

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน
ในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี*

THE PARTICIPATION OF NETWORKING PARTNERS IN THE PREVENTION OF COMMUNITY
ACCIDENTS IN WANG SAM MO DISTRICT, UDON THANI PROVINCE

เพ็ญพักตร์ พรชชตา¹

Penpak Pornchata¹

โรงพยาบาลวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี¹

Wangsammo Hospital, Udon Thani Province, Thailand.¹

Email : penpak30@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี และ 3) เพื่อศึกษาแนวทางการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนผู้มีสิทธิเลือกตั้งที่อยู่ในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี จำนวน 397 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ สถิติที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณโดยใช้วิธีการคัดเลือกตัวแปรแบบเป็นลำดับประกอบการอภิปรายผล และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพเชิงโดยใช้การพรรณนาวิเคราะห์

ผลการวิจัยพบว่า 1. ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ตัวแปรตามโดยรวมทุกด้านระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง 2. ค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยรวมทุกด้าน ด้านบทบาทของภาคีเครือข่าย ด้านบทบาทของท้องถิ่น มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในคะแนนดิบเท่ากับ .596, .358 ตามลำดับ 3. แนวทางการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ควรณรงค์ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุให้รางวัลประชาชนที่ปฏิบัติตามกฎ

จรรยาบรรณแสดงความคิดเห็นจากประชาชนในช่วยเหลือกรณีเกิดอุบัติเหตุตลอด 24 ชั่วโมงฝึกซ้อมอุบัติเหตุเพื่อความปลอดภัย จัดอบรมและจัดทำป้ายเตือนในชุมชน หน่วยงานภาครัฐเข้ามาให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุประชาชนมีองค์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณระเบียบร่วมกันในการปฏิบัติ จัดให้มีเวรยาม ติดตั้งป้ายเตือนตามจุดสำคัญต่างๆ ตัดต้นไม้ที่บดบังทัศนวิสัยหรือทุกเดือนเพื่อติดตามผลการดำเนินงาน ปลุกฝังค่านิยมให้มีจิตสำนึกและสร้างความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน มีความรับผิดชอบบนถนนเสมอเกี่ยวกับกฎหมายจราจรภาคีเครือข่ายเผยแพร่กฎหมายจราจรสู่ประชาชนประชาชนมีความตระหนักในการต่อใบอนุญาตใบขับขี่อย่างปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

คำสำคัญ : 1. การมีส่วนร่วม 2. ภาคีเครือข่าย 3. การป้องกันอุบัติเหตุ 4. ชุมชน

ABSTRACT

The objectives of the research article were 1) to study the level of participation of network partners in community accident prevention in Wang Sam Mo District Udon Thani province, 2) to study and analyze factors influencing participation of network partners in community accident prevention in Wang Sam Mo district, and 3) to study the guidelines for developing the participation of network partners in community accident prevention in Wang Sam Mo district, Udon Thani province. The sample group was people who had the right to vote in Wang Sam Mo district, Udon Thani province 397 people. The research tools were questionnaires and interview forms. The Statistics used in quantitative research were frequency, percentage, mean, standard deviation and multiple regression analysis using sequential variable selection methods for discussion of results and qualitative data analysis using descriptive analysis.

The research found that; 1. The level of participation of network partners in community accident prevention in Wang Sam Mo district Udon Thani province, dependent variables, overall in all aspects, found that the participation level of network partners in community accident prevention was at a moderate level. 2. Weight of importance of factor variables influencing participation of network partners in community accident prevention in Wang Sam Mo district Udon Thani province Overall in all aspects, it was found that the role of network partners, local roles. The predictor coefficients in raw scores were .596, .358, respectively. 3. Guidelines for

developing the participation of network partners in community accident prevention in Wang Sam Mo district, Udon Thani province, Should campaign for people to take part in preventing accidents Rewarding citizens for obeying traffic rules. Express opinions from people in helping in case of accidents 24 hours a day, practicing accidents for safety. Organize training and create warning signs in the community. Government agencies come to provide knowledge about accident prevention; people have knowledge about traffic laws. There are rules in common practice. Arrange a guard Install warning signs at important points. Cut down trees that obscure visibility or monthly to monitor performance. Cultivate values of awareness and create awareness of accident prevention in the community Always be responsible on the road regarding traffic laws. Network partners disseminate traffic laws to the public People are aware of safely renewing their driver's licenses to prevent accidents.

Keywords : 1. Participation 2. Network Parties 3. Prevention of Accidents 4. Community

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

อุบัติเหตุและเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือโดยไม่ได้มีเจตนาให้เกิดขึ้น เป็นผลต่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินและก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและจิตใจที่อาจทำให้เกิดการสูญเสียได้ด้วย สามารถจำแนกได้ออกเป็นปลายประเภท อาทิเช่น อุบัติเหตุในเคหสถาน อุบัติเหตุจากสาธารณสถาน อุบัติเหตุจากธรรมชาติ และอุบัติเหตุจากการจราจร ทำให้ปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาใหญ่ในสังคมไทยที่ควรหาสาเหตุและควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ได้มีการสำรวจอัตราการเสียชีวิตของคนไทย พบว่า สาเหตุที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับ ซึ่งหนึ่งในสาเหตุสำคัญสามอันดับคือ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจร รองลงมาจากโรคมะเร็งและโรคหัวใจ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุนี้ได้ออกให้เกิดความสูญเสียในหลายๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งรัฐบาล เอกชน และส่วนบุคคล ด้านสังคมและกำลังคนจากการสูญเสียชีวิต รวมทั้งความพิการจากการเกิดอุบัติเหตุซึ่งถือได้ว่า เป็นการขาดกำลังสำคัญของชาติ ด้านสุขภาพอนามัยและความสูญเสียทางด้านจิตใจที่ได้รับผลกระทบมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งความสูญเสียเหล่านี้ได้ออกให้เกิดผลกระทบอย่างกว้างขวาง อันเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยเน้นการพัฒนา โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีส่งผลให้การคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็ว มีการสร้างเส้นทางและผลิตรถเพื่อรองรับการพัฒนาของระบบคมนาคมมากขึ้น แต่การใช้เทคโนโลยีนั้นเป็นไปโดยปราศจากความรู้และคำนึงถึงความปลอดภัย ส่งผลให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมหาศาล แต่ปัญหาเหล่านี้กลับไม่ได้รับความสนใจทั้งจาก

ภาครัฐและเอกชนในการหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง ปัจจุบันการเสียชีวิตของคนไทยที่เกิดจากอุบัติเหตุนั้นมีผู้เสียชีวิตประมาณ 13,000 รายต่อปี คิดเป็นมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนเงินประมาณ 1.6 แสนล้านบาท ซึ่งนับว่า เป็นการสูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมากและสูญเสียเปล่าโดยไม่เกิดประโยชน์ และโดยสรุปสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนประกอบไปด้วยปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ ที่มีความสัมพันธ์กันอย่างมากหากเกิดความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใด ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ คือ สภาพถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้ทางและสภาพแวดล้อมซึ่งจะเกิดมากในพื้นที่ทั่วไป (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554)

การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนการบาดเจ็บ รวมไปถึงภาวะทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทย จากการศึกษาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันพบว่า มีสาเหตุและองค์ประกอบอื่น ๆ ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยพิจารณาแล้วอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากหลายด้านเช่น ด้านวิศวกรรมทางถนนเกี่ยวกับเรื่องการสร้างถนนเพื่อรองรับการใช้รถใช้ถนน บริบทของสิ่งแวดล้อมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสภาพยานพาหนะ การบังคับใช้กฎหมาย ประการที่สำคัญคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขาดความระมัดระวังและพฤติกรรมของผู้สัญจรบนท้องถนนด้วยในปี 2552 องค์การอนามัยโลก(World Health Organization) ซึ่งเห็นส่วนหนึ่งขององค์การสหประชาชาติ (The United Nations) ได้เสนอเอกสารผลการวิจัยสำคัญชื่อ Global Status Report On Road Safety Time For Action สะท้อนให้เห็นว่า มีประชาชนชาวโลก เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในแต่ละปีรวมแล้วกว่า 1.2 ล้านคน หรือวันละกว่า 3,333 คน หรือชั่วโมงละประมาณ 139 คน หรือคิดเป็นนาทีละกว่า 2.3 คน และปีเดียวกันองค์การสหประชาชาติ ซึ่งมีการจัดประชุม ณ กรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย โดยที่ประชุมล้วนให้ความสำคัญกับอุบัติเหตุทางถนน จนกระทั่งเกิดปฏิญญามอสโก โดยในเรื่องนี้ประเทศสมาชิกต่างเห็นพ้องร่วมกันกำหนดให้ปี ค.ศ. 2010-2020 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน จากสถิติของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศในปี พ.ศ.2552-2554พบว่า สาเหตุหลัก 5 อันดับแรกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนคือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด ตามกระชั้นชิด แซงรถผิดกฎหมาย และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ซึ่งสถิติดังกล่าวในปัจจุบันยังเป็นไปในทิศทางเดิม แสดงให้เห็นถึงการดำเนินชีวิตของคนไทยยังเป็นไปในรูปแบบเดิม ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่มีผลมาจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนยังมีน้อยเหมือนเดิม (พิชัย ธาณิธานนท์, 2549) ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ เห็นความสำคัญในเรื่องแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กำหนดให้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นเรื่องเร่งด่วนที่จะต้องแก้ไข พร้อมทั้งกำหนดแนวทางในการดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก โดยตั้งเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลง ร้อยละ 50 หรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน และกำหนดแนวทางการดำเนินงาน เพื่อใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติงานในปี พ.ศ. 2554-2563 ต่อไป โดยคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ กำหนดให้ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่ง

ความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ บทบาทของชุมชนในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจะต้องเกิดจากการดำเนินงานของชุมชนและท้องถิ่น เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน โดยคนในชุมชนรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้น การมีส่วนร่วมของประชาชนคือการที่ประชาชนได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ตั้งแต่กระบวนการเบื้องต้นจนถึงกระบวนการสิ้นสุด โดยอาจร่วมในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งหรือครบวงจรก็ได้ การมีส่วนร่วมมักจะเน้นความช่วยเหลือมากกว่าความถูกต้อง จึงเป็นการทำงานของประชาชนที่สนใจและสนับสนุนความถูกต้องและวิธีการแก้ปัญหาท้องถิ่น เพื่อดำเนินการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ต้องการ (รัชสกลิต สุจริต, 2554) ดังนั้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงต้องเริ่มจากคนในชุมชนซึ่งในหลายพื้นที่มีการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้รับความสำเร็จ เกิดบทเรียนที่ประโยชน์สามารถปรับใช้ได้ในส่วนบริบทของพื้นที่อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยมุ่งหวังให้เห็นกระบวนการทำงานของคนในชุมชน การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุชุมชนบนทางถนนในชุมชน เพื่อให้การดำเนินการสามารถขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนทางถนนได้

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

2.2 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอจังหวัดอุดรธานี

2.3 เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

3. ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

3.1 ได้ทราบระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

3.2 ได้ทราบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอจังหวัดอุดรธานี

3.3 ได้ทราบแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

3.4 ผลการวิจัยในครั้งนี้ การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานีสามารถนำไปใช้ในเขตพื้นที่อำเภอที่จังหวัดอื่นๆ ต่อไป

4. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงผสมผสาน โดยใช้วิจัยเชิงปริมาณ และวิธีวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสรุปให้เห็นถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ก่อนที่จะนำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญรวมถึงผู้แทนหน่วยงานท้องถิ่น และผู้นำชุมชน แล้วเอาผลสรุปมาวิเคราะห์สังเคราะห์ เป็นการแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่มีสิทธิเลือกตั้งในเขตตำบลหนองเม็ก อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี 1 อำเภอ ประกอบด้วย ตำบลหนองกุงทับม้า ตำบลหนองหญ้าไซ ตำบลบะยาว ตำบลผาสุก ตำบลคำโคกสูง ตำบลวังสามหมอ จำนวน 397 คน (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2542) คำนวนหาจำนวนตัวอย่างตามสูตรทาโร ยามาเน่ (Yamane, 1973) กลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ได้จากการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง พิจารณาจากความสามารถในการให้ความรู้และประสบการณ์ ประกอบด้วย นายกเทศบาลตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้อำนวยการโรงเรียน ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล จำนวน 10 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามใช้สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ และแบบสัมภาษณ์ใช้สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยนำหนังสือขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล นำเสนอผู้นำชุมชนแต่ละหมู่บ้านในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี เพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูล ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ดำเนินการเก็บแบบสอบถามจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง ตรวจสอบความถูกต้อง ความครบถ้วนสมบูรณ์แล้วไปวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสัมภาษณ์ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสัมภาษณ์ตามประเด็นที่กำหนดไว้ การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาวิจัยครั้งนี้ทำการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณโดยใช้วิธีการคัดเลือกตัวแปรแบบเป็นลำดับ ประกอบการอภิปรายผล และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การพรรณนาวิเคราะห์

5. ผลการวิจัย

5.1 ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 1 ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ตัวแปรตามโดยรวมทุกด้าน

ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี	\bar{X}	S.D.	ระดับการมีส่วนร่วม
1. ด้านการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ	3.06	.16	ปานกลาง
2. ด้านการมีส่วนร่วมสร้างจิตสำนึก	2.93	.66	น้อย
3. ด้านการมีส่วนร่วมขับเคลื่อน	3.05	.36	ปานกลาง
รวม	3.01	.36	ปานกลาง

จากตารางที่ 1 พบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ตัวแปรตามโดยรวมทุกด้านพบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน อยู่ในระดับปานกลาง($\bar{X}=3.01$ S.D.=.36) โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ด้านการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ($\bar{X}=3.06$ S.D.=.16) ด้านการมีส่วนร่วมขับเคลื่อน($\bar{X}=3.05$ S.D.=.36) และด้านการมีส่วนร่วมสร้างจิตสำนึก($\bar{X}=2.93$ S.D.=.66) ตามลำดับ

5.2 ค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 2 ค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยรวมทุกด้าน

ลำดับตัวแปรที่ได้รับ ภาคัดเลือก	B	S.E.	Beta	t	P- value	Collinearity Statistics	
						Tolerance	VIF
ค่าคงที่	1.329	.301		4.419	.000*	.737	1.920
ด้านบทบาทของผู้นำ ชุมชน(X_1)	-.018	.105	-.010	-.172	.864	-.225	.189
ด้านการมีส่วนร่วมของ ประชาชน(X_2)	.220	.046	.419	4.816	.230	.130	.310
ด้านบทบาทของ ท้องถิ่น(X_3)	.358	.062	.453	5.767	.000*	.236	.481

ลำดับตัวแปรที่ได้รับ ภาคัดเลือก	B	S.E.	Beta	t	P- value	Collinearity Statistics	
						Tolerance	VIF
ด้านบทบาทของภาคี เครือข่าย(X ₄)	.596	.098	.720	6.061	.000*	.403	.790
ด้านการสนับสนุนจาก ภาครัฐ(X ₅)	-.060	.162	-.029	-.373	.709	-.379	.258

SE_{est} = ±.22586
R = .824; R² = .678 ; Adj. R² =.675; F = 1999.192; p-value =0.01

จากตารางที่ 2 พบว่าค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยรวมทุกด้าน พบว่าด้านบทบาทของภาคีเครือข่าย(X₄) ด้านบทบาทของท้องถิ่น(X₃) มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในคะแนนดิบ(b) เท่ากับ .596, .358 ตามลำดับ

5.3 แนวทางพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ควรรณรงค์ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุให้รางวัลประชาชนที่ปฏิบัติตามกฎจราจรแสดงความคิดเห็นจากประชาชนในช่วยเหลือกรณีเกิดอุบัติเหตุตลอด 24 ชั่วโมงฝึกซ้อมอุบัติเหตุเพื่อความปลอดภัย จัดอบรมและจัดทำป้ายเตือนในชุมชนหน่วยงานภาครัฐเข้ามาให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุประชาชนมีองค์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีกฎระเบียบร่วมกันในการปฏิบัติ จัดให้มีเวรยาม ติดตั้งป้ายเตือนตามจุดสำคัญต่างๆ ตัดต้นไม้ที่บดบังทัศนวิสัยหรือทุกเดือนเพื่อติดตามผลการดำเนินงาน ปลุกฝังค่านิยมให้มีจิตสำนึกและสร้างความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน มีความรับผิดชอบบนถนนเสมอเกี่ยวกับกฎหมายจราจรภาคีเครือข่ายเผยแพร่กฎหมายจราจรสู่ประชาชนประชาชนมีความตระหนักในการต่อบุคลากรในวิชาชีพอย่างปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

6. อภิปรายผลการวิจัย

6.1 ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ตัวแปรตามโดยรวมทุกด้านพบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน อยู่ในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้ ด้านการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุ ด้านการมีส่วนร่วมขับขี่ และด้านการมีส่วนร่วมสร้างจิตสำนึก ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ บรรณเจิต สอพิมาย (2550) ได้ทำการศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของ

ประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่น กรณีศึกษา องค์การบริหารส่วนตำบลในเมือง อำเภอพิมายจังหวัดนครราชสีมาการวิจัยในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นและเพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ ประชากรที่ใช้ศึกษาจำนวน 10,704 คน กลุ่มตัวอย่างของประชากรจำนวน 392 คน ได้จากการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย ผลการศึกษาพบว่าระดับการมีส่วนร่วมในด้านการค้นหาสาเหตุของปัญหาการมีส่วนร่วมโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลางด้านวางแผนดำเนินงานการมีส่วนร่วมโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการลงทุนและปฏิบัติงานการมีส่วนร่วมโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง และสุดท้ายด้านการติดตามและประเมินผลการมีส่วนร่วมโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อจำแนกตามเพศความคิดเห็นการมีส่วนร่วมเพศหญิงและเพศชายไม่แตกต่าง

6.2 คำนวณน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี โดยรวมทุกด้าน พบว่าด้านบทบาทของภาคีเครือข่าย ด้านบทบาทของท้องถิ่น มีค่าสัมประสิทธิ์ของตัวพยากรณ์ในคะแนนดิบเท่ากับ .596, .358 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิวิช สร้อยมาลี (2556) ได้ทำวิจัยเรื่องการศึกษาค้นคว้าการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมาผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเพื่อประกอบอาชีพโดยใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางช่วงเวลาที่ใช้ถนนมากที่สุดคือเวลาเร่งด่วน (07.00-8.00 และ 15.00-16.00) ส่วนใหญ่ใช้เส้นทาง 4-6 ครั้ง/สัปดาห์และใช้ความเร็วในการขับรถยนต์ หรือจักรยานยนต์ประมาณ 80-89 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผลการศึกษาระดับความเหมาะสมของป้ายเครื่องหมายจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่าระดับความเหมาะสมของไฟฟ้าแสงสว่างมีค่าสูงสุด ในขณะที่ระดับความเหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้ามีค่าเฉลี่ยต่ำสุดผลการศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุพบว่าปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดผลการทดสอบความแปรปรวนพบว่าอายุของผู้ตอบแบบสอบถามมีผลต่อระดับความเหมาะสมของการมองเห็นป้ายจราจรและระดับตำแหน่งของเครื่องหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญ

6.3 แนวทางพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ควรรณรงค์ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุให้รางวัลประชาชนที่ปฏิบัติตามกฎจราจรแสดงความคิดเห็นจากประชาชนในช่วยเหลือกรณีเกิดอุบัติเหตุตลอด 24 ชั่วโมง ฝึกซ้อมอุบัติเหตุเพื่อความปลอดภัย จัดอบรมและจัดทำป้ายเตือนในชุมชนหน่วยงานภาครัฐเข้ามาให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุประชาชนมีองค์ความรู้เกี่ยวกับ

กฎหมายจรรยาบรรณมีกฎระเบียบร่วมกันในการปฏิบัติ จัดให้มีเวรยาม ติดตั้งป้ายเตือนตามจุดสำคัญต่างๆ ตัดต้นไม้ที่บดบังทัศนวิสัยหรือทุกเดือนเพื่อติดตามผลการดำเนินงาน ปลุกฝังค่านิยมให้มีจิตสำนึกและสร้างความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน มีความรับผิดชอบบนถนนเสมอเกี่ยวกับกฎหมาย จรรยาบรรณศีลหรือข้อห้ามแพร่กฎหมายจรรยาบรรณสู่ประชาชนประชาชนมีความตระหนักในการต่อ ไขใบอนุญาตใบขับขี่อย่างปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิภา เสียงสืบชาติ (2549) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนก อุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน ผลการศึกษาพบว่า 1)กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในระดับพอใช้ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับ ขี่ในระดับปานกลาง มีความพร้อมและมีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระดับดี 2)กลุ่ม ตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ส่วนตัวแปรอื่นๆไม่พบความแตกต่าง 3)กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสและประวัติการ เคยมีอุบัติเหตุต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ .05 ส่วนตัวแปรอื่นๆ ไม่พบความแตกต่าง 4)กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการ ปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนตัวแปรอื่นๆ ไม่พบความแตกต่าง

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

7.1.1 ด้านการมีส่วนร่วม ควรให้ความร่วมมือประสานงานแก่ทุกฝ่าย โดยให้ทุก หน่วยงานเข้ามามีบทบาทในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน ระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐกับประชาชนในชุมชน เพื่อความปลอดภัยในชุมชนอย่างทั่วถึง

7.1.2 ผู้นำชุมชนหรือบุคลากรภาครัฐควรมีส่วนร่วมในการกำวางแผนในการป้องกัน อุบัติเหตุชุมชนอย่างชัดเจนซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม และเป็นรูปธรรมสอดคล้องกับ นโยบายภาครัฐและความต้องการของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ

7.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

7.2.1 ด้านการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุผู้นำชุมชนควรมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนใน การป้องกันอุบัติเหตุชุมชนอย่างชัดเจน โดยนำไปปฏิบัติต่อชุมชนเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมี ประสิทธิภาพ

7.2.2 ด้านการมีส่วนร่วมสร้างจิตสำนึกควรกำหนดให้ภาคีเครือข่ายทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง มีบทบาทในอบรม เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในชุมชนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ชุมชนอย่างจริงจัง

7.2.3 ด้านการมีส่วนร่วมขับเคลื่อนให้หน่วยงานภาครัฐหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนในการปฏิบัติหน้าที่ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี้อย่างปลอดภัยในชุมชน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่าง เป็นรูปธรรม

7.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

7.3.1 ควรศึกษาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน เชนง เนื้อหาและเชิงวิเคราะห์ โดยใช้พื้นที่วิจัยที่มีขนาดกว้าง และครอบคลุมทั้งปัญหา และอุปสรรคเพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงเป็นรูปแบบในขับขี้อย่างปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

7.3.2 ในส่วนของการวิจัยครั้งต่อไป หลังจากที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน ควรจะเพิ่มขนาดพื้นที่ทำการวิจัยในครั้งต่อไป

8. เอกสารอ้างอิง

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). **แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563**. กรุงเทพมหานคร : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2546). **การใช้ SPSS for Window ในการวิเคราะห์ข้อมูล**. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : บริษัทธรรมสาร.
- นิภา เสี่ยงสืบชาติ. (2549). **ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนที่อุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษา. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- นิวัช สร้อยมาลี. (2556). **การศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์ อำเภอนิคมายจังหวัดนครราชสีมา**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภคสาขาวิชาวิศวกรรมโยธา. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- บรรเจิด สอพิมาย. (2556). **การศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาท้องถิ่นกรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในเมือง อำเภอนิคมาย จังหวัดนครราชสีมา**. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น. วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พิชัย ธานีรณานนท์. (2549). **ถนนปลอดภัยด้วยหลักวิศวกรรม (Engineering Safer Roads)**. สงขลา : ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

รัชสถิต สุจริต. (2554). **แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร**. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.

Taro Yamane. (1973). **Statistics: An Introductory Analysis**. 3rd ed. New York : Harper and Row Publications.

9. คำขอบคุณ

งานวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุชุมชนในเขตอำเภอวังสามหมอจังหวัดอุดรธานี” สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาจากหลายท่านที่ได้อนุเคราะห์ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางที่ถูกต้องอย่างยิ่ง โดยเฉพาะกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในเขตอำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี ได้กรุณาให้ข้อมูลคำปรึกษา แนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ของปัญหาเพื่อให้เกิดความถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งผู้ศึกษารู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและการเสียสละเวลาของท่านเป็นอย่างยิ่งจึงขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ให้คำปรึกษา ความรู้และประสบการณ์ศึกษางานวิจัยในครั้งนี้อย่างตรงคุณวุฒิที่ได้กรุณาตรวจสอบความสมบูรณ์ของเนื้อหาและความเที่ยงตรงของเครื่องมือและสถิติที่ใช้ในการวิจัยมา ณ โอกาสในครั้งนี ขอขอบคุณ เพื่อนๆ ร่วมสถาบันและเพื่อนร่วมงาน ตลอดจนทุกท่านที่เกี่ยวข้องซึ่งมิได้กล่าวนาม ณ ที่นี้ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย