

## การพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี The Development the quality of operational model to prevent and reduce road accidents in Nong Han District, Udon Thani Province.

(Received: March 26,2025 ; Revised: March 29,2025 ; Accepted: March 30,2025)

สันติย์ เห่งำพรหมมินทร์<sup>1</sup> พรพิมล มัชฌนาโส<sup>2</sup> ธัชธรรม มัชฌนาโส<sup>2</sup>  
Sanit Ngawprommin<sup>1</sup> Phornphimon Muckhanaso<sup>2</sup> Thatchathan Muckhanaso<sup>2</sup>

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์กระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อพัฒนาคุณภาพกระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อเปรียบเทียบผลลัพธ์การพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน ก่อนและหลังการพัฒนา ในอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี กลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 20 คน ประชาชน จำนวน 245 คน และกลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ จำนวน 18 คน เก็บรวบรวมข้อมูลในเดือนธันวาคม 2567 – เมษายน 2568 เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น ผ่านการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความตรงของเนื้อหา ได้ค่า IOC เท่ากับ 0.67 – 1 และนำมาวิเคราะห์หาคุณภาพของเครื่องมือ โดยใช้สูตรของครูเตอร์และริชาร์ดสัน ในการคำนวณหาค่าความเชื่อมั่นด้านความรู้เกี่ยวกับการจราจร ได้เท่ากับ 0.83 และทดสอบหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ครอนบาค ในการคำนวณหาค่าเชื่อมั่นข้อมูลเกี่ยวกับคุณภาพการดำเนินงาน ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และความพึงพอใจได้เท่ากับ 0.94, 0.96 และ 0.84 ตามลำดับ วิเคราะห์ข้อมูลโดยแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติ Paired t-test

ผลการวิจัย พบว่า 1. กระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 5 มาตรการ ได้แก่ 1) ด้านการบริหารจัดการ 2) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน สภาพแวดล้อม และด้านยานพาหนะ 3) ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 4) ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ และ 5) การสร้างการมีส่วนร่วมของเครือข่าย 2. ผลการพัฒนาคุณภาพกระบวนการ การดำเนินงานอยู่ในระดับสูง ( $\bar{X}$  = 4.70, S.D. = 0.46) ประชาชนมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับการจราจร อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X}$  = 15.68, S.D. = 3.18) มีพฤติกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X}$  = 4.55, S.D. = 0.56) และ 3. ผลลัพธ์การดำเนินงานป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนน ตามเกณฑ์ตัวชี้วัดผ่านเกณฑ์ กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X}$  = 4.23, S.D. = 0.53)

**คำสำคัญ :** การพัฒนา/ คุณภาพการดำเนินงาน/ อุบัติเหตุทางถนน

### Abstract

This research was action research and development. The objectives are to analyze the process of road accident prevention and reduction for develop the quality of the process of road accident prevention and reduction and for compare result of develop the quality of the process of road accident prevention and reduction operations before and after the development in Nong Han District, Udon Thani Province. The sample group were divided into 3 groups, 20 people responsible for road accidents, 245 population, the group of 18 people who provided information by interview, collected in December 2024 – April 2025. The tool used as a questionnaire and interview form created by researchers. Through the quality inspection by 3 experts, check the quality of the content. Content validity was checked and the IOC value was 0.67 - 1. Analyze the quality of the tool using the Kreuter– Richardson to calculate the reliability value of traffic knowledge equal to 0.83. Test of Cronbach’s Alpha Coefficient about quality of operations, accident data and satisfaction is 0.94, 0.96 and 0.84. Data were analyzed using frequency distribution, percentage, average, standard deviation and paired-test.

<sup>1</sup> สำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

<sup>2</sup> โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

Research results: 1. The process of preventing and reducing road accidents consists of 5 measures: 1) management 2) reducing of risk behavior factor affective road accident, environment and vehicles 3) safe road user 4) post accident care 5) create a participation of network partner 2. The results of process quality development and operations are at high level ( $\bar{x}$  = 4.70, S.D. = 0.46) Population have an average score of traffic knowledge at a high level ( $\bar{x}$  = 15.68, S.D. = 3.18) Behavior to prevent and reduce road accidents at a high level ( $\bar{x}$  = 4.55, S.D. = 0.56) 3. Results of operation to prevent and reduce road accidents according to the criteria of passing indicators. The sample group is satisfied with the quality of road accident prevention and reduction at a high level ( $\bar{x}$  = 4.23, S.D. = 0.53)

**Keywords:** Development / Operational quality / Road accidents

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก ที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเทศสมาชิกรวมทั้งประเทศไทยได้ร่วมขับเคลื่อนดำเนินงานตามเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ข้อที่ 3.6 ที่ตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่ง ในปี พ.ศ. 2573 และรวมถึงข้อ 11.2 ที่ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย ในราคาที่สามารจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มสตรี เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573 รวมถึงการรับรองกรอบปฏิญญาด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ และร่วมขับเคลื่อนการดำเนินการตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนกันอย่าง ต่อเนื่อง ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 โดยองค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่า ปัจจุบันอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี คิดเป็นค่าเฉลี่ยวันละ 3,700 คน สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์มากที่สุด ร้อยละ 29 รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขี่จักรยาน และผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ ร้อยละ 17 โดยประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นลำดับที่ 9 ของโลก และได้มีความพยายามในการลดอุบัติเหตุด้วยมาตรการต่าง ๆ

อย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งคือการตั้งเป้าหมาย การลดอุบัติเหตุร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนปี 2570<sup>1</sup> มีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (เฉลี่ย 60 คนต่อวัน) สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม โดยมีข้อมูลผู้เสียชีวิตลดลงจากเดิมจากประมาณการครั้งที่ผ่านมาขององค์การอนามัยโลก 2,000 คน แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 รถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ ร้อยละ 2.3 ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก ประกอบกับจากสถิติการจดทะเบียนยานพาหนะของกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 มีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 21.69 ล้านคัน จึงทำให้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนมากที่สุดถึง ร้อยละ 52.93 เมื่อเทียบกับรถจดทะเบียนสะสมประเภทอื่นตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์<sup>2</sup>

ข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ปี ย้อนหลัง ปี พ.ศ. 2565 -

2567<sup>3</sup> ภาพรวมประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 870,698 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 13,492 ราย ปี พ.ศ. 2566 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 808,093 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 14,145 ราย และปี พ.ศ. 2567 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 628,641 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 10,281 ราย ภาพรวมจังหวัดอุดรธานี ปี พ.ศ. 2565 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 18,379 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 337 ราย ปี พ.ศ. 2566 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 11,292 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 319 ราย และปี พ.ศ. 2567 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 8,622 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 232 ราย (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 เวลา 11.00 น.)

อำเภอหนองหานมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 22 ราย คิดเป็นอัตราตาย 19.70 ต่อแสนประชากร ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 27 ราย คิดเป็นอัตราตาย 24.23 ต่อแสนประชากร ปี พ.ศ. 2567 จำนวน 24 ราย คิดเป็นอัตราตาย 20.84 ต่อแสนประชากร (ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ หนองหาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 เวลา 11.00 น.)

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนผู้เสียชีวิตและอัตราตายต่อแสนประชากร เกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (อัตราตายไม่เกิน 18 ต่อแสนประชากร) และกระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมายังพบปัญหาในการดำเนินงานในพื้นที่ สาเหตุมาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน การใช้ทางลัดข้ามถนนและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและการประสานงานระหว่างหน่วยงานยังพบปัญหาในการประสานงานและการติดต่อสื่อสาร ดังนั้นเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งลดการสูญเสียทางร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาการพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากผลการดำเนินงานตามมาตรการและนำมาปรับใช้และวางแผนพัฒนาการดำเนินงานป้องกันและ

ลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ต่อไป

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์กระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี
2. เพื่อพัฒนาคุณภาพกระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี
3. เพื่อประเมินผลลัพธ์การพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เปรียบเทียบระหว่างก่อน และหลังการพัฒนา
4. เพื่อประเมินความพึงพอใจต่อการพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

### สมมติฐานในการวิจัย

ภายหลังจากพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีผลลัพธ์ การดำเนินงานที่ดีขึ้นกว่าก่อนการพัฒนา

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยและพัฒนา โดยใช้วงจรการปฏิบัติ PAOR<sup>(4)</sup> ระหว่างเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนเมษายน 2568 ในอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ประชากร ได้แก่ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการพัฒนาคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนทุกคน ในโรงพยาบาลและโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุกแห่ง ในอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วย พยาบาล และนักวิชาการสาธารณสุข จำนวน 20 คน

2. กลุ่มประชากร คือ ประชาชนที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไป และอาศัยอยู่ในอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี จำนวน 60,400 คน

3. กลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ คือ ผู้ที่มีความสามารถในการให้ความรู้ และประสบการณ์ จำนวน 18 คน

**เกณฑ์การคัดอาสาสมัครเข้าร่วมโครงการ (Inclusion criteria)** 1) กลุ่มผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน ปฏิบัติงานอุบัติเหตุทางถนน ทุกคน ในโรงพยาบาลและโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุกแห่ง ในอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี 2) กลุ่มประชาชนที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไป และอาศัยอยู่ในอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นผู้ที่สามารถสื่อสาร อ่านหนังสือออก เขียนภาษาไทยได้ และสามารถเข้าร่วมวิจัยได้ตลอดหรือให้ข้อมูลครบและลงนามเข้าร่วมวิจัยด้วยความสมัครใจ 3) กลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ เป็นผู้ที่สามารถสื่อสาร อ่านหนังสือออก เขียนภาษาไทยได้ และสามารถเข้าร่วมวิจัยได้ตลอดหรือให้ข้อมูลครบและลงนามเข้าร่วมวิจัยด้วยความสมัครใจ

**เกณฑ์คัดอาสาสมัครออกจากโครงการ (Exclusion Criteria)** กลุ่มผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มประชาชนที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไป และกลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ ย้ายออกนอกพื้นที่ อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ไม่สามารถสื่อสาร อ่านหนังสือไม่ออก และเขียนภาษาไทยไม่ได้หรือไม่สามารถเข้าร่วมวิจัยได้ตลอดหรือข้อมูลไม่ครบหรือออกจากการศึกษาโดยสมัครใจ หรือไม่พร้อมในการตอบแบบสอบถามหรือการให้ข้อมูลในการศึกษา

คำนวณขนาดตัวอย่าง โดยกลุ่มผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน เลือกแบบเจาะจง จำนวน 20 คน ประชาชน ใช้สูตรการคำนวณตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วนของประชากร<sup>5</sup> กลุ่มตัวอย่าง 245 คน และกลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เลือกแบบเจาะจง จำนวน 18 คน

การสุ่มตัวอย่างประชาชนใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ<sup>6</sup> จำแนกตามตำบล หลังจากนั้นนำรายชื่อมา Random โดย computer จนครบตามจำนวน

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ และแบบประเมินความพึงพอใจ ที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากการทบทวนแนวคิดทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เป็นแบบประมาณค่า ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา โดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน

### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ Paired t – test

### จริยธรรมการวิจัย

โครงการวิจัยนี้ผ่านการพิจารณาและรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี รหัสโครงการ UDREC 3068 ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2567

### ผลการศึกษา

การพัฒนาคุณภาพกระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 5 มาตรการ ได้แก่ 1) ด้านการบริหารจัดการ 2) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนสภาพแวดล้อม และด้านยานพาหนะ 3) ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 4) ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ และ 5) การสร้างการมีส่วนร่วมของเครือข่าย

1. การเปรียบเทียบกระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ก่อนและหลังการพัฒนา

1.1 จากการดำเนินงานพบว่า คุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{x} = 4.70$ , S.D. = 0.46) ซึ่งมากกว่าก่อนพัฒนา ( $\bar{x} = 3.82$ , S.D. = 0.77) มีคุณภาพมากที่สุดด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ ( $\bar{x} = 4.87$ , S.D. = 0.23) รองลงมาได้แก่ ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม ( $\bar{x} = 4.70$ , S.D. = 0.38) (ตารางที่ 1)

**ตารางที่ 1** แสดงผลการเปรียบเทียบกระบวนการดำเนินงาน เกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน ก่อนและหลังการพัฒนา (n = 20)

กระบวนการดำเนินงาน	ก่อน		หลัง		t	p	95%CI
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.			
ด้านการบริหารจัดการ	4.04	0.70	4.87	0.13	5.455	0.000*	0.51 ถึง 1.14
ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม	3.70	0.84	4.70	0.38	5.541	0.000*	0.62 ถึง 1.38
ด้านลดปัจจัยเสี่ยง ด้านยานพาหนะ	3.53	0.91	4.45	0.49	4.356	0.000*	0.48 ถึง 1.37
ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	3.85	0.82	4.60	0.37	3.537	0.002*	0.31 ถึง 1.19
ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ	4.00	0.67	4.87	0.23	5.570	0.000*	0.54 ถึง 1.19
ภาพรวม	3.82	0.67	4.69	0.28	5.692	0.000*	0.55 ถึง 1.19

1.2 จากการดำเนินงานพบว่า คะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับการจราจร อยู่ในระดับสูง ( $\bar{x}$  = 15.68, S.D. = 3.18) ซึ่งมากกว่าก่อนพัฒนา ( $\bar{x}$  = 12.77, S.D. = 2.72) (ตารางที่ 2)

1.3 จากการดำเนินงานพบว่า ระดับพฤติกรรมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{x}$  = 4.55, S.D. = 0.56) ซึ่งมากกว่าก่อนพัฒนา ( $\bar{x}$  = 4.13, S.D. = 1.21) (ตารางที่ 2)

1.4 ความพึงพอใจคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{x}$  = 4.23, S.D. = 0.53)

1.5 ผลลัพธ์การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามเกณฑ์ตัวชี้วัด 1 ตัวชี้วัด ผ่านเกณฑ์ 1 ตัวชี้วัด (ร้อยละ 100) ซึ่งเป็นผลงานในช่วงเดือน มกราคม - มีนาคม (ตารางที่ 3)

**ตารางที่ 2** แสดงผลการเปรียบเทียบระดับคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับการจราจร ของประชาชน และพฤติกรรม การป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน ของประชาชน ก่อนและหลังการพัฒนา (n = 245)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		t	p	95%CI
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.			
ความรู้	12.77	2.72	15.68	3.18	10.595	0.000*	2.37 ถึง 3.45
พฤติกรรม	4.13	1.21	4.55	0.56	2.519	0.012*	0.89 ถึง 7.24

**ตารางที่ 3** เปรียบเทียบผลลัพธ์การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ก่อนและหลังการพัฒนา

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ก่อนพัฒนา ปี 2567		หลังพัฒนา ปี 2568	
		ผลงาน	การผ่าน	ผลงาน	การผ่าน
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	≤18 ต่อแสนประชากร	11.29	ผ่าน*	6.08	ผ่าน*

**สรุปและอภิปรายผล**

ระยะที่ 1 การวิเคราะห์บริบทและปัจจัยนำเข้า (context - input) เป็นระยะเตรียมการผลการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและการวิเคราะห์กระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ที่ผ่านมา

พบว่า 1) การดำเนินงานเฝ้าระวังและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนยังคงไม่เพียงพอ ส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงเทศกาลเป็นส่วนใหญ่ 2) ถนนที่สัญจรขรุขระ เป็นหลุมบ่อ ไหล่ทางแคบ มีต้นไม้บดบังทัศนวิสัยการมองเห็น และตอนกลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ 3) ถนนเส้นรองหรือถนนในหมู่บ้าน เป็น

ถนนที่เกิดอุบัติเหตุค่อนข้างเยอะ 4) การขับเคลื่อน การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่ยังพบปัญหาว่ามีเพียงหน่วยงาน สาธารณสุขที่ดำเนินการเชิงรุก ขาดการบูรณาการ ประสานงานกับภาคีเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 5) ประชาชนขาดความตระหนัก ความรู้ ความเข้าใจทางกฎหมายและไม่มีวินัยจราจร 6) การบังคับใช้กฎหมาย และ 7) การรับข้อมูลข่าวสาร หรือรวบรวมข้อมูลสอบสวนเชิงลึกต้องใช้เวลาพอสมควร ทั้งนี้ปัญหาส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนเกิดจากพฤติกรรมส่วนบุคคลที่ไม่เคารพกฎ วินัยจราจร นอกจากนี้การขับเคลื่อนการดำเนินงาน ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะต้องร่วมมือกัน ทุกภาคส่วน ภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการ ดำเนินงานเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืนใน ชุมชนต่อไป

**ระยะที่ 2 กระบวนการพัฒนา (process improvement)** ระยะนี้ได้มีการพัฒนาคุณภาพ กระบวนการของการดำเนินงานป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยจัดทำคู่มือการดำเนินงานป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน และพัฒนากระบวนการ ดำเนินงาน 5 มาตรการ ประกอบด้วย 1) ด้านการ บริหารจัดการ 2) ด้านลดปัจจัยเสี่ยง ด้านถนน สภาพแวดล้อม และด้านยานพาหนะ 3) ด้านผู้ใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัย 4) ด้านการช่วยเหลือหลังเกิด อุบัติเหตุ และ 5) การสร้างการมีส่วนร่วมของ เครือข่าย ภายใต้แนวทางการดำเนินงานการจัดการ ความปลอดภัยทางถนนของชุมชน โดยชุมชนเพื่อ ชุมชน<sup>7</sup> กระบวนการและเทคนิคในการจัดการจุด เสี่ยงทางถนนในชุมชน<sup>8</sup> เพื่อให้ชุมชนมีเครื่องมือใน การเรียนรู้และจัดการปัญหาของตนเองได้ รวมทั้ง สามารถส่งต่อปัญหาส่วนที่เกินกำลังไปยังหน่วยงาน อื่นที่เกี่ยวข้อง

**ระยะที่ 3 การนำมาตรการไปปฏิบัติ** โดย ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน พบว่า คุณภาพ การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนหลังการพัฒนาอยู่

ในระดับสูง ( $\bar{x} = 4.70$ , S.D. = 0.46) ซึ่งมากกว่า ก่อนพัฒนา ( $\bar{x} = 3.82$ , S.D. = 0.77) มีคุณภาพมากที่สุดด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ ( $\bar{x} = 4.87$ , S.D. = 0.23) รองลงมาได้แก่ ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้าน ถนนและสภาพแวดล้อม ( $\bar{x} = 4.70$ , S.D. = 0.38) เนื่องจากมีคู่มือการดำเนินงานป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนที่เป็นมาตรฐานรูปแบบเดียวกัน ทำให้ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนมีแนวทางใน การดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน ส่งผลให้ กระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนนมีประสิทธิภาพ สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษา ของพิชิต แสนเสนา, ธวัชชัย คำป้อง, และวิลาวัลย์ บุญมี<sup>9</sup> ศึกษารูปแบบ การป้องกันการบาดเจ็บและ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น ผลการศึกษา พบว่า การพัฒนา รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนตามแนวคิดระบบความปลอดภัย ทางถนน ประกอบด้วย 9 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การ ขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ และบูรณาการกับ คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) 2) การบริหารจัดการ “ข้อมูลข่าวสาร” โดย ทีมคณะอนุกรรมการฯ เพื่อชี้เป้า จุดเสี่ยง กลุ่มเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยง 3) การสะท้อนข้อมูลกลับเพื่อ ร่วมกันแก้ไขปัญหาเชิงระบบ (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อมทั้งกายภาพและสังคม) 4) การขับเคลื่อน กลไก ศปถ.อปท. ต่อเนื่องและยั่งยืน 5) การสร้าง “เจ้าภาพ” 3 ร. (โรงเรียน โรงงาน รัฐ) 6) การ ดำเนินการตามแผน 7) การกำกับ ติดตาม 8) การ ถอดบทเรียน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และ 9) การ ประเมินผลจากการดำเนินการปีงบประมาณ 2559 - 2564 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจาก 866 ครั้ง เป็น 385 ครั้ง (ลดลงร้อยละ 55.54) และจำนวน ผู้บาดเจ็บจาก 1,125 ราย เป็น 481 ราย (ลดลงร้อย ละ 57.24) แต่อย่างไรก็ตามจำนวนการเสียชีวิตยังไม่ บรรลุตามเป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ควรสร้างการมีส่วนร่วมของ ศปถ.อปท. โรงเรียน ชุมชน ครอบครัว ในการแก้ปัญหาแบบองค์

รวม “คนปลอดภัย ถนนปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย การจัดการความเร็ว”

**ระยะที่ 4 การประเมินผล** ประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับการจราจรหลังการพัฒนา อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 15.68$ , S.D. = 3.18) ซึ่งมากกว่าก่อนพัฒนา ( $\bar{X} = 12.77$ , S.D. = 2.72) เนื่องจากกระบวนการดำเนินงานมีการดำเนินการเชิงรุกมากขึ้น รวมถึงมีการวิเคราะห์สภาพปัญหาตามบริบทในพื้นที่ มีการอบรมให้ความรู้ ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ตรงจุด เนื่องจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของคน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเบญจมาภรณ์ ศิริโสม (2566)<sup>10</sup> ศึกษากระบวนการจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้กลไกการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) กมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ ผลการศึกษา พบว่า หลังการดำเนินงานมีค่าคะแนนเฉลี่ยของความรอบรู้ด้านสุขภาพต่อกระบวนการจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้กลไกการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) กมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ ของ ศปถ. ระดับตำบล มากกว่าก่อนการดำเนินการ และการจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้กลไกการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) กมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ ของ ศปถ.ระดับตำบล ปี 2566 พบว่า การบาดเจ็บลดลงจากปีที่ผ่านมา โดยรวม น้อยกว่าค่าเฉลี่ยปี 62 – 65 แต่ยังมีตำบลที่เกินค่าเฉลี่ย ได้แก่ หลักเมือง ัญญา หนองแปนและโคกสมบูรณ์ และตำบลที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ตำบลกมลาไสย และมีพฤติกรรมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนหลังการพัฒนา อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 4.55$ , S.D. = 0.56) ซึ่งมากกว่าก่อนพัฒนา ( $\bar{X} = 4.13$ , S.D. = 1.21) เนื่องจากมีการอบรมให้ความรู้ สร้างแกนนำเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงกระตุ้นเตือน ประชาสัมพันธ์ รมรงค์ในชุมชนอย่างต่อเนื่อง และมีการคืนข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุ ทางถนนให้ประชาชนในชุมชนได้รับทราบ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ

ธีรพัฒน์ สุทธิประภา<sup>11</sup> ศึกษาผลการพัฒนาสภาวะแวดล้อม ความรู้และพฤติกรรม การในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่ตำบลกุดปลาข้าว และตำบลคุ้มเก่า อำเภอกวาง จังหวัดกาฬสินธุ์ ผลการศึกษา พบว่า ในช่วงเวลาเดียวกันของการศึกษา ปี พ.ศ. 2565 (ตุลาคม 2564- มิถุนายน 2565) ภาพรวมมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง 1 เท่าตัว โดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลกุดปลาข้าว และยังพบว่าไม่มีผู้เสียชีวิตทั้งในตำบลกุดปลาข้าว และตำบลคุ้มเก่า ค่าคะแนนเฉลี่ยก่อนและหลังดำเนินการมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ภาพรวมมีค่าคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้น จาก 34.02 คะแนน เป็น 36.33 คะแนน และข้อที่เพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ ความรู้ความเข้าใจทางสุขภาพเพื่อ การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และพฤติกรรมดูแลตนเองเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เมื่อทดสอบคะแนนในภาพรวมทั้ง 7 ด้าน พบว่าหลังใช้มาตรการมีค่าคะแนนเฉลี่ยแตกต่างจากก่อนใช้มาตรการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < 0.05$ ,  $t = -6.037$ ) และความรอบรู้ทางสุขภาพแต่ละด้านมีความรอบรู้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < 0.05$ ) โดยพบว่าด้านที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นไปมากที่สุดคือ พฤติกรรมดูแลตนเองเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ( $p < 0.05$ ,  $t = -19.594$ ) และสอดคล้องกับการศึกษาของนินราหมีะ หมัดอาดัม และวีระศักดิ์ เดชอรัญญา<sup>12</sup> ศึกษาการพัฒนา รูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนน ด้วยกลไกศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ตำบลทุ่งท่าเสา อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ผลการศึกษา พบว่า รูปแบบประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การวิเคราะห์บริบททั้งด้านบุคคล สภาพแวดล้อม และระบบ/กลไกในชุมชน 2) จัดเก็บ วิเคราะห์ และคืน ข้อมูลให้ชุมชนอย่างต่อเนื่อง 3) ประชาสัมพันธ์ สื่อสารความเสี่ยงในชุมชน 4) บูรณาการทรัพยากรทั้งคน เงิน สิ่งของ 5) ติดตามสะท้อนผล ทุก 3 เดือน ผลการประเมินรูปแบบพบว่า ทุกด้านมีค่าเฉลี่ยระดับมากที่สุด ได้แก่ ด้านมาตรฐานความถูกต้อง ( $\bar{X} \pm S.D.$  ;  $4.65 \pm 0.28$ )

ด้านมาตรฐานความเป็นไปได้ ( $4.50 \pm 0.31$ ) ด้านความเหมาะสม ( $4.48 \pm 0.20$ ) ด้านอรรถประโยชน์ ( $4.36 \pm 0.23$ ) ด้านประสิทธิผลของรูปแบบ พบว่าค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าก่อนพัฒนารูปแบบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value} < 0.01$ )

**ผลลัพธ์การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน** หลังการพัฒนาผลลัพธ์ การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามเกณฑ์ตัวชี้วัด ผ่านเกณฑ์ จำนวน 1 ตัวชี้วัด (ร้อยละ 100) และมีอัตราการเสียชีวิตลดลง เนื่องจากการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุแบบครอบคลุมทั้งเชิงรุกและเชิงรับ มีแนวทางการดำเนินงานที่เป็นมาตรฐานรูปแบบเดียวกัน ผู้รับผิดชอบงานสามารถวิเคราะห์สอบสวนปัญหาเชิงลึกได้อย่างมีประสิทธิภาพครอบคลุม ภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ สนับสนุนงบประมาณ บุคลากร และสิ่งของรวมทั้งกระตุ้นเตือนและปลุกจิตสำนึกให้ประชาชนในพื้นที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดี และใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ส่งผลให้ประชาชนมีความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน ลดการสูญเสียทรัพยากรและทรัพย์สินอันมีค่า ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของจุฬารัตน์ ไชยเพชร<sup>13</sup> ศึกษาประสิทธิผลของรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนอำเภอภูดบาก จังหวัดสกลนคร ผลการศึกษาพบว่า 1) สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยเสี่ยงและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบผู้ประสบอุบัติเหตุ 1,113 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 66.20 อายุระหว่าง 15 - 24 ปี ร้อยละ 31.90 เวลาเกิดอุบัติเหตุ 16.00 - 18.00 น. ร้อยละ 18.06 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 85.50 ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 93.30 ไม่สวมเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 62.80 ถนนในหมู่บ้านร้อยละ 51.90 บาดเจ็บเล็กน้อยร้อยละ 78.70 และบาดเจ็บรุนแรงจนเสียชีวิตร้อยละ 21.30 โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ 3 ด้าน คือ

ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านรถ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม 2) การดำเนินงานวิจัยนี้ได้รับรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน Sensor Plus Model 3) ประสิทธิผลรูปแบบ พบว่า หลังการดำเนินงาน อัตราการบาดเจ็บ ระดับความรุนแรง และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงและมีความแตกต่างต่างจากก่อนดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p=0.001$ ,  $p=0.005$  และ  $p=0.003$  ตามลำดับ)

นอกจากนี้ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน ภาคีเครือข่าย และประชาชน มีความพึงพอใจคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับสูง ( $\bar{x} = 4.23$ , S.D. = 0.53) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของณิวัฒน์ โคตรแก้ว<sup>14</sup> ศึกษาการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของเครือข่ายป้องกันการบาดเจ็บทางถนนอำเภอภูเขียวจังหวัดชัยภูมิ ผลการศึกษา พบว่า การพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บทางถนนโดยใช้การประชุมเชิงปฏิบัติการวางแผนแบบมีส่วนร่วมเกิดรูปแบบการพัฒนา คือ 1) รูปแบบการจัดการข้อมูล การเฝ้าระวังและจัดทำสถานการณ์ 2) รูปแบบการสอบสวนการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3) รูปแบบการขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของทีมสหสาขา 4) รูปแบบการวางแผนงานโครงการ 5) รูปแบบการขับเคลื่อนทีมระดับตำบลในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 6) รูปแบบการชี้เป้าและจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 7) รูปแบบการดำเนินงานมาตรการชุมชนด้านชุมชนและด้านครอบครัว 8) รูปแบบองค์การความปลอดภัยทางถนน 9) รูปแบบสื่อสารความเสี่ยง 10) รูปแบบการรายงานสรุปผลการดำเนินงานผลการประเมินการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บทางถนนพบว่าตำบลที่มีทีมป้องกันการบาดเจ็บทางถนนผ่านเกณฑ์ระดับดีเยี่ยม จำนวน 1 แห่ง ผ่านเกณฑ์ระดับดี จำนวน 6 แห่ง ผ่านเกณฑ์ระดับพื้นฐาน

จำนวน 1 แห่ง การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเกิดนวัตกรรม ด้านชุมชนบ้านสวนอ้อยโมเดลต้นกล้า RTI และด้านครอบครัวต้นแบบ การมีส่วนร่วมของเครือข่ายป้องกันการบาดเจ็บทางถนนภาพรวมอยู่ในระดับมาก และการมีส่วนร่วมของเครือข่ายป้องกันการบาดเจ็บทางถนนหลังพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 และเครือข่ายป้องกันการบาดเจ็บทางถนนมีความพึงพอใจต่อการพัฒนารูปแบบ การป้องกันการบาดเจ็บทางถนนภาพรวม อยู่ในระดับมาก

### ข้อเสนอแนะ

#### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. คู่มือการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ได้มีการพัฒนาอย่างเป็นระบบ และอ้างอิงตามคู่มือคู่มือการจัดการความเร็วในชุมชน คู่มือจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน และคู่มือการเรียนรู้การจัดการความปลอดภัยทางถนนของชุมชน โดยชุมชนเพื่อชุมชน จึงสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ตามบริบทของพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลยิ่งขึ้น

2. เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืนในการดำเนินงานในระยะต่อไปของการดำเนินงานของชุมชน ควรมีกิจกรรมการคืนข้อมูลผลการดำเนินงานผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานให้กับประชาชน ได้รับทราบ ถึงแม้กระบวนการวิจัยจะจบลงแต่กระบวนการดำเนินงานของชุมชนยังขับเคลื่อนต่อจนเสร็จสิ้นกระบวนการ

3. ผลการวิจัยในครั้งนี้สามารถนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนเฝ้าระวัง ป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ในการจัดทำนโยบายและยุทธศาสตร์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต

4. พัฒนาบทบาทนักวิชาการสาธารณสุขด้านความร่วมมือกับบุคลากรทีมสุขภาพเกี่ยวกับการดำเนินงานเฝ้าระวัง ป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัย

#### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาข้อจำกัด ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เชิงลึก ในพื้นที่ที่มีปัญหาซ้ำซาก หรือมีผู้เสียชีวิตต่อเนื่อง

2. ควรมีแรงจูงใจในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การยกย่อง เกียรติคุณหมู่บ้าน/ชุมชน/ตำบล ให้เป็นต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ

3. จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้ประชาชนรับทราบและสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย

4. ในกระบวนการกลุ่มหรือการทำประชาคม ควรศึกษาให้ครอบคลุมทุกกลุ่มวัย เช่น วัยผู้สูงอายุ วัยทำงาน วัยรุ่น วัยเรียน เป็นต้น เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนนั้นสามารถเกิดขึ้นได้กับทุกกลุ่มทุกวัย

5. ควรศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้การวิจัยเชิงเนื้อหาและเชิงวิเคราะห์ โดยใช้พื้นที่วิจัยที่มีขนาดกว้าง ด้วยการสัมภาษณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกมากขึ้น ครอบคลุมทั้งปัญหา และอุปสรรค เพื่อสามารถนำมาพัฒนาและปรับปรุงเป็นรูปแบบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อย่างมีประสิทธิภาพ

#### กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูงจากอาจารย์ที่ปรึกษา งานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำปรึกษาตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่ง ผู้วิจัยตระหนักถึงความตั้งใจจริงและความทุ่มเทของอาจารย์และขอขอบพระคุณเป็น อย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ รวมถึงขอขอบคุณบุคลากรผู้ให้บริการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง

ถนน ภาคีเครือข่าย รวมถึงประชาชนทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจนทำให้

งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

### เอกสารอ้างอิง

1. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ). (2567). สถิติเจ็บ-ตายบนถนนไทย ปี 2564 – 2566 เดินหน้าสู่เป้าหมายลดผู้เสียชีวิตก่อนปี 2570. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://tdri.or.th/road-safety/#2>
2. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและแผนจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม. (2565). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2567. จาก [https://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/PDF/](https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/)
3. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ. (2566). อุบัติเหตุทางถนน. สืบค้นเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2567. จาก <https://www.thairsc.com/>
4. Kemmis S, McTaggart R, editors. (1988). The action research planner. Victoria: Deakin University Press.
5. บุญชม ศรีสะอาด และบุญส่ง นิลแก้ว. การอ้างอิงประชากรเมื่อใช้เครื่องมือแบบมาตราส่วนประมาณค่ากับกลุ่มตัวอย่าง. วารสารการวัดผลการศึกษา มศว มหาสารคาม. 2535; 3 (1): 22 – 25.
6. กัลยา วานิชย์บัญชา. สถิติสำหรับงานวิจัย. ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2549.
7. วิชิตา เสถียรนาม. คู่มือการจัดการความเร็วในชุมชน. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.); 2556.
8. วิชิตา เสถียรนาม. คู่มือจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน (ฉบับปรับปรุงใหม่). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.); 2559.
9. พิชิต แสนเสนา ธวัชชัย คำป้อง และวิลาวัลย์ บุญมี. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น. วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 8 จังหวัดอุดรธานี. 2566; 2 (1): 47 – 62.
10. เบลูจมาภรณ์ ศิริโสม. กระบวนการจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้กลไกการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) กมลไสย จังหวัดกาฬสินธุ์. วารสารสุขภาพและสิ่งแวดล้อมศึกษา. 2566; 8 (4): 781 – 787.
11. อีรพัฒน์ สุทธิประภา. ผลการพัฒนาสภาวะแวดล้อม ความรู้และพฤติกรรมกรม ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่ตำบลกุดปลาข้าวและตำบลคุ้มเก่า อำเภอเขาวง จังหวัดกาฬสินธุ์. วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อม และสุขภาพชุมชน. 2565; 7 (1): 147 – 157.
12. นินราหมีะ หมัดอาดัม และวีระศักดิ์ เดชอรัญ. การพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนน ด้วยกลไกศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ตำบลทุ่งตำเสา อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. วารสารการศึกษาและวิจัยการสาธารณสุข. 2567; 2 (1): 92 – 106.
13. จุฬารัตน์ ไชยเพ็ชร. ประสิทธิภาพของรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน อำเภอภูพาน จังหวัดสกลนคร. วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อมและสุขภาพชุมชน. 2567; 9 (5): 870 - 882.
14. นกวิวัฒน์ โคตรแก้ว. การพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของเครือข่ายป้องกันการบาดเจ็บทางถนนอำเภอภูเขียวจังหวัดชัยภูมิ. วารสารโรคและภัยสุขภาพ สคร.3. 2561; 18 (3): 12 – 24.