	6.3	12	4.1	27	9.1	18	6.0
3. สถานภาพสมรส								
-โสด	16	5.4	13	4.4	28	9.4	26	8.7
-คู่	281	94.0	285	95.6	265	88.6	272	90.7
-ม้าย	2	0.6	-	-	3	1.0	2	0.6
-หย่าร้าง	-	-	-	-	1	0.3	-	-
-แยกกันอยู่	-	-	-	-	2	0.7	-	-
4. จำนวนบุตร								
-ไม่มี	13	4.3	8	2.7	11	3.7	11	3.7
-1 คน	36	12.0	57	19.7	46	15.3	38	12.7
-2 คน	111	37.0	119	39.6	116	38.7	109	36.3
-3 คน	71	23.7	61	20.3	61	20.3	67	22.3
-4 คนขึ้นไป	69	23.0	55	18.3	66	22.0	75	25.0
5. อาชีพหลักปัจจุบัน								
-รับจ้าง	15	5.0	22	7.3	20	6.7	32	10.7
-เกษตรกร	171	57.0	180	60.0	141	47.0	160	53.3
-ค้าขาย	40	13.4	34	11.3	37	12.3	17	5.7
-รับราชการ	66	22.0	54	18.0	87	29.0	79	26.3
-นักเรียน นักศึกษา	1	0.3	-	-	2	0.7	4	1.3
-อื่นๆ	7	2.3	10	3.3	13	4.3	8	2.7

ตารางภาคผนวก 3 (ต่อ)

ลักษณะทั่วไป	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ			
	กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม		กลุ่มดำเนินการ		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
6. รายได้เฉลี่ยของครอบครัว								
ต่อปี (บาท)								
- ≤ 5,000	13	4.5	13	4.5	11	4.7	12	4.5
- 5,001-10,000	32	11.0	22	7.6	33	12.5	31	11.7
- 10,001-15,000	31	10.7	32	11.0	35	13.2	25	9.4
- 15,001-20,000	22	7.6	28	9.6	17	6.4	30	11.3
- 20,001-25,000	18	6.2	19	6.5	25	9.4	27	10.2
- 25,001-30,000	28	9.7	33	11.3	22	8.3	36	13.6
- มากกว่า 30,000	146	50.3	144	49.5	122	46.0	104	39.3
7. การศึกษาสูงสุดที่ได้รับ								
- ไม่เคยเรียน	0	0.0	2	0.7	3	1.0	3	1.0
- ประถมศึกษา	203	67.9	214	71.3	170	56.7	180	60.2
- มัธยมศึกษา (ม.1-ม.6, ปวช.)	31	10.4	30	10.0	36	12.0	37	12.4
- สูงกว่ามัธยมศึกษาแต่ต่ำกว่าปริญญาตรี	13	4.3	9	3.0	18	6.0	16	5.4
- ปริญญาตรี	51	17.1	43	14.3	71	23.7	62	20.7

ตารางภาคผนวก 4 จำนวน ร้อยละของกลุ่มดำเนินการ จำแนกตามปัจจัยนำ

ปัจจัย	n	ก่อนดำเนินการ						n	หลังดำเนินการ					
		มาก		ปานกลาง		น้อย			มาก		ปานกลาง		น้อย	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มเดินถนน														
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	329	31	9.4	205	62.3	93	28.3	325	34	10.5	207	63.7	84	25.8
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	321	17	5.3	210	65.4	94	29.3	315	44	14.0	225	71.4	46	14.6
กลุ่มขับเคลื่อนจักรยานยนต์														
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	225	29	12.9	78	34.7	118	52.4	237	66	27.8	75	31.6	96	40.5
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	264	199	75.4	58	22.0	7	2.7	240	133	55.4	54	22.5	53	22.1
กลุ่มขับเคลื่อนรถยนต์														
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	300	33	11.0	190	63.3	77	25.7	299	33	11.0	216	72.0	51	17.0
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	299	1	0.3	4	1.3	292	98.3	300	2	0.7	64	21.8	227	77.5

ตารางภาคผนวก 5 จำนวน ร้อยละของกลุ่มควบคุม จำแนกตามปัจจัยนำ

ปัจจัย	n	ก่อนดำเนินการ						n	หลังดำเนินการ					
		มาก		ปานกลาง		น้อย			มาก		ปานกลาง		น้อย	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มเดินถนน														
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	328	10	3.0	222	67.7	96	29.3	321	37	11.5	196	61.1	88	27.4
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	326	31	9.5	250	76.7	45	13.8	314	32	10.2	245	78.0	37	11.8
กลุ่มขับเค็ลือรถจักรยานยนต์														
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	223	22	9.9	71	31.8	130	58.3	230	50	21.7	86	37.4	94	40.9
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	269	173	64.3	77	28.6	19	7.1	264	216	81.8	41	15.5	7	2.7
กลุ่มขับเค็ลือรถยนต์														
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	300	34	11.3	187	62.3	79	26.3		51	17.0	204	68.0	45	15.0
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	297	-	-	3	1.0	290	99.0	300	28	8.2	66	22.7	201	69.1

ตารางภาคผนวก 6 เปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยนำ กลุ่มควบคุม ก่อนและหลังดำเนินการ

ปัจจัยนำ	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ				P-val
	n	X	SD	95% CI	n	X	SD	95% CI	
กลุ่มเดินถนน									
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	328	2.9268	0.9988	2.5379-3.9256	321	3.1525	1.1146	2.7635-4.2672	0.0
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	326	45.0000	4.8776	43.9998-45.5034	314	45.2484	4.8044	44.2482-45.7518	0.2
กลุ่มขับเคลื่อนรถ									
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	223	9.7040			230	11.2696			0.0
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	269	52.5502			264	54.5795			0.0
กลุ่มขับเคลื่อนรถยนต์									
-ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร	300	11.3400	2.8174	10.0426-10.9641	300	12.1767	2.9281	10.8793-11.8008	0.0
-การรับรู้เรื่องอุบัติเหตุ	297	31.9249	2.8587	17.5668-19.1431	300	45.4948	6.2175	31.1367-32.7130	0.0

ตารางภาคผนวก 7 จำนวน ร้อยละของกลุ่มควบคุม จำแนกตามปัจจัยเอื้ออำนวย

ปัจจัยเอื้ออำนวย	ก่อนดำเนินการ				หลังดำเนินการ				P-val
	n	X	SD	95% CI	n	X	SD	95% CI	
กลุ่มขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์									
-การมีไฟ	298	236	79.2	74.3054-83.5190	297	246	83.5	78.9522-87.4008	0.178
-การมีกระจก	299	165	55.2	49.5103-60.7577	300	206	68.7	63.2477-73.7270	0.001
-การมีหมวกกันน็อค	300	230	76.7	71.6285-81.1924	300	268	89.3	85.4489-92.4615	0.000
กลุ่มขับเคลื่อนรถยนต์									
-การมีไฟ	297	283	95.3	92.3996-97.2921	298	287	96.3	93.6754-98.0438	0.534
-การมีกระจก	296	268	90.5	86.7951-93.4959	298	280	94.0	90.8007-96.2672	0.119
-การมีเข็มขัดนิรภัย	299	117	39.3	33.7155-44.7550	297	223	75.1	69.9271-79.7544	0.000

ตารางภาคผนวก 8 จำนวน ร้อยละของกลุ่มควบคุม จำแนกตามปัจจัยเสริม

ปัจจัยเสริม	ก่อนดำเนินการ			หลังดำเนินการ		
	n	จำนวน	ร้อยละ	n	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มผู้เดินทาง						
1. แหล่งให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมาย						
จราจร ได้แก่	299			217		
-การดูทีวี		213	64.5		258	82.9
-ฟังวิทยุ		153	46.4		193	84.3
-หออกระจายข่าว		143	43.3		194	84.3
-เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		107	32.4		132	62.6
-โรงเรียน		73	22.1		80	42.1
2. แหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกัน						
อุบัติเหตุ ได้แก่	235			259		
-การดูทีวี		217	65.8		252	97.7
-ฟังวิทยุ		154	46.7		198	85.0
-หออกระจายข่าว		151	45.8		194	86.2
-เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		101	30.6		122	60.4
-โรงเรียน		79	23.9		79	42.7
กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์						
1. แหล่งให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมาย						
จราจร ได้แก่	264			268		
-การสอบใบขับขี่		144	54.6		145	54.1
-โรงเรียนสอนขับรถ		-	-		-	-
-การดูทีวี		232	87.9		232	86.6
-ฟังวิทยุ		172	65.2		199	74.3
-หออกระจายข่าว		153	57.9		163	60.8
-เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		132	50.0		132	49.3

ตารางภาคผนวก 8 (ต่อ)

ปัจจัยเสริม	ก่อนดำเนินการ			หลังดำเนินการ		
	n	จำนวน	ร้อยละ	n	จำนวน	ร้อยละ
-โรงเรียน		82	31.1		75	28.0
2. แหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกัน						
อุบัติเหตุ ได้แก่	266			253		
-การดูทีวี		213	91.8		231	91.3
-ฟังวิทยุ		171	73.7		198	78.3
-หออกระจายข่าว		139	59.9		164	64.8
-การสอบใบขับขี่		108	46.6		114	45.1
-โรงเรียนสอนขับรถยนต์		-	-		-	-
-เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		106	45.7		121	47.8
-โรงเรียน		61	26.3		73	28.8
กลุ่มผู้ขับเคลื่อนรถยนต์						
1. แหล่งให้ความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมาย						
จราจร ได้แก่	287			292		
-การสอบใบขับขี่		270	94.1		254	87.0
-โรงเรียนสอนขับรถยนต์		23	8.0		53	18.2
-การดูทีวี		256	89.2		247	84.6
-ฟังวิทยุ		200	60.5		211	72.3
-หออกระจายข่าว		145	50.5		168	57.5
-เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		137	47.7		164	56.2
-โรงเรียน		61	21.3		61	20.9
2. แหล่งที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกัน						
อุบัติเหตุ ได้แก่	273			276		
-การดูทีวี		250	91.6		254	92.0
-ฟังวิทยุ		206	75.5		220	79.7
-หออกระจายข่าว		151	55.3		180	65.2

ตารางภาคผนวก 8 (ต่อ)

ปัจจัยเสริม	ก่อนดำเนินการ			หลังดำเนินการ		
	n	จำนวน	ร้อยละ	n	จำนวน	ร้อยละ
-การสอบใบขับขี่		136	86.4		220	79.7
-โรงเรียนสอนขับรถยนต์		16	5.9		33	12.0
-เอกสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์		135	49.5		147	53.3
-โรงเรียน		58	21.2		57	20.7