

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง  
อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

The Participation in Accident Prevention Network Partners in Ban Chiang  
Sub-district, Nong Han District, Udon Thani Province

จันทร์ โฮมปา<sup>1</sup>

Chan Homepa<sup>1</sup>

ทำวิจัยเมื่อ พ.ศ. 2564

Email : Chanhomepa@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง 2) เพื่อศึกษาปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง และ 3) เพื่อศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนข้าราชการในเขตตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี จำนวน 370 คน กลุ่มผู้ให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่รัฐ จำนวน 10 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณโดยใช้วิธีการคัดเลือกตัวแปรแบบเป็นลำดับขั้น

ผลการวิจัยพบว่า 1. สภาพทั่วไปของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง 2. ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมทุกด้าน ปัจจัยที่ได้รับทางตรงมากที่สุดคือด้านบทบาทท้องถิ่น และด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่ายโดยทั้ง 2 ด้าน ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายดังกล่าว

<sup>1</sup>โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

<sup>1</sup>Ban Chiang Health Promoting Hospital, Nong Han District, Udon Thani Province, Thailand.

\*ได้รับบทความ: 9 กุมภาพันธ์ 2564; แก้ไขบทความ: 1 มีนาคม 2564; ตอรับการตีพิมพ์: 3 มีนาคม 2564

Received: February 9, 2021; Revised: March 1, 2021; Accepted: March 3, 2021

มีนัยสำคัญที่ระดับ .05 3. รูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานีควรกำหนดกฎเกณฑ์การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุที่มีคุณภาพการดูแลประชาชนในการขับเคลื่อนสนับสนุนหน่วยงานและภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบ กำหนดรูปแบบการส่งเสริมป้องกันอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคีเครือข่ายสร้างแบบจำลองพฤติกรรมกรขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย และการซักถามข้อมูล รับฟัง การบรรยาย สรุปนโยบายที่นำไปปฏิบัติประชาชนผู้ขับขี่โดยมีการจัดทำแผนให้มีความชัดเจนในการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้นในทุกด้านตลอดจนค้นพบสาเหตุของปัญหาโดยจัดทำข้อมูลตามตัวชี้วัดที่บ่งบอกถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อเกิดความสอดคล้องกับนโยบาย

**คำสำคัญ :** 1. การมีส่วนร่วม 2. การป้องกัน 3. อุบัติเหตุ 4. ภาคีเครือข่าย

#### ABSTRACT

The objectives of the research article were 1) to study participation in accident prevention among network partners in Ban Chiang Sub-district, 2) to study the participation factors in accident prevention among network partners in Ban Chiang sub-district, 3) to study patterns of participation in accident prevention among network partners in Ban Chiang Sub-district, Nong Han District, Udon Thani Province. The sample group used in the research was 370 civil servants in Ban Chiang Sub-district, Nonghan District, Udon Thani Province group of 10 government officials. The instruments used in the research were questionnaires and interviews. The statistics used for data analysis were frequency, percentage, multiple regression analysis using hierarchical variable selection method.

The research found that: 1. The general condition of participation in accident prevention among network partners in Ban Chiang Sub-district, Nong Han District, Udon Thani Province. Most of the overall picture was at a moderate level. 2. The Participating factors in accident prevention among network partners in Ban Chiang Sub-district, Nong Han District, Udon Thani Province. Overall, it was found that the most direct factor was local roles and assistance from network partners, both of which are significant at the .05 level of participation in accident prevention. 3. Model of Participation in Accident Prevention of Network Partners in Ban Chiang Sub-district,

Nong Han District, Udon Thani Province Rules for the development of a quality accident prevention model, caring for people in driving, should be established to support agencies and networks in the prevention of accidents of people in the area of responsibility. Establish a model for promoting accident prevention through participation among government agencies. Network partners Model safe driving behavior And questioning information and listening to a briefing on the policies that are applied to the drivers people with clear plans in analyzing the problem situation in all aspects. As well as discover the root cause of the problem by creating data according to indicators that indicate the implementation of the policy. To achieve compliance with the policy.

**Keywords :** 1. Participation 2. Prevention 3. Accidents 4. Network Partners

### 1. ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

ปัจจุบันปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นประเด็นสำคัญของโลก เนื่องจากว่าเป็นสาเหตุของความสูญเสียที่เกิดขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยเฉพาะในประชากรกลุ่มเสี่ยงโดยทั่วไป เช่น คนใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ คนเดินถนน และผู้โดยสาร ดังนั้น ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ผู้นำรัฐบาลหลายประเทศได้เข้าร่วมประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ และได้ให้การรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 คือการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ ร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 การกำหนดให้ลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรจัดเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนน อันสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับมากขึ้นว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก อีกทั้งอุบัติเหตุการจราจรยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัว ดังนั้น การลดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรจึงมีความสำคัญของเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน จากข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรพบว่า ส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับคนที่ป้องกันได้น้อย เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คนเดินถนน และคนปั่นจักรยาน ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาที่สำคัญที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งร่างกายและทรัพย์สิน การแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องลงมือทำอย่างเร่งด่วนทั้งในด้านการค้นหาคำรู้ในด้านวิชาการและการบริหารจัดการองค์ความรู้ที่นำไปสู่การใช้งานในการแก้ไขและป้องกันปัญหาอย่างแท้จริง (นิวัช สร้อยมาลี, 2556 : 137)

ประเด็นความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 ของประเทศในอาเซียน และเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากประเทศลิเบีย ด้วยอัตราการเสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 36.2 ต่อแสนประชากร เกี่ยวเนื่องกับการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 29.39 ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงประกาศในปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยภายใต้กรอบปฏิญญาอมสโกล เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2563 ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ และขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมร่วมกันดำเนินเป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย ตามกรอบนโยบายของรัฐบาล โดยในหนึ่งกลยุทธ์ที่นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น คือ กลยุทธ์การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลกที่ประสบความสำเร็จที่ได้รับการพิสูจน์มาแล้ว รูปแบบการร่วมกันหลายภาคส่วนเป็นสหสาขาในการแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุที่สำเร็จ หลักการส่วนใหญ่จะสอดคล้องกับหลักการขององค์การอนามัยโลกที่สรุปไว้ซึ่งประยุกต์เป็นกระบวนการแบบไทยว่า 5 ส คือ 1)ส สารสนเทศ 2)ส สุดเสียง 3)ส สหสาขาวิชาชีพ 4)ส สุดคุ้ม และ 5)ส ส่วนร่วม อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี พบว่า ในปี พ.ศ. 2559 เสียชีวิต 2 ราย พ.ศ. 2560 เสียชีวิต 3 ราย พ.ศ. 2561 เสียชีวิต 2 ราย พ.ศ. 2562 เสียชีวิต 2 ราย และ พ.ศ. 2563 เสียชีวิต 2 คน การเกิดอุบัติเหตุทางถนนแต่ละครั้งทำให้เกิดผลกระทบและความสูญเสียมากมายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน สุขภาพกาย สุขภาพใจ ครอบครัว สังคม วิธีการดำรงชีวิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดกับวัยทำงานที่เป็นกำลังหลักสำคัญของครอบครัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจในครอบครัว ขาดรายได้จากการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิตและปัญหาอื่นๆ ที่จะตามมา ตลอดจนการเกิดภาวะพึ่งพิงทางสังคมต่อไป การเกิดอุบัติเหตุยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมา พบว่า ประชาชนยังไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ และถ้าจะให้บรรลุเป้าหมายจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากองค์กรภาคีทุกภาคส่วนให้เข้ามามีบทบาทในการดูแลปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นอยู่ การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่เรื่องของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งแต่ทุกหน่วยงาน ทุกภาคส่วนต้องเข้ามามีบทบาทเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะบทบาทชุมชน จะเป็นพลังที่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้เนื่องอุบัติเหตุทางถนน มีสาเหตุปัจจัยหลายอย่างเข้ามาเกี่ยวข้อง ทั้งสภาพยานพาหนะ สภาพถนน สภาพแวดล้อม สมรรถนะและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ การแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนควรคำนึงถึงความต้องการและความเหมาะสมของพื้นที่ จึงจะช่วยป้องกันและลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนได้ (พัทธนันท์ ศรีครุฑรักษ์, 2556 : 230-240)

จากความสำคัญและปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนในการสร้างแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของกลุ่มองค์กรและภาคีต่างๆ ที่มีอยู่ในชุมชนในการแสวงหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในชุมชนโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

## 2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

2.3 เพื่อศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

## 3. ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

3.1 ได้ทราบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

3.2 ได้ทราบปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

3.3 ได้รู้รูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

3.4 สามารถนำไปเป็นการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานีในเขตพื้นที่ตำบลอื่นๆ ต่อไป

3.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ได้นำข้อมูลองค์ความรู้ไปใช้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลที่ถูกต้องตรงต่อความต้องการของผู้เกี่ยวข้องได้

## 4. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง 2) เพื่อศึกษาปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียงและ 3) เพื่อศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายใน

ตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นการวิจัยเชิงผสมผสาน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่อยู่ในเขตตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี จำนวน 370 คน (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2542 : 145) กลุ่มผู้ให้ข้อมูลเชิงคุณภาพ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่รัฐ จำนวน 10 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามใช้สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณโดยใช้วิธีการคัดเลือกตัวแปรแบบเป็นลำดับขั้น และแบบสัมภาษณ์ ใช้สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์โดยใช้เชิงพรรณนา โดยการสรุปความ และการตีความ และนำเสนอข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

## 5. ผลการวิจัย

5.1 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

**ตารางที่ 1** สภาพทั่วไปของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมและรายด้าน

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่าย	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ด้านการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ	3.08	.17	ปานกลาง
2. ด้านการมีส่วนร่วมในการนำนโยบายป้องกันอุบัติเหตุไปปฏิบัติ	2.98	.68	น้อย
3. ด้านการมีส่วนร่วมในการประเมินนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ	3.02	.41	ปานกลาง
<b>รวม</b>	<b>3.03</b>	<b>.38</b>	<b>ปานกลาง</b>

จากตารางที่ 1 พบว่า การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ตัวแปรตาม โดยรวมทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.03$ , S.D. = .38) โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ด้านการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ ( $\bar{X} = 3.08$ , S.D. = .17) ด้านการมีส่วนร่วมในการประเมินนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ ( $\bar{X} = 3.02$ , S.D. = .41) และด้านการมีส่วนร่วมในการนำนโยบายป้องกันอุบัติเหตุไปปฏิบัติ ( $\bar{X} = 2.98$ , S.D. = .68) ตามลำดับ

**ตารางที่ 2** สภาพปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ตัวแปรต้นโดยรวมทุกด้าน

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่าย	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน	3.13	.19	ปานกลาง
2. ด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่าย	3.03	.78	ปานกลาง
3. ด้านการสนับสนุนจากภาครัฐ	3.08	.49	ปานกลาง
4. ด้านบทบาทท้องถิ่น	3.04	.55	ปานกลาง
5. ด้านบทบาทของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล	3.13	.19	ปานกลาง
6. ด้านบทบาทของผู้นำชุมชน	3.03	.78	ปานกลาง
<b>รวม</b>	<b>3.07</b>	<b>.39</b>	<b>ปานกลาง</b>

จากตารางที่ 2 พบว่า ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ตัวแปรต้นโดยรวมทุกด้าน พบว่า ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.07$ , S.D. = .39) โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน ( $\bar{X} = 3.13$ , S.D. = .19) ด้านบทบาทของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล ( $\bar{X} = 3.13$ , S.D. = .19) ด้านการสนับสนุนจากภาครัฐ ( $\bar{X} = 3.08$ , S.D. = .49) ด้านบทบาทท้องถิ่น ( $\bar{X} = 3.04$ , S.D. = .55) ด้านบทบาทของผู้นำชุมชน ( $\bar{X} = 3.03$ , S.D. = .78) และด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่าย ( $\bar{X} = 3.03$ , S.D. = .78) ตามลำดับ

5.2 ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

**ตารางที่ 3** ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

ลำดับตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือก	B	S.E.	Beta	t	P-value	Collinearity Statistics	
						Tolerance	VIF
ค่าคงที่	2.546	.861		2.959	.003*	.854	4.238
ด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน( $X_1$ )	.402	.097	.201	4.149	.068	.212	.593

ลำดับตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือก	B	S.E.	Beta	t	P-value	Collinearity Statistics	
						Tolerance	VIF
ด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่าย(X <sub>2</sub> )	.347	.024	.206	14.560	.000*	.300	.394
ด้านการสนับสนุนจากภาครัฐ(X <sub>3</sub> )	.424	.179	.548	2.373	.078	.073	.776
ด้านบทบาทท้องถิ่น(X <sub>4</sub> )	.590	.153	.774	-1.244	.000*	-.490	.110
ด้านบทบาทของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล(X <sub>5</sub> )	-.251	.282	-.125	-.888	.375	-.805	.304
ด้านบทบาทของผู้นำชุมชน(X <sub>6</sub> )	.179	.067	.363	2.667	.068	.047	.310

SE<sub>est</sub> = ±.30035, R = .633, R<sup>2</sup> = .400, Adj. R<sup>2</sup> = .394, F = 60.875, p-value = 0.01

จากตารางที่ 3 พบว่า ปัจจัยที่ได้รับทางตรงมากที่สุดคือด้านบทบาทท้องถิ่นและด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่ายโดยทั้ง 2 ด้าน ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายดังกล่าวมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมทุกด้าน พบว่า ด้านบทบาทท้องถิ่น(X<sub>4</sub>) ด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่าย(X<sub>2</sub>) มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในคะแนนดิบ(b) เท่ากับ .590 และ .347 ตามลำดับ มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน ( $\beta$ ) .774 และ .206 โดยเขียนเป็นค่าสมการได้ดังนี้ สมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ  $Y' = 2.546 + .590X_4 + .347X_2$  สมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน  $Z_{Y'} = .774Z_{X_4} + .206Z_{X_2}$

5.3 รูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอนองหาน จังหวัดอุดรธานี ควรกำหนดกฎเกณฑ์การพัฒนาารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุที่มีคุณภาพการดูแลประชาชนในการขับเคลื่อนสนับสนุนหน่วยงานและภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบ กำหนดรูปแบบการส่งเสริมป้องกันอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคีเครือข่ายสร้างแบบจำลองพฤติกรรมกรรมการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย และการซักถามข้อมูล รับฟัง การบรรยาย สรุปนโยบายที่นำไปปฏิบัติประชาชนผู้ขับขี่โดยมีการจัดทำแผนให้มีความชัดเจนในการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้นในทุกด้านตลอดจนค้นพบสาเหตุของปัญหาโดยจัดทำข้อมูลตามตัวชี้วัดที่บ่งบอกถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อเกิดความปลอดภัยกับนโยบาย



## 6. อภิปรายผลการวิจัย

6.1 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านที่มีระดับการปฏิบัติสูงสุด คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ ในเรื่องได้มีส่วนร่วมกำหนดแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุของภาครัฐ การมีส่วนร่วมกำหนดเฝ้าระวังและป้องกันอุบัติเหตุ การประชาสัมพันธ์ทางสื่อสนับสนุนส่งเสริมนโยบายในภาคส่วนต่างๆ ได้มีส่วนร่วมจัดทำแผนร่วมกับองค์กร การมีส่วนร่วมกำหนดนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ ตามที่รัฐมีนโยบายรณรงค์ได้มีส่วนร่วมกำหนดแนวทางการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุและมีส่วนร่วมกำหนดปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุตามที่รัฐบาลหน่วยงานในสังกัดประชาสัมพันธ์รองลงมา คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการประเมินนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ อาจเป็นเพราะการขับเคลื่อนนโยบายการประเมินนโยบายป้องกันอุบัติเหตุ ตลอดถึงการประเมินผลและพัฒนากลไกการติดตามประเมินผลกระบวนการที่สอดคล้องโดยตรงกับกลยุทธ์ จุดเน้น และมาตรฐานของกำกับการมอบหมายเจ้าหน้าที่รับผิดชอบโครงการอย่างชัดเจนการวางแผนให้ชุมชนมีบทบาทการติดตามตรวจสอบ ประเมินผล และนิเทศการนำกระบวนการ ตลอดจนการประเมินผลและพัฒนากลไกให้มีประสิทธิภาพได้มีส่วนร่วมเกี่ยวกับการจัดทำโครงการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กิจกรรม ผลผลิต ผลลัพธ์ ที่มีการออกแบบประเมินอภิปรายผล และด้านการมีส่วนร่วมในการนำนโยบายป้องกันอุบัติเหตุไปปฏิบัติทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าภาคีเครือข่ายได้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ชัดเจนในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจัง ซึ่งมีประเด็นหลัก คือ ได้ส่วนรับรู้เกี่ยวกับการดำเนินการตามแผนรับทราบนโยบายเกี่ยวกับการบริการตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายไว้และนำนโยบายไปปฏิบัติส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่ประชาชนในชุมชนการบริการข่าวสารจัดทำแผน การจัดตั้งกองทุนการรณรงค์ของรัฐบาล สร้างแนวทางตามที่ได้กำหนดในการปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวชิราวรรณ นิลเกต (2553 : ข) ได้ทำการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นกรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเตื่อ อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผลการวิจัยพบว่า โดยภาพรวมประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นในระดับปานกลาง โดยแยกเป็นรายด้านระดับมาก 1 ด้าน ได้แก่ด้านการวางแผนและการตัดสินใจ ระดับปานกลาง 1 ด้าน ได้แก่ด้านการดำเนินการและในระดับน้อย 2 ด้าน ได้แก่ ด้านการรับผลประโยชน์และด้านการประเมินผล ส่วนการจำแนกตาม เพศ ประชาชนที่มีเพศต่างกัน พบว่า ระดับการมีส่วนร่วมโดยรวมในทุกด้านไม่แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีอายุ อาชีพ และระดับการศึกษาต่างกัน พบว่า การมีส่วนร่วมในการพัฒนาโดยรวมรายด้านแตกต่างกัน ซึ่งโอกาสนี้สามารถใช้เป็นประโยชน์และหาแนวทางให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาขององค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเตื่อมากยิ่งขึ้นไป

6.2 ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านที่มีระดับการปฏิบัติสูงสุด คือ ด้านการ

มีส่วนร่วมของชุมชน และด้านบทบาทของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล ทั้งนี้อาจเป็นเพราะชุมชนมีความกระตือรือร้นในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ และการเอาใจใส่ในนโยบายของภาครัฐ และภาคีเครือข่ายต่างๆ ที่มีการประชาสัมพันธ์ อีกทั้งหน่วยงานโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพได้มีส่วนในการปฏิบัติหน้าที่ และเอาใจใส่ในการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน รองลงมาคือ ด้านการสนับสนุนจากภาครัฐ ภาครัฐมีส่วนช่วยส่งเสริมสนับสนุน ในการประชาสัมพันธ์การป้องกัน ลด อุบัติเหตุ และต่ำสุดคือ ด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่าย และด้านบทบาทของผู้นำชุมชน อาจเป็นเพราะภาคีเครือข่ายทำงานไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรในการประสานงานกับผู้นำชุมชนในท้องถิ่นนั้นๆ ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของ นิวัช สร้อยมาลี (2556 : ก) ได้ทำวิจัยการศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 31 – 40 ปีส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเพื่อประกอบอาชีพโดยใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางช่วงเวลาที่ใช้นานมากที่สุดคือเวลาเร่งด่วน (07.00-8.00 และ 15.00-16.00) ส่วนใหญ่ใช้เส้นทาง 4-6 ครั้ง/สัปดาห์และใช้ความเร็วในการขับรถยนต์ หรือจักรยานยนต์ประมาณ 80-89 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผลการศึกษาระดับความเหมาะสมของป้ายเครื่องหมายจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ระดับความเหมาะสมของไฟฟ้าแสงสว่างมีค่าสูงสุด ในขณะที่ระดับความเหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้ามีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ผลการศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดผลการทดสอบความแปรปรวน พบว่า อายุของผู้ตอบแบบสอบถามมีผลต่อระดับความเหมาะสมของการมองเห็นป้ายจราจรและระดับตำแหน่งของเครื่องหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญ

6.3 ปัจจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่าย โดยรวมทุกด้านได้รับอิทธิพลจากทางตรงจากด้านบทบาทท้องถิ่น ด้านความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่าย ซึ่งอาจเป็นเพราะท้องถิ่นมีบทบาทและอิทธิพลในการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ และการประเมิน ติดตาม หลังจากนำนโยบายไปปฏิบัติและความช่วยเหลือจากภาคีเครือข่าย อาจเป็นเพราะภาคีเครือข่ายมีความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิภา เสียงสืงชาติ (2549 : ข) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน ผลการวิจัยพบว่า 1)กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับพอใช้ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ในระดับปานกลาง มีความพร้อมและมีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับดี 2)กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนตัวแปรอื่นๆ ไม่พบความแตกต่าง 3)กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส และประวัติการเคยมีอุบัติเหตุต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนตัวแปรอื่นๆ

ไม่พบความแตกต่าง 4) กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.001 ส่วนตัวแปรอื่นๆ ไม่พบความแตกต่าง

6.4 รูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอนองหาน จังหวัดอุดรธานี ควรกำหนดกฎเกณฑ์การพัฒนา รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุที่มีคุณภาพการดูแลประชาชนในการขับขี่สนับสนุนหน่วยงานและภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบ กำหนดรูปแบบการส่งเสริมป้องกันอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคีเครือข่ายสร้างแบบจำลองพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างปลอดภัย และการซักถามข้อมูล รับฟัง การบรรยาย สรุปรายละเอียดที่นำไปปฏิบัติประชาชนผู้ขับขี่โดยมีการจัดทำแผนให้มีความชัดเจนในการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้นในทุกด้านตลอดจนค้นพบสาเหตุของปัญหาโดยจัดทำข้อมูลตามตัวชี้วัดที่บ่งบอกถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อเกิดความปลอดภัยกับนโยบายซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิวัช สร้อยมาลี (2556 : ก) ได้ทำการศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโพนสวรรค์อำเภอนงนุช จังหวัดนครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 31-40 ปี ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเพื่อประกอบอาชีพโดยใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางช่วงเวลาที่ใช้ถนนมากที่สุดคือเวลาเร่งด่วน (07.00-8.00 และ 15.00-16.00) ส่วนใหญ่ใช้เส้นทาง 4-6 ครั้ง/สัปดาห์และใช้ความเร็วในการขับรถยนต์ หรือจักรยานยนต์ ประมาณ 80-89 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระดับความเหมาะสมของป้ายเครื่องหมายจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ระดับความเหมาะสมของไฟฟ้าแสงสว่างมีค่าสูงสุด ในขณะที่ระดับความเหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้ามีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ผลการศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดผลการทดสอบความแปรปรวน พบว่า อายุของผู้ตอบแบบสอบถามมีผลต่อระดับความเหมาะสมของการมองเห็นป้ายจราจรและระดับตำแหน่งของเครื่องหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญ

## 7. ข้อเสนอแนะ

### 7.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

7.1.1 การปฏิบัติหน้าที่ เพื่อการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุหรือการปฏิบัติหน้าที่เป็นภาคีเครือข่าย หรือหน่วยงานของรัฐ โดยอาศัยการมีส่วนร่วมในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และการมีส่วนร่วมในการประเมินนโยบายของทุกภาคส่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7.1.2 ด้านการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย การมีส่วนร่วมในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และการมีส่วนร่วมในการประเมินนโยบาย ควรให้ความร่วมมือประสานงานแก่ทุกฝ่าย โดยไม่มีการเลือกความสำคัญของบุคลากรสายงานใดสายงานหนึ่งและต้องให้ความสำคัญในสิทธิหลายๆ ด้าน

7.1.3 ผู้บริหารหรือบุคลากรภาครัฐควรมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย มีแผนในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างชัดเจนซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติหน้าที่ได้ตามความเหมาะสม และสามารถนำนโยบายนั้นๆ ไปปฏิบัติเป็นรูปร่างตามความต้องการของประชาชน

## 7.2 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ปฏิบัติ

7.2.1 การกำหนดนโยบายและแผนการพัฒนาระบบการบริการป้องกันอุบัติเหตุออนไลน์ผ่านสมาร์ตโฟนเพื่อเป็นเครื่องมือและกลไกในการป้องกันอุบัติเหตุตามความต้องการในความจำเป็นเร่งด่วนที่สอดคล้องกับการดูแลประชาชน

7.2.2 ให้การสนับสนุนส่งเสริมการรับรู้และมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงใช้กลไกต่างๆ ในการดำเนินงาน และสร้างความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุระหว่างภาคีเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

7.2.3 ผู้บริหารหน่วยงานทุกระดับ ควรมีการสนับสนุนส่งเสริมการดำเนินงานพัฒนารูปแบบที่ชัดเจนโดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ที่เอื้อต่อการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม

## 7.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

7.3.1 ควรมีการวิจัยเพื่อนำโมเดลต้นแบบระบบที่ได้จากงานวิจัยไปพัฒนาต่อยอดให้สามารถใช้ได้ในระบบการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายจริงในการพัฒนาระบบออนไลน์ในด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมทุกด้าน

7.3.2 ควรสร้างแนวทางการลดอุบัติเหตุที่เป็นความต้องการของประชาชนในการนำของภาคีเครือข่ายและครอบคลุมการปฏิบัติงานของบุคลากรทุกฝ่ายทุกพื้นที่ให้สามารถใช้ร่วมกันได้ในเขตตำบลบ้านเชียง อำเภอนองหาน จังหวัดอุดรธานี หรือระดับประเทศเพื่อให้สามารถป้องกันอุบัติเหตุและข้อมูลในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 8. เอกสารอ้างอิง

กัลยา วานิชย์บัญชา. (2542). การวิเคราะห์สถิติ : สถิติเพื่อการตัดสินใจ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์วิทยาลัย.

นิภา เสียงสืบชาติ. (2549). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษา. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

- นิวัช สร้อยมาลี. (2556). การศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภคสาขาวิชาวิศวกรรมโยธา. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- พัทธนันท์ ศรีครุธรรมรักษ์, วิณา อิศรางกูร ณ อยุธยา, อาทิตย์ ฉัตรชัยพลรัตน์ (2556). การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมีส่วนร่วมในชุมชน ตำบลบ้านค้อ อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู. วารสารวิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย. 8(พิเศษ). 230-240.
- วชิรารวรรณ นิลเกตุ. (2553). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นกรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเตื่อ อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

## 9. คำขอบคุณ

งานวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุของภาคีเครือข่ายในตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาจากหลายท่านที่ได้อนุเคราะห์ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางที่ถูกต้องอย่างยิ่ง โดยเฉพาะกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในเขตตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ได้กรุณาให้ข้อมูลคำปรึกษา แนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ของปัญหาเพื่อให้ความถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งผู้ศึกษารู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและการเสียสละเวลาของท่านเป็นอย่างยิ่งจึงขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ให้คำปรึกษา ความรู้และประสบการณ์ศึกษางานวิจัยในครั้ง นี้ผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้กรุณาตรวจสอบความสมบูรณ์ของเนื้อหาและความเที่ยงตรงของเครื่องมือและสถิติที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ ขอขอบคุณ เพื่อนๆ ร่วมสถาบันและเพื่อนร่วมงาน ตลอดจนทุกท่านที่เกี่ยวข้องซึ่งมิได้กล่าวนาม ณ ที่นี้ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย