

**กระบวนการสร้างพลังในการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุจราจรใน
มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
Empowerment Practices for the Prevention of Motorcycle Accidents in
Ubon Ratchathani University**

สรญา แก้วพิบูลย์

วิทยาลัยแพทยศาสตร์และการสาธารณสุข มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี 34190

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิผลในการจัดองค์การร่วมสร้างโดยเน้นกระบวนการสร้างพลังในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ในประเด็นของปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรในด้านต่างๆ ได้แก่ ปัจจัยนำ ปัจจัยเสริมและปัจจัยแวดล้อม เช่น ความรู้ การตระหนัก การปฏิบัติตนในด้านการป้องกันอุบัติเหตุโดยมีกลุ่มดำเนินการจากองค์กรร่วมสร้างเพื่อแก้ปัญหา ตั้งแต่การกำหนดปัญหา การดำเนินการแก้ปัญหา รวมถึงการประเมินผลด้วยตนเอง โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคม 2549 - มิถุนายน 2550 การศึกษาค้นคว้านี้เก็บข้อมูลในกลุ่มประชากรที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านเข้าออกประตูมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี โดยไม่มีกลุ่มเปรียบเทียบ สุ่มเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างแบบมีระบบโดยใช้วิธีการสังเกตและจดแบบบันทึกพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อประเมินประสิทธิผลก่อนและหลังจากการดำเนินงานและประเมินปัจจัยที่มีผลต่อการจัดองค์การร่วมสร้าง ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ผลการศึกษา ก่อนและหลังดำเนินการจากองค์กรร่วมสร้างพบว่า ปัจจัยนำที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การให้ความรู้ การสร้างความตระหนัก เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ ปัจจัยเสริมประเมินจาก พฤติกรรมการสวมหมวกกันน็อคสูงขึ้นรวมถึงอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งเห็นได้ว่ากระบวนการดำเนินงานแก้ปัญหาของชุมชนให้ได้ประสิทธิผลและมีความยั่งยืนนั้น กระบวนการสร้างพลังจากองค์กรร่วมสร้างเป็นกระบวนการหนึ่งที่ได้ผลดีและสามารถนำมาเป็นตัวอย่างในกระบวนการแก้ปัญหาสุขภาพชุมชนในกรณีต่างๆ ได้เป็นอย่างดี

คำสำคัญ : กระบวนการสร้างพลัง อุบัติเหตุจราจร มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

Abstract

Motorcycle accidents are a leading cause of death in Thailand. This study aimed to investigate the establishment and organization of empowerment practices through the use of community organizations to promote accident prevention. The design of the study used multidisciplinary counter-measures such as safe driving education, licensing, safe riding campaigns, regulations, and fines. The development of empowerment practices with community organizations to promote accident prevention involved leading factors, supporting factors, enhancing factors and accident prevention behavior of motorcyclists. Pre- and post-tests were conducted with no control group at Ubon Ratchathani University. Participants were members of the student population of the university. Community participation interventions took place in March 2006 to May 2007. Data were collected before and after the implementation of the program and driver behavior was observed and behavior recorded. This data were analyzed by a computer program. The results showed that, after implementation, increases were recorded in knowledge and awareness of accident risks, interest in active participatory prevention, and number of motorcyclists with safety helmets. There was a reduction in the

incidence of accidents compared with the previous period. This before-after study showed a significant reduction in the motorcycle accident rate following the intervention, proving the success of approaching accident prevention by community intervention through existing organizations and welfare functions such as child health care and child welfare.

Keywords: Empowerment practices; motorcycle accidents; Ubon Ratchathani University

1. บทนำ

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่พฤติกรรมมนุษย์ เช่น ความไม่ใส่ใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร ประมาทเลินเล่อ รู้เท่าไม่ถึงการณ์ จากข้อมูลรายงานประจำปี 2546-2547 มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี พบว่าผู้ขับขี่ที่มารับการบริการรักษาด้วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 68.57 มีการเสียชีวิตของนักศึกษา 3 ราย จากการขับขี่รถจักรยานยนต์และประสบอุบัติเหตุ ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรม ความไม่ใส่ใจ ประมาท รู้เท่าไม่ถึงการณ์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎ โดยไม่สวมหมวกกันน็อคเป็นจำนวนมาก การไม่ปฏิบัติตามกฎ หรือละเว้นการสวมหมวกกันน็อค อาจเกิดจากการไม่ใส่ใจ ประมาท หากให้กลุ่มเสี่ยงหรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนร่วม รับผิดชอบจะเป็นการแก้ไขที่ถูกต้องและตรงจุดมากที่สุด โดยกระบวนการที่ทำให้นักศึกษา บุคลากรที่ขับขี่รถผ่านเข้าออกมหาวิทยาลัย ตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยเน้นกระบวนการชุมชนมีส่วนร่วม การสร้างเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุโดยแกนนำนักศึกษาที่มีความเป็นกัลยาณมิตร กระตุ้นให้นักศึกษาคิดและจัดทำโครงการโดยใช้กระบวนการสร้างพลัง และศึกษาปัจจัยที่ทำให้การทำการกิจกรรมสำเร็จ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปรับปรุงพัฒนาผลลัพธ์ของการจัดกิจกรรมที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง และที่สำคัญ คือ กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินโครงการ คือ ตัวนักศึกษาสามารถตระหนักถึงปัญหาและร่วมกันแก้ไขได้ การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม ป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีและศึกษาประสิทธิผลของการจัดตั้งกรรมาธิการร่วมสร้างของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีในกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชน

2. วัตถุประสงค์และวิธีการดำเนินการวิจัย

เป็นการศึกษาแบบชุมชนมีส่วนร่วม (Community Participation) อันได้แก่นักศึกษา ประชากรบุคลากรและหน่วยงานต่างๆ ในมหาวิทยาลัย โดยประยุกต์ใช้กระบวนการ Empowerment เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

2.1 ประชากรและพื้นที่ในการวิจัย

โดยเลือกพื้นที่แบบเจาะจง(Purposive Sampling) ประชากรที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านเข้าออกประตูมหาวิทยาลัย เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจร ประกอบกับผู้บริหารเห็นความสำคัญของการดำเนินงานและต้องการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ระยะเวลาดำเนินการเดือนพฤษภาคม 2549-มิถุนายน 2550

2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

ผู้วิจัยร่วมกับองค์กรร่วมสร้างได้ร่วมกันสร้างเครื่องมือในการศึกษาดังนี้

2.2.1 การจัดตั้งกรรมาธิการร่วมสร้างกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร โดยวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ นำปัญหาที่ได้ไปร่วมกำหนดกลุ่มบุคคลที่จะมาร่วมช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุโดยใช้กระบวนการ Empowerment ซึ่งได้กำหนดออกมาเป็นกลุ่มแกนนำนักศึกษา คือ จากนั้นเข้ารับการอบรมโดยวิทยากรและกำหนดคู่มือในการดำเนินงานร่วมกัน

2.2.2 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ใช้เป็นแนวทางคัดเลือกกลุ่มและหลักสูตรการจัดอบรมกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อมูลลักษณะประชากร เพศ อายุ ปัจจัยนำเกี่ยวกับความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ สร้างการตระหนัก การฝึกปฏิบัติในการขับขี่สวมใส่หมวกกันน็อค พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และการจัดอบรม

2.2.3 แบบสังเกต พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

2.2.4 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้และทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการสัมภาษณ์

2.3 การศึกษาและรวบรวมข้อมูล

2.3.1 วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ โดย สํารวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านเข้าออกประตูมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ณ บริเวณประตูเข้าออกด้านทิศตะวันตกติดกับถนน วารินชำราบ-เดชอุดม เก็บข้อมูลในช่วงเวลา 07.00-12.00 น. 12.00-17.00 น. 17.00-21.00 น. โดยใช้การสังเกตและจดในแบบบันทึกพฤติกรรม ข้อมูลที่สุ่มเก็บมีดังนี้ เพศ การสวมหมวกกันน็อค พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การซ้อนท้าย การเปิดไฟส่องหน้า การขับสวนเลน และการชะลอความเร็วเมื่อถึงประตู ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์ข้อมูล โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์

2.3.2 ดำเนินการสร้างหลักสูตรการอบรมประชาสัมพันธ์

2.3.3 ประเมินพฤติกรรม สังเกตพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ณ จุดสังเกตที่คล้ายกันและเวลาเดียวกันและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุโดยเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

2.4.1 ข้อมูลเชิงคุณภาพ วิเคราะห์โดยการพรรณนา

2.4.2 ข้อมูลเชิงปริมาณ วิเคราะห์โดยใช้สถิติร้อยละ และการแจกแจงความถี่

2.5 ขั้นตอนการศึกษา

การศึกษารั้งนี้เน้นการมีส่วนร่วมของนักศึกษา องค์การนักศึกษา บุคลากรและหน่วยงานต่างๆในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ขั้นตอน

2.5.1 ระยะก่อนดำเนินการ (Pre-action phase) ประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินงานแก่แกนนำนักศึกษา

นักศึกษา งานกิจการนักศึกษา บุคลากร หน่วยงานต่างๆ และผู้สนใจเพื่อให้ทราบแนวทางการดำเนินงานและเตรียมทีมงานซึ่งเป็นแกนนำประกอบด้วยสโมสรนักศึกษา องค์การนักศึกษา เพื่อสร้างความสัมพันธ์ ความคุ้นเคย และสำรวจข้อมูลพฤติกรรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

2.5.2 ระยะดำเนินการ (Participation action phase) เป็นการศึกษาข้อมูลเพื่อนำมาปรับใช้ในการแก้ไขปัญหา ระดมสมองวางแผนแก้ปัญหาโดยใช้กระบวนการ Empowerment ตั้งแต่สำรวจปัญหา จัดลำดับความสำคัญ คัดเลือกปัญหา และวางแผนแก้ไข มีผู้รับผิดชอบกิจกรรมที่ชัดเจน โดยมีผู้ศึกษาติดตามประเมินเป็นระยะโดยใช้รูปแบบการเสนอข้อมูล สนทนากลุ่ม สังเกต แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ตลอดการดำเนินงาน

2.2.3 ระยะหลังดำเนินการ (Summative evaluation phase) ผู้ศึกษาทำการประเมินผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

3. ผลการวิจัย

ผลการศึกษาก่อนและหลังการดำเนินโครงการที่ดำเนินการโดยองค์กรร่วมสร้าง

3.1 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านเข้าออกมหาวิทยาลัย

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูล ณ บริเวณประตูด้านทิศตะวันตก (ถนนวารินชำราบ-เดชอุดม) ระยะเวลา 1 สัปดาห์ ระหว่างเวลา 07.00 – 21.00 น.

3.2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ความรู้ การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากแบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อมูลจากแบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อมูล	ก่อนดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	28,280	58.32	24,367	48.19
หญิง	16,781	41.68	26,198	51.81
พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ				
การเปิดไฟเลี้ยว	25,505	56.6	42,070	83.2
การเปิดไฟหน้าขณะขับขี่	18,754	41.62	48,655	96.2
การสวมหมวกกันน็อค	8,296	18.41	43,385	
การชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก	6,588	14.62	41,362	

ตารางที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างจากองค์กรร่วมสร้าง

ข้อมูล	จำนวน (n = 150)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	67	44.7
หญิง	83	55.3
อายุ		
ต่ำกว่า 18 ปี	0	0
18-25 ปี	100	66.7
25-35 ปี	2	1.3
35 ปีขึ้นไป	48	32
อาชีพ		
นักศึกษา	100	66.7
บุคลากรสายการศึกษา	17	11.3
บุคลากรสายสนับสนุนการศึกษา	33	22
พาหนะที่ใช้เดินทาง		
รถจักรยานยนต์	103	68.7
รถยนต์	26	17.3
จักรยาน	3	2
รถโดยสารประจำทาง	18	12
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ		
จรรยา		
เคย		
ไม่เคย	36	24
การมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์	114	76
มี		
ไม่มี	67	44.7
	83	55.3

4. สรุปและอภิปราย

4.1 การศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุก่อนและหลังการดำเนินการดำเนินการขององค์กรร่วมสร้าง

องค์กรร่วมสร้างที่ได้มาจากการประชุมร่วมกันของกลุ่มประชากร เป็นกลุ่มแกนนำนักศึกษาและองค์กรต่างๆ ในมหาวิทยาลัย ซึ่งมีการประเมินประสิทธิผลโดยใช้แบบสำรวจพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งก่อนและหลังการดำเนินการ

4.1.1 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการดำเนินการโดยองค์กรร่วมสร้าง

เปรียบเทียบพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนดำเนินการโครงการ พบว่าพฤติกรรมการเปิดไฟเลี้ยว การสวมหมวกกันน็อค การ

ชะลอความเร็ว และการเปิดไฟหน้า คิดเป็นร้อยละ 56.6, 18.41, 14.62, 41.61 ตามลำดับ เมื่อมีการสำรวจข้อมูลหลังเสร็จสิ้นการดำเนินโครงการพบว่าพฤติกรรมการเปิดไฟเลี้ยว การสวมใส่หมวกกันน็อค การชะลอความเร็วและการเปิดไฟหน้าดีขึ้นคิดเป็นร้อยละ 83.2, 96.2, 85.8, 81.8 ซึ่งมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน

4.1.2 การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดองค์กรร่วมสร้างในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

เก็บข้อมูลก่อนและหลังดำเนินการโดยการสังเกตพฤติกรรม ในด้านต่างๆ อันได้แก่ความรู้ การสร้างความตระหนัก การปฏิบัติงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

การศึกษาความรู้และการรับรู้ในเรื่องอุบัติเหตุ

ความรู้และการรับรู้ การตระหนักในเรื่องอุบัติเหตุ พบว่าหลังการดำเนินการจัดองค์กรร่วมสร้างนั้นกลุ่มประชากรมีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรและการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้องสูงกว่าก่อนดำเนินการ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ พบว่าหลังดำเนินการจัดองค์กรร่วมสร้าง ความรู้ในเรื่องกฎจราจรและการรับรู้เรื่องอุบัติเหตุที่ถูกต้องน้อยกว่าก่อนดำเนินการ ก่อนดำเนินการโครงการ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจรดี ร้อยละ 40.5 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้อง ร้อยละ 55.4 หลังดำเนินการจัดองค์กรร่วมสร้าง ความรู้ดี คิดเป็นร้อยละ 52.4 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุถูกต้อง ร้อยละ 75.4 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนและหลังดำเนินการพบว่า ความรู้เรื่องกฎจราจรและการรับรู้เรื่องอุบัติเหตุที่ถูกต้อง หลังดำเนินการสูงกว่าอย่างชัดเจน

การศึกษาพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตน ในการป้องกันอุบัติเหตุ

การปฏิบัติตนด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้ศึกษาได้ศึกษาถึงการมีระบบไฟ การมีกระจกครอบของรถจักรยานยนต์ และการมีหมวกกันน็อคของรถจักรยานยนต์ พบว่าการมีระบบไฟและการมีกระจกครอบนั้นไม่มีความแตกต่างกันทั้งก่อนและหลังการดำเนินการจัดองค์กรร่วมสร้าง ส่วนการมีหมวกกันน็อคนั้นหลังดำเนินการสูงขึ้นอย่างชัดเจน พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุได้แก่ การมีไฟกระจก และหมวกกันน็อค ก่อนดำเนินการโครงการ พบว่ามีระบบไฟครบ ร้อยละ 83.2 มีกระจกครบ ร้อยละ 62.8 มีหมวกกันน็อค ร้อยละ 79 หลังดำเนินการโครงการ พบว่ามีระบบไฟครบ ร้อยละ 84.9 มีกระจกครบ ร้อยละ 61.2 มีหมวกกันน็อค

ตารางที่ 3 ความรู้ การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความรู้ การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ก่อนดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ	
	จำนวน	ร้อยละ (ร้อยละ)	จำนวน	ร้อยละ (ร้อยละ)
ความรู้เกี่ยวกับกฎและเครื่องหมายจราจร		40.5		52.4
การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ		55.4		75.4
การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ		62		70.6
การรับรู้ความรุนแรงจากอุบัติเหตุ		58.2		81.4
การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ		61.2		76.4
การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ		40.2		73.2

ตารางที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	ก่อนดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.การมีระบบไฟครบ (ไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟท้าย)	125	83.2	127	84.9
2.การมีกระจกครบ (กระจกมองหลังทั้งซ้ายและขวา)	94	62.8	92	61.2
3.การมีหมวกกันน็อก	119	79.0	134	89.3

ตารางที่ 5 แหล่งข้อมูลที่ได้รับเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

แหล่งข้อมูล	ก่อนดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ได้รับความรู้ทางวิทยุ	132	87.9	122	81.3
ได้รับความรู้ทางเอกสารเผยแพร่	18	12.1	28	18.7
ได้รับความรู้ทางรถกระจายเสียง	0	0	0	0
รวม	150	100	150	100.0

ตารางที่ 6 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุประเภทต่างๆ ข้อมูลจากศูนย์สุขภาพชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2550

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ก่อนดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	716	68.6	234	24.7
สัมผัสสิ่งที่ไม่ทราบแน่ชัด	233	22.3	295	31.3
สัมผัสแรงเชิงกลของวัตถุสิ่งของ	60	5.7	389	41.2
สัมผัสแรงเชิงกลของสัตว์/คน	15	1.4	24	2.5
พลัดตกหกล้ม	15	1.4	1	0.4
อื่นๆ	4	0.5	0	0
รวม	1,043	100.0	943	100.0

ร้อยละ 89.3 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนและหลัง ดำเนินการพบว่าการมีระบบไฟครบ การมีกระจกครบ นั้น ไม่มีความแตกต่างกัน แต่การมีหมวกกันน็อกหลังดำเนินการ มีจำนวนผู้สวมใส่หมวกกันน็อกสูงกว่าก่อนดำเนินการ

การศึกษาปัจจัยแวดล้อม

ปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ได้มีการศึกษาเปรียบเทียบจากการได้รับความรู้ของกลุ่มประชากร เช่น ได้รับความรู้จากการฟังวิทยุ จากเอกสาร แผ่นพับและรถกระจายเสียง ที่ดำเนินการโดยองค์กรร่วมสร้าง พบว่า ปัจจัยแวดล้อมหรือปัจจัยเสริมนั้น ไม่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากก่อนการดำเนินการกลุ่มประชากรได้รับความรู้ในการปฏิบัติตนอยู่ก่อนแล้ว ปัจจัยแวดล้อมในการดำเนินงานโครงการ ก่อนดำเนินการโครงการพบว่าแหล่งที่ได้รับความรู้เรื่องกฎและเครื่องหมายจราจร คือ จากการฟังวิทยุ ร้อยละ 87.9 หลังดำเนินการโครงการ พบว่าแหล่งที่ได้รับความรู้คือ จากการฟังวิทยุ ร้อยละ 81.3 ซึ่งไม่มีความแตกต่างกันทั้งก่อนและหลังการดำเนินการจัดองค์กรร่วมสร้าง

ผลการศึกษานี้ น่าจะเป็นผลต่อเนื่องจากปัจจัยอื่นๆ เพราะประชากรส่วนใหญ่ได้รับความรู้ และคำแนะนำ การรับรู้จากสื่อ อยู่แล้ว ควรเพิ่มการควบคุม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ การปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่าการให้ความรู้ ซึ่งการดำเนินการทางกฎหมายในทางปฏิบัติอย่างจริงจัง จะช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

อัตราการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังจากดำเนินการโดยองค์กรร่วมสร้าง

พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากสถิติอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุต่างๆ ที่เก็บโดยศูนย์สุขภาพชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี สาเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ คิดเป็น ร้อยละ 68.6 ข้อมูล ณ เดือน กันยายน 2548 และหลังจากดำเนินการรณรงค์โดยองค์กรร่วมสร้าง พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ลดลงคิดเป็นเป็นร้อยละ 24.7 ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2550 ซึ่งลดลงอย่างชัดเจน

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาครั้งนี้ ก่อนการดำเนินงานจะเห็นว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ผ่านเข้าออกมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี มีอัตราไม่สวมหมวกกันน็อคที่ค่อนข้างมาก เปรียบเทียบกับผู้ที่สวมหมวกกันน็อคเพียง โดยในจำนวนผู้ที่สวมหมวกกันน็อคนี้ มีการสวมหมวกกันน็อคที่ไม่ถูกต้องสูง เช่น การไม่ใส่สายรัดคาง หลังจากได้ดำเนินการโครงการโดยใช้กระบวนการ Empowerment ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนนั้น ผลลัพธ์ที่ได้คือเกิดองค์กรภาคีที่ทำงานร่วมกัน

ทำให้ได้ผลที่ได้รับ คือ บุคลากรขับซึ่รถจักรยานยนต์ถูกกฎหมาย สวมใส่หมวกกันน็อค อัตราการบาดเจ็บ และการตายด้วยอุบัติเหตุทางสมองลดลง นักศึกษา บุคลากรเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ ได้มาตรการที่สามารถทำให้นักศึกษา บุคลากรหันมาสวมใส่หมวกกันน็อค เป็นนโยบายที่ยั่งยืนของมหาวิทยาลัยเกี่ยวกับการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย ต้ององค์กร เครือข่าย สำหรับผลักดันให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างต่อเนื่อง

และเมื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดองค์กรร่วมสร้างในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุโดยเก็บข้อมูลก่อนและหลังการดำเนินการโดยการสังเกตพฤติกรรมในเรื่องของความรู้ การรับรู้ในการตระหนักถึงอุบัติเหตุ การปฏิบัติด้านการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่าการให้ความรู้มีความสำคัญในการจัดองค์กรร่วมสร้างในการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุ ปัจจัยแวดล้อมในการดำเนินงาน เช่น การให้ความรู้ทางวิทยุ เอกสารแผ่นพับพบว่าไม่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากก่อนดำเนินการกลุ่มประชากรได้รับจากสื่ออยู่ก่อนแล้ว ส่วนการปฏิบัติตนด้านการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่าหลังดำเนินการมีพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุโดยการสวมหมวกกันน็อคมากขึ้นจากผลการศึกษาเห็นได้ว่ากระบวนการสร้างพลังโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในชุมชนนั้นสามารถนำมาพัฒนาเป็นรูปแบบในกระบวนการแก้ปัญหาสุขภาพในชุมชนได้ และการศึกษาควรมีอย่างน้อยสองกลุ่มเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานกระบวนการสร้างพลังว่าสามารถทำให้เกิดแรงขับเคลื่อนในการดำเนินกิจกรรมในการแก้ปัญหาในชุมชนได้ซึ่งตรงกับการทบทวนรายการวิจัยที่ผ่านมาเกี่ยวกับกระบวนการ Empowerment สามารถนำมาแก้ปัญหาชุมชนได้ และควรมีการติดตามการดำเนินงานการแก้ปัญหาต่อไปเพื่อให้เกิดความยั่งยืน

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณสำนักงานสร้างเสริมสุขภาพแห่งประเทศไทยที่สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการวิจัย ผู้ติดตามโครงการ ที่ให้คำแนะนำในกระบวนการแก้ปัญหา และอาจารย์ชุตติกาญจน์ พิลาศรี อาจารย์สาขาพฤกษศาสตร์ ที่ได้ให้คำแนะนำในการประมวลผลกิจกรรมและแนวทางดำเนินงานเพื่อปรับพฤติกรรม ทำให้การดำเนินสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

บรรณานุกรม

- กัญญภัทร์ ยีรัมย์และคณะ. 2540. "ความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของประชาชนจังหวัดหนองคาย". วารสารวิชาการ พบส. หนองคาย 2540.
- จรัญ ทองทับและคณะ. 2539. ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในผู้ป่วยอุบัติเหตุ ซึ่งมารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลยโสธร. รายงานการวิจัย.
- ชฎาภรณ์ สุชนินทร์และคณะ. 2542. การศึกษาประสิทธิผลการจัดองค์กรร่วมสร้าง กระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในชุมชนจังหวัดยโสธร. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข. การศึกษาคัด คัด. บุญสิทธิ์. 2540. "ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกกับการรักษาตัวในโรงพยาบาล สกลนคร". วารสารวิชาการพบส. หนองคาย.
- ทวีเกียรติ บุญยไพศาลเจริญ และคณะ. 2537. พฤติกรรมจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนพระนครศรีอยุธยา. รายงานการวิจัย. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา.
- ธีรพงศ์ นคินทร์บดีและคณะ. 2539. การศึกษาการบาดเจ็บในผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยที่มารับบริการที่โรงพยาบาลกันทรลักษณ์. รายงานการวิจัย.
- วิจิตร บัญยะโหตระ. 2530. "ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุในประเทศไทย". วารสารอุบัติเหตุ. มกราคม - กุมภาพันธ์ 2530
- วิทยาชาติบัญญัติชัยและคณะ. 2540. "หลักการและแนวคิดในการควบคุมอุบัติเหตุในชุมชน". วารสารโรงพยาบาลจิตเวช.
- ศิริวัฒน์ ทิพย์ธราดล และคณะ. 2538. ระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดหนองคาย. สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดหนองคาย.
- สาโรจน์ คงประศาสน์ และคณะ. 2533. ความสัมพันธ์ระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่จังหวัดระยอง. โรงพยาบาลระยอง.
- สุชาติ ทวีสิทธิ์. 2536. "การสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กรประชาชนด้วยกลยุทธ์การวิจัยแบบมีส่วนร่วม". ในเยาวรัตน์ ปรปักษ์ขาม และคณะ(บรรณาธิการ). การวิจัยปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม. กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาสาธารณสุข อาเซียน.
- สุชัย เจียมกุล. 2536. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-14ปี. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เพ็ญศรี จิตรนำทรัพย์ และคณะ. 2548. "สถานการณ์รายงานการบาดเจ็บของประเทศไทย พ.ศ. 2542-2547". วารสารวิชาการสาธารณสุข.
- Brownson R. et. al. 1999. **Community based prevention**: Aspen publication.
- Green, L. W., et al. 1980. **Health Education Planning A Diagnosis Approach**. California: Mayfield Publishing,
- Green L. & Kreuter. 1991. **Health promotion planning**. California: Mayfield Publishing.