

## รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

### A Participation Model on Road Safety Management with Kindergarten People in Ubon Ratchathani

ถนอมศักดิ์ บุญสุ<sup>1\*</sup>, อรรณพ สอนธิไชย<sup>1</sup> และ ปณิตา ครองยุทธ<sup>1</sup>  
Thanomsak Boonsu<sup>1\*</sup>, Annop Sonthichai<sup>1</sup> and Panita Krongyuth<sup>1</sup>  
วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี<sup>1\*</sup>  
Sirindhorn College of Public Health, Ubon Ratchathani<sup>1\*</sup>

(Received: April 19, 2020; Revised: July 11, 2020; Accepted: October 07, 2020)

#### บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างและพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี เก็บข้อมูลจาก การสังเกต การทดสอบ การสัมภาษณ์ การบันทึกกิจกรรมการประชุม และแบบสอบถามความพึงพอใจต่อรูปแบบที่ได้ กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มผู้ร่วมวิจัย กลุ่มผู้ให้ข้อมูลและกลุ่มนักพัฒนา จำนวน 165 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา การแจกแจงความถี่ ร้อยละ และ Paired Simple t-test ผลการวิจัยพบว่า

1. สถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนน เด็กการเดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกับผู้ปกครองโดยส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.49 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่มารับส่งเด็ก ไม่สวมหมวกกันน็อค ร้อยละ 62.82 และเด็กที่โดยสารมาไม่สวมหมวกกันน็อค ร้อยละ 96.28 ความรู้ของครูด้านความปลอดภัยทางถนนต่อการนำไปสู่การจัดการจัดการประสบการณ์การเรียนรู้ให้กับเด็กอยู่ในระดับปานกลาง ( $M=10.50$ ,  $SD=1.67$ ) ในปีการศึกษาที่ผ่านมาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เด็กเสียชีวิต 1 คน จุดเสี่ยงสำคัญบริเวณรอบสถานศึกษามีจำนวน 3 จุด

2. รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี คือ 6 ก. สู่ความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยกิจกรรม 6 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนที่ 1 การสร้างความสัมพันธ์เพื่อสร้างความร่วมมือ ขั้นตอนที่ 2 การประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ ขั้นตอนที่ 3 การกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงาน ขั้นตอนที่ 4 การออกแบบกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนน ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน และขั้นตอนที่ 6 การประเมินสะท้อนผลลัพธ์

3. ผลจากการใช้รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม พบว่า มีการจัดการจุดเสี่ยงจำนวน 3 จุด การสวมหมวกกันน็อคของเด็กและผู้ปกครอง ร้อยละ 100 ความรู้ของครูด้านความปลอดภัยทางถนนต่อการนำไปสู่การจัดการจัดการประสบการณ์การเรียนรู้ให้กับเด็กอยู่ในระดับดี ( $M=18.95$ ,  $SD=1.32$ ) กลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 98.50 มีความพึงพอใจต่อรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้สถานศึกษาแห่งนี้ได้รับยกย่องให้เป็นศูนย์เด็กเล็กต้นแบบจากคณะกรรมการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เป็นสถานศึกษาคุณภาพจากหน่วยงานต่าง ๆ มากกว่า 50 แห่งจากทั่วประเทศ

ควรนำรูปแบบ 6 ก. สู่ความปลอดภัยทางถนน ที่ได้ไปประยุกต์ใช้กับศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก หรือโรงเรียนในพื้นที่อื่น ๆ ให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่ เพื่อปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก ผู้ปกครองและชุมชน

**คำสำคัญ:** การจัดการความปลอดภัยทางถนน, การมีส่วนร่วมรูปแบบ

\*ผู้ให้การติดต่อ (Corresponding e-mail: thanomsakboonsu@yahoo.com โทรศัพท์ 087-2503450)



## Abstract

This Participatory Action Research (PAR) aimed to develop a participation model on road safety management with a kindergarten community situated in Ubon Ratchathani. Observation, testing interview, meeting record, and satisfaction survey were used to gather data. The participants were 165 stakeholders and developers. Statistics used were frequency, percentage, and pair t-tests.

Results revealed that 13 teachers and 122 kids were traveling to and from kindergarten by motorcycle (86.49%), by car (12.21%), or by foot with parents (1.30%). Most of parents (62.82%) who used motorbike were not using a helmet and nearly all kids (92.68%) were travelling without any head protection. In the previous academic year, one kid had passed away from a traffic accident. Moreover, 3 places were the risk of accident. The participation model of road safety management consisted of 6 steps: 1) build relationship for cooperation, 2) investigate accident situation, 3) establish the goals, 4) design activities for road accident reduction, and 6) evaluation. Evaluation of the model trial found that 98.5% of respondents were satisfied with the model. It is the place as a learning model from 50 agencies in Thailand.

The results of this study suggest that participation model of road safety can be applied within kindergartens and schools, depending on context.

**Keywords:** Road Safety Management, Participation, Model

## บทนำ

องค์การอนามัยโลกได้รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลกปี 2561 พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก มีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละประมาณ 22,491 ราย คิดเป็น 32.7 คนต่อประชากร 1 แสนคน เฉลี่ยแล้วมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุชั่วโมงละ 3 คน (Bangkok Business, 2019) อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยโดยรวมอย่างมหาศาลคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท (Thailand Development Research Institute, 2017)

จากระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2561 จังหวัดอุบลราชธานีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 584คน สูงเป็นอันดับ 4 ของประเทศ รองจากจังหวัดนครราชสีมา กรุงเทพฯ และชลบุรี (Ministry of Public Health, 2018) และจากข้อมูลสามฐานการเกิดอุบัติเหตุจังหวัดอุบลราชธานี พบว่า อำเภอเมืองอุบลราชธานีเป็นอำเภอที่มีการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดขึ้นมากที่สุดของจังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 449 ครั้ง มีคนบาดเจ็บ 2,630 คน และเสียชีวิต 59 คน คิดเป็น 26.59 คนต่อประชากร 1 แสนคน (Ubon Ratchathani Provincial Health Office, 2018) อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในชุมชนที่มีประชากรหนาแน่น และมีจราจรคับคั่งโดยเฉพาะในเขตที่ใกล้กับที่ตั้งของสถานศึกษาหรือสถานประกอบการ (Chatripho, Boonsu, & Ngemwichit, 2012)

จากงานวิจัยรูปแบบการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พบว่า ครูของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูนมีการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ใน 3 ประเด็นของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ได้แก่ ด้านพฤติกรรม ด้านการจัดการจุดเสี่ยง ด้านการจัดการเรียนรู้ มีการทำแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน สอดแทรกตลอดหลักสูตร รวมทั้งคอยแนะนำและให้ความรู้ผู้ปกครองในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนจนทำให้เกิดการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและเป็นการปลูกจิตสำนึกที่ดีให้กับเด็กชั้นปฐมวัย (Chinawong, 2012)

สำหรับพื้นที่ที่ผู้วิจัยให้ความสำคัญและสนใจเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวคือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ที่ ๑ สังกัดสำนักงานเทศบาลนครอุบลราชธานีเป็นสถานศึกษาที่ตั้งอยู่ถนนพลแพน อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี อยู่ห่างจากสำนักงานเทศบาลนครอุบลราชธานีมาทางทิศตะวันออกประมาณ 600 เมตร ดูแลเด็กปฐมวัย จำนวน 122 คน มาจากหลากหลายชุมชน จากการลงพื้นที่เบื้องต้นพบข้อมูลว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลายครั้งบริเวณด้านหน้าทางเข้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ผ่านมา มีผู้ปกครองและเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ที่ ๑ เสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่บริเวณสามแยกที่อยู่ใกล้บริเวณโรงเรียนการดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่มีรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน บริเวณด้านหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีการจอดรถไม่เป็นระเบียบ ไม่เคยมีการจัดประชุมและวางแผนร่วมกันกับชุมชนในการแก้ไขปัญหา มีเพียงความพยายามให้เทศกิจมาช่วยให้การดูแลการข้ามถนนให้กับเด็กนักเรียนแต่ก็ยังไม่มีความต่อเนื่อง เมื่อเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะปล่อยให้เจ้าหน้าที่ของตำรวจและคู่มือจัดการแก้ปัญหาตนเอง ครูมีการจัดประสบการณ์ให้กับเด็กรู้เพียงว่าคนเราเดินทางหรือขนส่งได้ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และบอกเด็กให้ทราบ ว่า พาหนะที่ใช้เดินทาง มี รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน เรือ เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัย ผู้บริหารสถานศึกษา ร่วมกับทีมครูและผู้ปกครองมีความกังวลใจอย่างมากเกรงว่าเด็กที่เป็นบุตรหลานของตนจะประสบกับอุบัติเหตุทำให้สูญเสียชีวิต ทรัพย์สินขึ้นมาอีกได้ เพราะยังพบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่จะขับซิ่งรถจักรยานยนต์แต่ไม่สวมหมวกกันน็อค เมื่อสอบถามจากครูทราบว่าผู้ปกครองที่สวมหมวกกันน็อคมีเพียงประมาณ 5 เปอร์เซ็นต์ซึ่งเป็นแบบอย่างที่ไม่ดีแก่บุตรหลาน และไม่สนใจที่จะสวมหมวกกันน็อคให้กับเด็ก ประกอบกับบริเวณด้านข้างของโรงเรียนและศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทางทิศเหนือจะมีตลาดกวางซึ่งเป็นตลาดดั้งเดิมของชุมชนเปิดค้าขายตลอดทั้งวันมีการจราจรคับคั่ง ผู้ขับซิ่งขาดการรักษาวินัยจราจร การขับรื้อย่อนศร การจอดรถไม่เป็นระเบียบ ขับรถเร็วและแรง เกิดเหตุการณ์รถเฉี่ยวชนกันบ่อยครั้ง และเด็กบางคนโตขึ้นมีการมาขับรื้อย่อนศรซึ่งบริเวณใกล้สถานศึกษาซึ่งแสดงถึงการขาดการปลูกฝังพฤติกรรมที่ดีตั้งแต่ในช่วงวัยเด็ก

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้จัดทำวิจัยรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี ขึ้นโดยคาดหวังจะเกิดการมีส่วนร่วมของครู ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนนและมีรูปแบบการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของคนในชุมชนต่อไป

### วัตถุประสงค์วิจัย

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
2. เพื่อสร้างรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี
3. เพื่อศึกษาผลของรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

### กรอบแนวคิดการวิจัย

กรอบแนวคิดสำคัญที่เลือกมาประยุกต์ใช้จำนวน 3 แนวคิดเพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยครั้งนี้ใช้กรอบแนวคิดกระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) โดยเลือกแนวคิดการมีส่วนร่วมเพื่อการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม 5 องค์ประกอบ ของเครนและโอเรแกน (Crane, & O'Regan, 2010) ประกอบด้วย การสังเกต การสะท้อนคิด การวางแผน การลงมือปฏิบัติ การแลกเปลี่ยนเลือกแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนจากแนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย มีกระบวนการ 5 ส. (Setthasathien, 2011) ประกอบด้วย ส. ที่ 1 สารสนเทศ (Information) คือ การรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากหลายแหล่ง ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเก็บข้อมูลจากตัวแทนครู ผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน ผู้บริหารจากสำนักงานเทศบาลนครอุบลราชธานี ตำรวจ ตัวแทนจากบริษัทกลางคุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากรถเพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำมาวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ส. ที่ 2 สุดเสียง (Priority) คือ การนำข้อมูลมาวิเคราะห์ให้มองเห็นปัญหาในพื้นที่ได้ชัดเจนมากขึ้น ทำให้ทราบจุดเสี่ยงและปัจจัยที่ทำให้เกิดความเสียหาย เช่น พฤติกรรมเสี่ยง สภาพสิ่งแวดล้อมที่เสี่ยง แล้วนำปัญหามาจัดลำดับความสำคัญ ส. ที่ 3 สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary) เมื่อหาจุดเสี่ยงได้แล้ว ให้พิจารณาาร่วมกันกับสหสาขาวิชาชีพจากหลากหลายภาคส่วนในชุมชนเพื่อกำหนดการวางแผนการดำเนินงานแก้ปัญหาาร่วมกัน ส. ที่ 4 สุดคุ้ม (Cost Effective) คือ เลือกวิธีการที่มีความเป็นไปได้สูง มีความเหมาะสมกับบริบทของชุมชนและคุ้มค่า มาดำเนินการก่อนเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม และ ส. ที่ 5 ส่วนร่วม (Community Participation) คือ การมีส่วนร่วมของชุมชน ภาคประชาชนในพื้นที่และภาคีเครือข่ายร่วมดำเนินการ ติดตามประเมินผล และนำผลการดำเนินงานมาาร่วมกันสรุปบทเรียนเพื่อให้ได้รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

นำแนวความคิดการดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนน จากหลักการกระบวนการขับเคลื่อนกลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เครื่องมือ 5 ชั้น (Road Safety Academic Center, 2018) ประกอบด้วย สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ แผนภูมิต้นไม้ปัญหา บันไดผลลัพธ์ การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน และการรวบรวมสะท้อนผลลัพธ์ โดยใช้เครื่องมือ 4 ชั้นแรกในระยะเวลาที่ 1 การเตรียมการวิจัย เพื่อประมวลสถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนน การตั้งเป้าหมายร่วม การออกแบบกิจกรรมในการดำเนินงาน และใช้เครื่องมือชั้นที่ 5 การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ ในระยะที่ 3 การติดตามและประเมินผล

### ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR)

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ผู้วิจัยได้กำหนด กลุ่มเป้าหมายจำนวน 3 กลุ่ม (Chantawanit, 1988) รวมทั้งสิ้น 165 คน ใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง 1) กลุ่มผู้ให้ข้อมูล เป็นบุคคลที่อยู่ในชุมชนมีประสบการณ์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหา จุดเสี่ยง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 146 คน ประกอบด้วย ตัวแทนครู 8 คน ตัวแทนผู้ปกครอง 12 คน อาสาสมัครสาธารณสุข 4 คน และเด็ก 122 คน 2) กลุ่มนักพัฒนา เป็นบุคคลที่มีองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนและมีเป้าหมายการพัฒนาจำนวน 9 คน ประกอบด้วย ผู้แทนจากสำนักงานเทศบาลนครอุบลราชธานี 2 คน บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 1 คน แขวงทางจังหวัดอุบลราชธานี 1 คน ตำรวจ 1 คน คณะกรรมการสถานศึกษา 3 คน ประชาชนชาวบ้าน 1 คน 3) กลุ่มผู้ร่วมวิจัย เป็นผู้สนใจในการร่วมทำวิจัย จำนวน 10 คน ประกอบด้วย นักวิจัย 3 คน ตัวแทนครู 5 คน ผู้นำชุมชน 2 คน

2. วิธีดำเนินการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ระยะ (Tatsiwat, 2009) ดังนี้

ระยะที่ 1 ระยะเตรียมการวิจัย (Pre-research Phase) ผู้วิจัยดำเนินการสร้างความสัมพันธ์กับพื้นที่เริ่มจากการเข้าพบผู้บริหารและคณะครูของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแจ้งความประสงค์เพื่อการปลูกจิตสำนึกการสร้างความปลอดภัยทางถนนร่วมกันของเด็ก ครู ผู้ปกครองและชุมชน ศึกษาข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้น หลังจากนั้นได้เข้าพบผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการในสองพื้นที่คือ เทศบาลตำบลโนนโพน และเทศบาลนครอุบลราชธานี คัดเลือกพื้นที่ทำการวิจัยได้พื้นที่ที่ทำวิจัย คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ต่อสังกัดเทศบาลนครอุบลราชธานี เนื่องจากในปีการศึกษาที่ผ่านมาเด็กเสียชีวิตขณะเดินทางมาเรียนบริเวณสามแยกหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแห่งนี้และคณะครูมีความสนใจที่จะเข้าร่วมการวิจัย ต่อมาได้มีการเตรียมคนและเครือข่ายความร่วมมือเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการดำเนินการ มีการจัดประชุมกลุ่มผู้ให้ข้อมูลและกลุ่มผู้ร่วมวิจัย จำนวน 34 คน เพื่อประเมินสถานการณ์ ตั้งเป้าหมาย และออกแบบกิจกรรมที่ดำเนินการร่วมกันโดยใช้แนวความคิดการขับเคลื่อนกลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนที่มีเครื่องมือ 5 ชั้น (Road Safety Academic Center, 2018) มาใช้ก่อน 4 ชั้น คือ สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ แผนภูมิต้นไม้ปัญหา บันไดผลลัพธ์ และ

การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน ใช้เครื่องมือแบบบันทึกกิจกรรมการประชุม (Chinawong, 2012) เก็บข้อมูลการประชุม ใช้เวลาในระยะเวลาเตรียมการ 2 เดือน

ผู้วิจัยมีลำดับการสร้างและพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ดังนี้

1. การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยและสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องพบว่า แนวทางหลักในการกำหนดขั้นตอนของรูปแบบจากนักวิชาการหลายท่าน ได้แก่แนวคิดเกี่ยวกับระยะการดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม 3 ระยะ (Tatsiwat, 2009) การมีส่วนร่วมเพื่อการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม 5 องค์ประกอบของเครนและโอเรแกน (Crane & O'Regan, 2010) แนวทางในการสรรหาผู้เข้าร่วมโครงการวิจัย จากหลักการการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมจำนวน 3 กลุ่ม (Chantawanit, 1988) การดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนน จากหลักการ กระบวนการขับเคลื่อนกลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เครื่องมือ 5 ชิ้น (Road Safety Academic Center, 2018) การดำเนินงานและประเมินผลการป้องกันแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการประยุกต์แนวคิดองค์การอนามัยโลกสู่กลยุทธ์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มี 5 องค์ประกอบ (Setthasathien, 2011) และพบว่า มีงานวิจัยที่ดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมและนำเครื่องมือบางชิ้นมาใช้ในการวิจัย ได้แก่ การจัดการจุดเสี่ยงอันตรายโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบมหาวิทยาลัยมหาสารคาม (Somudon, 2011) การวิเคราะห์และระบุตำแหน่งเสี่ยงอันตรายจากการจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนบริเวณมหาวิทยาลัยขอนแก่น (Kanjanasantisuk, 2009) รูปแบบการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ตำบลปาลัก อำเภอมือเมือง จังหวัดลำพูน (Chinawong, 2012) ประกอบกับสถานการณ์ปี 2561 จังหวัดอุบลราชธานี มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 584 คน สูงเป็นอันดับ 4 ของประเทศ (Ministry of Public Health, 2018) ประกอบกับการศึกษาสถานการณ์ในพื้นที่วิจัยพบว่าเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์คือ เสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุขณะเดินทางมาเรียนโดยรถจักรยานยนต์ รวมทั้งครู ผู้ปกครองและเด็กมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ยังไม่มีแนวทางหรือรูปแบบใดเลยในการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต ผู้วิจัยจึงได้ประชุมกำหนดร่างรูปแบบการดำเนินงานร่วมกับคณะครูและผู้นำชุมชนในพื้นที่ มีขั้นตอนของร่างรูปแบบทั้งสิ้นจำนวน 9 ขั้นตอนคือ ขั้นที่ 1 การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี ขั้นที่ 2 เลือกพื้นที่วิจัย ขั้นที่ 3 การเตรียมคนและเครือข่ายความร่วมมือ ขั้นที่ 4 การจัดทำแผนที่จุดเสี่ยง ขั้นที่ 5 การทำแผนภูมิต้นไม้ปัญหาขั้นที่ 6 การกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงานขั้นที่ 7 การออกแบบกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนขั้นที่ 8 การดำเนินกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันและขั้นที่ 9 การประเมินสะท้อนผลลัพธ์

2. ประชุมพิจารณาร่างรูปแบบและกำหนดรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมจากผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการร่างรูปแบบ ประกอบด้วย ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาชุมชนท้องถิ่น 1 คน นักวิชาการที่ดูแลงานอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 10 จังหวัดอุบลราชธานี 1 คน ตัวแทนภาคประชาชนจากมูลนิธิประชาสังคมจังหวัดอุบลราชธานี 1 คน ตัวแทนจากสำนักงานเทศบาลนครอุบลราชธานี 2 คน ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 คน ผู้นำชุมชน 1 คน ตัวแทนผู้ปกครอง 1 คน รวม 10 คน เพื่อพิจารณาร่างรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ที่ประชุมพิจารณาให้ข้อเสนอว่าควรรวมเอาขั้นที่มีลักษณะคล้ายกันมาอยู่เป็นกลุ่มเดียวกัน แล้วใส่ชื่อใหม่ เช่น ขั้นที่ 1 ขั้นที่ 2 ขั้นที่ 3 ปรับคำว่า ขั้นที่ เป็น ขั้นตอนที่ได้เป็น ขั้นตอนที่ 1 การสร้างความสัมพันธ์เพื่อสร้างความร่วมมือขั้นที่ 4 ขั้นที่ 5 เป็น ขั้นตอนที่ 2 การประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ขั้นที่ 6 เป็น ขั้นตอนที่ 3 การกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงานขั้นที่ 7 เป็น ขั้นตอนที่ 4 การออกแบบกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนขั้นที่ 8 เป็น ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันขั้นที่ 9 เป็น ขั้นตอนที่ 6 การประเมินสะท้อนผลลัพธ์

3. ทดลองรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม โดยมีวิธีการดังนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง ออกเป็นจำนวน 3 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) กลุ่มผู้ร่วมวิจัย จำนวน 3 คน 2) กลุ่มผู้ให้ข้อมูล ที่เป็นเป้าหมายหลักอยู่กับปัญหาในพื้นที่วิจัยจำนวน 146 คน 3) กลุ่มนักพัฒนา เป็นบุคคลที่มีองค์ความรู้เกี่ยวกับการ

จัดการความปลอดภัยทางถนนและมีเป้าหมายการพัฒนาจำนวน 9 คนรวมจำนวนทั้งสิ้น 165 คน โดยเลือกแบบเจาะจง

ระยะที่ 2 ระยะดำเนินการวิจัย (Research Phase) ใช้องค์ประกอบการมีส่วนร่วมเพื่อการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ตามแนวคิดของเครนและโอเรแกน (Crane & O'Regan, 2010) 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1. การเก็บข้อมูลร่วม ผู้วิจัยได้ 1) สร้างและพิจารณาเครื่องมือวิจัยที่จะใช้ในการเก็บข้อมูลร่วมกัน และแบ่งทีมร่วมกันเก็บข้อมูล 2) เก็บรวบรวมข้อมูลวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน 3) ศึกษาดูงานที่โรงเรียนเทศบาลอำนาจ อำเภอถลาง จังหวัดอำนาจเจริญ 4) ประชุมและบันทึกกิจกรรมการประชุม ทำข้อสรุปผลจากข้อมูลที่เก็บได้และข้อเสนอจากการดูงาน เป็นเอกสารเพื่อเตรียมไว้คืนข้อมูลให้กับชุมชน

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการสำรวจ เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนน ใช้แนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนจากแนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ของนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร มีกระบวนการ 5 ส. (Setthasathien, 2011) มาประยุกต์ใช้ได้ เครื่องมือวิจัยประกอบด้วย แบบบันทึกการสังเกต แบบทดสอบ แบบสัมภาษณ์ และแบบบันทึกกิจกรรมการประชุม โดยให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 1 คน ด้านการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม 1 คน และด้านการจัดการศึกษาในกลุ่มเด็กปฐมวัย 1 คน นำคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญ มาคำนวณหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Consistency: IOC) (Patiyatani, 2006) แล้วเลือกข้อที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.67 ขึ้นไปมาใช้ในการเก็บข้อมูล

แบบบันทึกการสังเกต โดยผู้วิจัยและผู้ร่วมวิจัย บันทึกการสังเกตบริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เกี่ยวกับการเดินทางมาที่สถานศึกษาของเด็ก การสวมหมวกกันน็อคและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ปกครอง และเด็กปฐมวัยที่มาโรงเรียน ได้หาค่าความเชื่อมั่นของผู้สังเกต 2 คน คือ ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัย 1 คน ร่วมกัน สังเกตแล้วนำคะแนนมาคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้ดัชนีความสอดคล้องของผู้สังเกต RAI (Meechan, 2004) ได้ค่าความเชื่อมั่นของผู้สังเกต เท่ากับ 0.85 เก็บข้อมูลในช่วงเวลา 07.00-08.30 น. และเวลา 15.00-16.30 น. จำนวน 3 วันคือ วันจันทร์ วันพุธ และวันศุกร์

แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม จำนวน 10 ข้อ เกณฑ์การให้คะแนนตอบถูกให้ข้อละ 2 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน รวม 20 คะแนน การแปลผลคะแนนใช้เกณฑ์ในการแปลความหมาย กำหนดแบ่งระดับเป็น 5 ระดับ (Wannarat, 2017) เพื่อทดสอบความรู้ของครูในการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ให้กับเด็กปฐมวัยในหน่วยการเรียนรู้ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน คะแนน 1.00-4.00 เท่ากับ ต่ำมาก คะแนน 4.01-8.00 เท่ากับ ต่ำ คะแนน 8.01-12.00 เท่ากับ ปานกลาง คะแนน 12.01-16.00 เท่ากับ สูง และ คะแนน 16.01-20.00 เท่ากับ สูงมาก ได้ค่าความยาก อยู่ระหว่าง .26 ถึง .58 ค่าอำนาจจำแนก อยู่ระหว่าง .21 ถึง .63 และมีค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตร KR-20 (Ekakun, 2003) เท่ากับ .79 นำแบบทดสอบความรู้ไปใช้กับครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ 13 คน จำนวน 2 ครั้ง คือ ก่อนและหลังเข้าร่วมการวิจัยโดยใช้สูตร t-test แบบ Dependent (Srisaard, 2002)

แบบสัมภาษณ์ เป็นแนวคำถามถึงโครงสร้างผู้วิจัยได้นำไปสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการกับผู้มีคุณสมบัติคล้ายกับกลุ่มเป้าหมายจำนวน 3 คน และส่งตรวจคุณภาพซ้ำโดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน จากนั้นนำมาปรับแก้ไขตามข้อเสนอแนะ แบ่งเป็นแบบสัมภาษณ์ จำนวน 3 ชุด ดังนี้

ชุดที่ 1 แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ปกครอง มีแนวคำถาม 3 ประเด็นคือ 1) ท่านคิดว่าควรจัดประสบการณ์การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เด็กเกิดการเรียนรู้ความเข้าใจและความตระหนักในความปลอดภัยทางถนน สามารถนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้อย่างไร 2) หากมีกิจกรรมการสร้างวัฒนธรรมเรื่องความปลอดภัยทางถนน ท่านคิดว่าตนเองจะเข้ามามีส่วนร่วมอย่างไรและจะได้รับประโยชน์อย่างไร 3) ท่านต้องการให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ ร่วมกับเทศบาลนครอุบลราชธานีและภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างไร ใช้เก็บข้อมูลจากผู้ปกครอง 5 คน

ชุดที่ 2 แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ปกครอง มีแนวคำถาม 3 ประเด็นคือ 1) ท่านคิดว่า ควรจะจัดประสบการณ์การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เด็กเกิดการเรียนรู้ความเข้าใจและความตระหนักในความปลอดภัยทางถนน สามารถนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้อย่างไร 2) สมรรถนะใดที่ท่านคิดว่า ต้องการอยากจะได้รับการพัฒนาเพื่อให้สามารถจัดประสบการณ์การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีคุณภาพ 3) ท่านต้องการให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ที่ ๑ ร่วมกับเทศบาลนครอุบลราชธานีและภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างไร ใช้เก็บข้อมูลจากครู 5 คน

ชุดที่ 3 แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นของกลุ่มบุคคลที่มีองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนและมีเป้าหมายการพัฒนา มีแนวคำถาม 3 ประเด็นคือ 1) หน่วยงานของท่านมีบทบาทในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างไร 2) ท่านคิดว่าจุดเสี่ยง 3 จุด บริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ที่ ๑ มีสาเหตุของการเกิดจากอะไรบ้าง และท่านคิดว่าจะแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างไร 3) การสร้างรูปแบบความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างมีส่วนร่วม ควรจะเริ่มและดำเนินการอย่างไร ใช้เก็บข้อมูลจากกลุ่มนักพัฒนา จำนวน 9 คน

ผู้วิจัยใช้แนวทางการตรวจสอบข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยทำการตรวจสอบความเพียงพอของข้อมูลที่สามารถตอบวัตถุประสงค์การวิจัย และใช้การตรวจสอบแบบสามเส้า (Chantavanid, 2003)

2. การสะท้อนคิดร่วม จัดประชุมกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่วิจัย ประกอบด้วยผู้แทนจากสำนักงานเทศบาลนครอุบลราชธานี 3 คน ผู้แทนจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 1 คน ผู้แทนจากแขวงทางจังหวัดอุบลราชธานี 1 คน คณะกรรมการสถานศึกษา 2 คน ตัวแทนผู้ปกครอง 9 คน ครู 13 คน ตำรวจ 1 คน ประชาชนชาวบ้าน 1 คน ผู้นำชุมชน 4 คน อสม. 2 คน นักวิชาการที่ดูแลงานอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 10 จังหวัดอุบลราชธานี 1 คน ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาชุมชนท้องถิ่น 1 คน ตัวแทนภาคประชาชนจากมูลนิธิประชาสังคมจังหวัดอุบลราชธานี 1 คน นักวิจัย 3 คน รวมจำนวน 43 คน เพื่อคืนข้อมูลเติมเต็มข้อมูล ให้ข้อเสนอแนะที่ควรจะมีการดำเนินการ ร่วมเป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินกิจกรรมที่กำหนดร่วมกัน ใช้เครื่องมือแบบบันทึกกิจกรรมการประชุม (Chinawong, 2012) เก็บข้อมูล

3. การวางแผนร่วม ผู้วิจัยร่วมกับเจ้าภาพหลักจัดประชุมวางแผนพิจารณารายละเอียดของแต่ละกิจกรรมร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ใช้เครื่องมือแบบบันทึกกิจกรรมการประชุม (Chinawong, 2012) เก็บข้อมูล

4. การลงมือปฏิบัติร่วม ดำเนินการตามแผนที่วางไว้ตามข้อ 3 และติดตามประเมินผล ใช้เครื่องมือแบบบันทึกกิจกรรมการประชุม (Chinawong, 2012) เก็บข้อมูล

5. การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วม ผู้วิจัยร่วมกับคณะกรรมการย่อยแต่ละกิจกรรมมีการถอดบทเรียนภายหลังจากการดำเนินกิจกรรม ใช้เครื่องมือแบบบันทึกกิจกรรมการประชุม (Chinawong, 2012) เก็บข้อมูล

ระยะที่ 3 ระยะติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation Phase) จัดประชุมโดยผู้วิจัยร่วมกับ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการบริหารท้องถิ่น ด้านการศึกษา ด้านการวิจัย จำนวน 20 คน เพื่อติดตามและประเมินผล การใช้รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมเขียนรายงานสรุปเพื่อปรับปรุงแก้ไข ให้มีความชัดเจน ความเป็นไปได้ในการนำไปใช้ ใช้เครื่องมือขั้นที่ 5 การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ (Road Safety Academic Center, 2018) ใช้เครื่องมือแบบบันทึกกิจกรรมการประชุม (Chinawong, 2012) เก็บข้อมูล และใช้แบบสอบถามความพึงพอใจ ประเมินความพึงพอใจต่อรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 4 ข้อ (Polpong, Nima & Petchuay, 2017) คำถามให้เลือกตอบผลการตรวจสอบเครื่องมือได้ค่าความตรงเชิงเนื้อหาเท่ากับ 0.80

ผู้วิจัยใช้แนวทางการตรวจสอบข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยทำการตรวจสอบความเพียงพอของข้อมูลความสามารถในการตอบวัตถุประสงค์การวิจัย และตรวจสอบแบบสามเส้า

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) ข้อมูลเชิงปริมาณวิเคราะห์โดยใช้การแจกแจงความถี่ ร้อยละ และ Paired Simple t-test (Srisaat, 2010)

## จริยธรรมวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้ได้รับการอนุมัติการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการวิจัย วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานีเลขที่การรับรอง SCPHBI 006/2562

## ผลการวิจัย

**ส่วนที่ 1** ผลการศึกษาสถานการณ์ปัญหาความปลอดภัยทางถนนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พบว่า มีชุมชนจำนวน 13 ชุมชน ส่งบุตรหลานมาเรียน สาเหตุที่มีเด็กจากหลายชุมชนมาเรียนที่สถานศึกษาแห่งนี้เนื่องจากมีชุมชนขนาดใหญ่อยู่ล้อมรอบ อยู่ติดกับตลาดและยังเป็นทางผ่านที่ผู้ปกครองเดินทางไปทำงานที่โรงพยาบาลหน่วยงานภาครัฐและห้างร้านในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานีและเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ ครูมีจำนวนเพียงพอตามเกณฑ์และมีการดูแลเอาใจใส่ดี ดังนั้น จึงมีรถของผู้ปกครองมาส่งบุตรหลานเป็นจำนวนมาก มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลายครั้งเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายทางด้านร่างกาย ทรัพย์สินและชีวิต ปีที่ผ่านมาเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ต่อ เสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุขณะขับขีรถจักรยานยนต์มาส่งบุตรที่โรงเรียน มีจุดเสี่ยงสำคัญที่มีอุบัติเหตุบ่อยบริเวณรอบ ๆ สถานศึกษามี จำนวน 3 จุด คือบริเวณด้านหน้าสถานศึกษา สีแยกตลาดกยกยางและสามแยกบริเวณทางลงหาวัดใต้ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่พาหนะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ขับรถเร็ว ขับรถย้อนศร เลี้ยวโดยไม่ให้สัญญาณไฟ พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงในการเดินทางมาที่สถานศึกษามีผู้ปกครองซึ่งเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันน็อค ร้อยละ 62.82 ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ที่เป็นเด็กไม่สวมหมวกกันน็อค ร้อยละ 96.28 ที่เป็นผู้ใหญ่ที่ซ้อนท้ายและไม่สวมหมวกกันน็อค ร้อยละ 87.8 ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีความรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัยที่เมื่อมาจอดรถเพื่อส่งบุตรหลานและรู้สึกไม่สะดวกสบายในการจอดรถทุกครั้งที่มาที่สถานศึกษาต้องการลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกกันน็อคของผู้ปกครองและเด็กเนื้อหาหลักสูตรที่มีอยู่ปัจจุบันมีความไม่เพียงพอต่อการจัดประสบการณ์ให้กับเด็กปฐมวัยได้เข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า ครูส่วนใหญ่ขาดความรู้และสมรรถนะในการถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและพบว่า ผลการประเมินความรู้เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ต่อ หลังการเข้าร่วมวิจัย ( $M=18.95, SD=1.32$ ) สูงขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมวิจัย ( $M=10.50, SD=1.67$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

**ส่วนที่ 2** รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม พบว่า รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี คือ 6 ก.สู่ความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยกิจกรรม 6 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 การสร้างความสัมพันธ์เพื่อสร้างความร่วมมือ

กิจกรรมการสร้างความสัมพันธ์ที่ดี เมื่อนักวิจัยที่สนใจจะลงไปทำวิจัยในชุมชนที่เป็นพื้นที่วิจัยให้เกิดการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาบางอย่างในอนาคตการสร้างสัมพันธ์ที่ดี เป็นหัวใจสำคัญที่ทำให้เกิดความร่วมมือเพื่อการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนางาน การลงพื้นที่ครั้งนี้ผู้วิจัยได้ฝึกตนเองเรื่องการคิดอย่างเป็นระบบ การเข้าใจความจริงเกี่ยวกับมนุษย์ ทักษะการสื่อสารที่ดี เทคนิคการสร้างการมีส่วนร่วมโดยศึกษาพื้นที่ที่จะลงไปร่วมวิจัยก่อนเบื้องต้นจากเอกสารหรือผู้รู้ ให้เกียรติพื้นที่ที่จะลงไปทำการวิจัย ปฏิบัติตัวให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในชุมชนที่เป็นพื้นที่วิจัย จะช่วยให้ผู้วิจัยสามารถทำความเข้าใจโลกทัศน์ของคนในพื้นที่ได้ดีมากขึ้นจนทำให้คนในพื้นที่วิจัยเกิดความไว้วางใจต่อผู้วิจัย มีการใช้วิธีพูดคุยแนะนำตัวเองแบบเรียบง่ายไม่เป็นทางการมากนักเพื่อให้ทุกฝ่ายได้ทราบถึงวัตถุประสงค์และต้องการที่อยากจะเข้ามาร่วมในกิจกรรมการวิจัย

กิจกรรมเลือกพื้นที่วิจัย จากที่ผู้วิจัยได้การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในเบื้องต้นแล้วจะทำให้ผู้วิจัยและคนในพื้นที่วิจัยเข้าใจกัน จะได้ข้อมูลบางเรื่องที่บอกถึงปัญหา ความต้องการ จุดแข็ง หรือจุดที่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงานที่จะช่วยในการพิจารณาว่าจะเลือกพื้นที่ใดเป็นพื้นที่ในการทำวิจัยร่วมกันได้ซึ่งการคัดเลือกพื้นที่วิจัยยึดเอาประเด็นของปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนและประชาชนต้องการมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างแท้จริงในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้หลักการที่ชุมชนที่เป็นพื้นที่วิจัยมีความสนใจและมีความพร้อมที่จะร่วมดำเนินการจึงได้เลือกเอา



ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ต่อเป็นพื้นที่ดำเนินการวิจัยซึ่งตามความเป็นจริงแล้วผู้วิจัยลงไป ทาบทามพื้นที่ที่จะไปทำวิจัยไว้สองพื้นที่แต่ที่ไม่ได้เลือกอีกพื้นที่แห่งหนึ่งเนื่องจากพื้นที่มีข้อจำกัดเรื่องสถานที่ตั้ง ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไปอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ของวัดและจำนวนเด็กลดลงไม่ถึงร้อยคน ครูผู้ที่จะเข้าร่วมวิจัย มีความกังวลใจยังไม่อยากที่จะเข้าร่วมการวิจัย

กิจกรรมการเตรียมคนและเครือข่ายความร่วมมือ การเตรียมคน ได้แก่ ผู้แทนจากสำนักงานเทศบาล นครอุบลราชธานี บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแขวงทางจังหวัดอุบลราชธานี ตำรวจ นักวิชาการที่ ดูแลงานอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 10 อุบลราชธานี ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยเพื่อการ พัฒนาชุมชนท้องถิ่น ตัวแทนภาคประชาชนจากมูลนิธิประชาสังคมจังหวัดอุบลราชธานี วิธีการเตรียมใช้การพบปะ พูดคุยแบบไม่เป็นทางการและการประชุมเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน

ขั้นตอนที่ 2 การประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่กิจกรรมการจัดทำแผนที่จุดเสี่ยง วาดแผนที่ชุมชน บริเวณรอบ ๆ สถานศึกษา ให้ทุกคนร่วมกำหนดจุดเสี่ยงลงบนแผนที่ที่เตรียมไว้โดยใช้สติ๊กเกอร์สีแดงหมายความ ว่าจุดที่เกิดอุบัติเหตุและมีการตายเกิดขึ้น สติ๊กเกอร์สีเขียวหมายความจุดที่เกิดอุบัติเหตุมีการบาดเจ็บเล็กน้อย สติ๊กเกอร์สีเหลืองหมายความจุดที่เกิดอุบัติเหตุและมีการบาดเจ็บค่อนข้างมากแต่ไม่ถึงกับเสียชีวิต

กิจกรรมการทำแผนภูมิต้นไม้ปัญหาวาดรูปต้นไม้ แล้วกำหนดให้ลำต้นของต้นไม้แสดงถึงสถานการณ์ ปัญหาความไม่ปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นในชุมชน รากของต้นไม้หมายถึง สาเหตุของปัญหาที่ประกอบด้วย ปัจเจกบุคคล สิ่งแวดล้อม และระบบที่เกี่ยวข้องกับการเกิดปัญหา ส่วนของกิ่งก้านใบของต้นไม้ หมายถึงผลกระทบ ของปัญหาที่เกิดขึ้นเช่น ผลกระทบด้านสุขภาพ ดานครอบครัว ด้านเศรษฐกิจและด้านสังคม แล้วให้ผู้ร่วม กิจกรรมเติมข้อความลงในพื้นที่ต้นไม้ที่กำหนดไว้

ขั้นตอนที่ 3 การกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงาน ดำเนินการตามขั้นตอนนี้เป็นความต่อเนื่องที่ เกิดจากขั้นตอนที่ 2 โดยการกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงานเป็นลักษณะของบันได 3 ระยะ ดังนี้ ผลลัพธ์ ผลลัพธ์ระยะต้นโดยการพิจารณาเอาส่วนรากของต้นไม้เป็นผลลัพธ์ที่ต้องการร่วมกันคือการปรับแผนการจัด ประสพการณ์การเรียนรู้ให้กับเด็ก การปรับปรุงจุดเสี่ยง 3 จุด ได้แก่ บริเวณด้านหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก สี่แยก ตลาดกยวงและสามแยกทางลงหาวัดใต้ ผลลัพธ์ระยะปานกลาง พบว่า มีการกำหนดผลลัพธ์ร่วมกันเพื่อการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงโดยการกำหนดมาตรการทางสังคม การระดมทุนเพื่อการขับเคลื่อนงาน การ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ผลลัพธ์ระยะสุดท้ายกำหนดขึ้นจากการพิจารณาเอาส่วน กิ่ง ก้าน ใบของต้นไม้ มาเป็นผลลัพธ์ที่ต้องการอยากให้เกิดขึ้นร่วมกันคือการเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้าน ความปลอดภัยทางถนน

ขั้นตอนที่ 4 การออกแบบกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนน นำเอาข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาคืนข้อมูล ให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เป็นตัวแทนจากคนสามกลุ่มคือผู้ร่วมวิจัยผู้ให้ข้อมูล และนักพัฒนา ได้ร่วมพิจารณา และให้ข้อเสนอแนะกำหนดกิจกรรมที่เหมาะสมในการดำเนินการที่สอดคล้องกับผลลัพธ์ที่กำหนดไว้ร่วมกันเช่น การ พัฒนาสมรรถนะครูผู้สอนเขียนแผนการจัดประสพการณ์การเรียนรู้ การผลิตสื่อ นวัตกรรมด้านความปลอดภัยทาง ถนนให้กับเด็ก การประชุมคณะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการปรับสิ่งแวดล้อมและแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงร่วมกัน การ ขอรับทุนสนับสนุนการซื้อหมวกกันน็อคให้กับเด็กที่ถนนคนเดินของจังหวัด การกำหนดมาตรการเพื่อปรับเปลี่ยน พฤติกรรมเสี่ยงการประกาศในที่ประชุมผู้ปกครอง การสวมหมวกกันน็อค 100 เปอร์เซ็นต์ การฝึกการนำเสนอผล การดำเนินงานเพื่อรับการศึกษาดูงาน เป็นต้นโดยในแต่ละกิจกรรมมีการกำหนดทีมที่เป็นเจ้าภาพในการประสาน การดำเนินงาน และกำหนดวันเวลาที่จะดำเนินกิจกรรมร่วมกัน

ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน ดำเนินกิจกรรมตามที่ได้ออกแบบ กิจกรรมไว้ในขั้นตอนที่ 4 โดยทีมเจ้าภาพมีการประชาสัมพันธ์และประสานคน ประสานงาน ประสานด้านสิ่ง สนับสนุนการดำเนินงานให้สามารถดำเนินการได้ตามแผนทุกกิจกรรม

ขั้นตอนที่ 6 การประเมินสะท้อนผลลัพท์ ดำเนินการหลังการดำเนินการขั้นตอนที่ 5 การถอดบทเรียน ติดตามตรวจสอบและประเมินผลว่ากิจกรรมที่กำหนดไว้ทำให้งานบรรลุตามวัตถุประสงค์และผลลัพท์ที่กำหนดหรือไม่ อาจจะเป็นตารางเชื่อมโยงระหว่าง ผลลัพท์ ตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานที่มีข้อมูลประกอบ

### ส่วนที่ 3 ผลของรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ผลดังปรากฏตามตาราง 1

ตาราง 1 การเปรียบเทียบก่อนและหลังใช้รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม

ประเด็นการพิจารณา การเปลี่ยนแปลง	ผลที่เกิดจากรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน	
	ก่อนการจัดรูปแบบ	หลังการจัดรูปแบบ
1. จุดเสี่ยง	มีจุดเสี่ยง 3 จุดที่เกิดอุบัติเหตุหลายครั้งปีที่ผ่านมา มีเด็กเสียชีวิตจุดเสี่ยงยังไม่ได้รับการแก้ไข	จุดเสี่ยงทั้งสามจุดได้ถูกนำมาแก้ไขร่วมกัน เช่น การตีเส้นจราจร ตัดต้นไม้ปรับภูมิทัศน์ การปรับจุดขายสินค้าหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก การกำหนดและประกาศมาตรการทางสังคมในการใช้รถใช้ถนน ปรับพฤติกรรม การขับขี่ การจอดรถที่เป็นระเบียบ เป็นต้น
2. การสวมหมวกกันน็อค	การสวมหมวกกันน็อคผู้ปกครองร้อยละ 37.18 เด็ก ร้อยละ 3.72	ทั้งเด็กและผู้ปกครองสวมหมวกกันน็อค 100 เปอร์เซ็นต์
3. การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน	จัดประสบการณ์ให้กับเด็กรู้เพียงว่า คนเราเดินทางหรือขนส่งได้ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และบอกเด็กให้ทราบว่า พาหนะที่ใช้เดินทาง มี รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน เรือ	สาระการเรียนรู้ที่ 4 เรื่อง สิ่งต่าง ๆ รอบตัว เด็กได้เพิ่มหน่วยการเรียนรู้ ความปลอดภัยบนทางถนน จัดเป็นแผนการจัดการประสบการณ์ตลอดภาคเรียน และผลิตสื่อจำนวน 7 ชุดคือ ไฟจราจรจราจร สนุกกับเกมภาพตัดต่อ เดินทางปลอดภัย ทางม้าลาย พาเพลิน สามสีหาคู่ ตะกร้าไฟจราจรแสนสนุก กระดานแม่เหล็กชวนคิด
4. การสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน	ไม่เคยคิดถึงการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับใครหรือหน่วยงานใด ปัญหาจราจรหรือถนนเป็นเรื่องของเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเทศบาล เท่านั้น ต้องเข้ามาดูแล	เกิดความร่วมมือระหว่างศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ชุมชน เทศบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กส่งต่อไปยังผู้ปกครองและชุมชน
5. ความพึงพอใจต่อรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม	กลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 65.90 ไม่มีความพึงพอใจต่อรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม และมีความรู้สึกว่ามี ความรู้ถึงความปลอดภัยทุกครั้งที่จะจราจร เพื่อส่งบุตรหลานและ ร้อยละ 61.00 รู้สึกไม่สะดวกสบายในการจอดรถทุกครั้งที่มาโรงเรียน	กลุ่มเป้าหมาย ร้อยละ 98.50 มีความพึงพอใจต่อรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม และมีความรู้สึกชื่นชม ภูมิใจที่ได้ร่วมงานวิจัย รู้สึกถึงคุณค่าที่เกิดขึ้นจากงานวิจัย

ผลจากการดำเนินการตาม 6 ขั้นตอน ของ รูปแบบ 6 ก.สู่ความปลอดภัยทางถนน พบว่า สถานศึกษาแห่งนี้ได้รียกย่องให้เป็นศูนย์เด็กเล็กต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม จากคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เป็นสถานศึกษาดูงานจากหน่วยงานต่าง ๆ มากกว่า 50 แห่งจากทั่วประเทศ

## อภิปรายผล

1. สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนบริเวณโดยรอบสถานศึกษาพบว่าการเดินทางมาสถานศึกษาโดยส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.49 รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 12.21 และเดินมากับผู้ปกครอง ร้อยละ 1.30 สำหรับการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์พบว่าผู้ขับขี่ที่มารับส่งเด็ก ไม่สวมหมวกกันน็อก ร้อยละ 62.82 ในส่วนของเด็กนักเรียนที่โดยสารมา ไม่สวมหมวกกันน็อก 259 คน (ร้อยละ 96.28) ในปีการศึกษาที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เด็กปฐมวัยเสียชีวิต 1 คน จุดเสี่ยงสำคัญบริเวณรอบสถานศึกษามีจำนวน 3 จุด ได้มาโดยกิจกรรมการจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดจุดเสี่ยง สอดคล้องกับ Somudon (2011) ที่ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องการจัดการจุดเสี่ยงอันตรายโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ผลการศึกษา พบว่า การระบุจุดเสี่ยงอันตรายบริเวณชุมชนรอบมหาวิทยาลัยมหาสารคาม วิทยาเขตขามเรียง จำนวน 5 หมู่บ้าน โดยให้คนในชุมชนระบุตำแหน่งที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ลงบนแผนที่ชุมชนแล้วร่วมกันวิเคราะห์ วางแผนการปรับปรุงแก้ไข รวมทั้งร่วมกัน ปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายในเบื้องต้น พร้อมทั้งคัดเลือกจุดเสี่ยงอันตรายที่น่าสนใจ และสอดคล้องกับ Kanjanasantisuk (2009) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์และระบุตำแหน่งเสี่ยงอันตรายจากการจราจรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนบริเวณมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า การระบุจุดเสี่ยงอันตรายจากการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมนั้น จะเป็นทางเลือกอีกวิธีหนึ่งที่จะช่วยระบุตำแหน่งที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ขาดแคลนข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหรือมีข้อมูลไม่สมบูรณ์ อีกทั้งยังเป็นการสร้างความตระหนักรู้แก่ชุมชนและกระตุ้นให้เกิดจิตสำนึก ในเรื่องความสำคัญและความเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจร

ส่วนการศึกษสาเหตุและผลกระทบของปัญหาโดยใช้แผนภูมิต้นไม้ปัญหาพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่พาหนะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ขับรถเร็ว ขับรถย้อนศร เลี้ยวโดยไม่ให้สัญญาณไฟผู้ให้ข้อมูลมีความรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัยเมื่อมาจอรถเพื่อส่งบุตรหลานและรู้สึกไม่สะดวกสบายในการจอดรถทุกครั้งที่มาที่สถานศึกษาปีการศึกษาที่ผ่านมา มีผู้ประสบอุบัติเหตุหลายรายและมีเด็กของสถานศึกษาแห่งนี้เสียชีวิตหนึ่งราย สอดคล้องกับ Road Safety Academic Center (2018) ที่ได้จัดทำแนวทางการดำเนินงานและประเมินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ โดยกำหนดให้มีเครื่องมือ 5 ชิ้นที่ทำการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.ไปสู่ผลลัพธ์มีการใช้แผนภูมิต้นไม้ปัญหาเป็นการประมวลสถานการณ์อุบัติเหตุ

การเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ต่อก่อนและหลังเข้าร่วมวิจัยผลการประเมินความรู้เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของครูพบว่า หลังการเข้าร่วมวิจัยมีคะแนนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมวิจัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 สำหรับความรู้ที่ต้องการพัฒนาคือความต้องการการจัดทำแผนการจัดประสบการณ์และจัดทำสื่อด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมกับเด็กปฐมวัย สาเหตุที่ทำให้ผลของการเพิ่มขึ้นของคะแนนเนื่องจากครูได้เข้ามามีส่วนร่วมในการวิจัยทุกขั้นตอนและระหว่างการทำเนิการวิจัยได้มีการกำหนดกิจกรรมให้มีการพัฒนาความรู้และสมรรถนะเรื่องเทคนิคการสร้างสื่อจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยสำรวจ จากสถานีตำรวจภูธรเมืองอุบลราชธานี และผู้เชี่ยวชาญ จากสาขาวิชาการศึกษาปฐมวัยคณะครุศาสตร์มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี ให้กับครูทุกคน สอดคล้องกับ Chinawong (2012) ได้ทำการศึกษาการพัฒนาหลักสูตรเพื่อการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน พบว่ามีการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน มีการทำแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน สอดแทรกตลอดหลักสูตร ตั้งแต่เด็กแรกเริ่ม รวมทั้งคอยแนะนำและให้ความรู้ผู้ปกครองในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนจนทำให้เกิดการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและเป็นการปลูกจิตสำนึกที่ดีให้กับเด็กชั้นปฐมวัย

2. รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม หรือ รูปแบบ 6 ก. สู่ความปลอดภัยทางถนน พบว่ามี 6 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนที่ 1 การสร้างความสัมพันธ์เพื่อสร้างความร่วมมือ ประกอบด้วย กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ที่ดี กิจกรรมเลือกพื้นที่วิจัย กิจกรรมการเตรียมคนและเครือข่ายความร่วมมือ ขั้นตอน

ที่ 2 การประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ประกอบด้วยกิจกรรมการจัดทำแผนที่จุดเสี่ยง กิจกรรมการทำแผนภูมิต้นไม้ปัญหาขั้นตอนที่ 3 การกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงาน ขั้นตอนที่ 4 การออกแบบกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนขั้นตอนที่ 5 การดำเนินกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันและขั้นตอนที่ 6 การประเมินสะท้อนผลลัพธ์รูปแบบที่ค้นพบและถูกสร้างขึ้นนี้เป็นการกำหนดร่วมกันของผู้วิจัยและผู้เข้าร่วมวิจัยโดยใช้ หลักการใช้เครื่องมือ 5 ชิ้นทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.ไปสู่ผลลัพธ์ ของ Road Safety Academic Center (2018) ประกอบด้วย 1) สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ 2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา 3) บันไดผลลัพธ์ 4) การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน และ 5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ รูปแบบที่ค้นพบและหลักการใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น พบว่า มีความแตกต่างกันที่ขั้นตอนที่ 1 ซึ่งผู้วิจัยถือว่าความสำเร็จครั้งนี้ขั้นตอนนี้มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดี เลือกพื้นที่วิจัย การเตรียมคนและเครือข่ายความร่วมมืองานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นงานยากและซับซ้อน หากต้องการให้งานสำเร็จเกิดความต่อเนื่องและยั่งยืนจึงต้องทำในขั้นตอนที่ 1 นี้ให้ดี

3. ผลของรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม พบว่า ผลจากการดำเนินการตามขั้นตอนทั้ง 6 ขั้นตอน ดังกล่าวพบว่า สถานศึกษาแห่งนี้ได้ริบยกย่องให้เป็นศูนย์เด็กเล็กต้นแบบจากคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เป็นสถานที่ศึกษาดูงานจากหน่วยงานต่าง ๆ มากกว่า 50 แห่งจากทั่วประเทศ มีผลงานจากการจัดการจุดเสี่ยง การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนและภาคีเครือข่าย การสวมหมวกกันน็อค 100 เปอร์เซ็นต์ การจัดทำแผนการจัดการประสพการณ์และสื่อที่เป็นนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กปฐมวัย ครู ผู้ปกครอง และเด็ก มีจิตสำนึกร่วมเรื่องความปลอดภัยทางถนน

### การนำผลการวิจัยไปใช้

ผลของรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ทำให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ต่อ ได้รับยกย่องให้เป็นศูนย์เด็กเล็กต้นแบบ ดังนั้น สำนักงานเทศบาลนครอุบลราชธานี ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ต่อ เจ้าหน้าที่ตำรวจ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ผู้นำชุมชน บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หัวหน้าแขวงทางจังหวัดอุบลราชธานี ผู้นำชุมชนตัวแทนผู้ปกครองเด็กเป็นต้นควรประชุมร่วมกันอย่างน้อยปีละ 3 ครั้ง 1) การปรับแผนงาน โครงการหรือกิจกรรมร่วมกัน 2) การดำเนินการร่วมกัน และ 3) การประเมินผลร่วมกันในด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อความต่อเนื่องในการดำเนินการ

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรนำรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม (6 ก.สู่ความปลอดภัยทางถนน) ที่ได้ไปประยุกต์ใช้กับศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก หรือโรงเรียนในพื้นที่อื่น ๆ ให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่ เพื่อปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก ผู้ปกครองและชุมชน

### References

- Bangkok Business. (2019). *The Power of the Community to Build a Safe Road*. Retrieved from <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/854720> (in Thai)
- Chantawanit, S. (1988). *Data Analysis in Qualitative Research*. Bangkok: Chulalongkorn University. (in Thai)
- Chatripho, K., Boonsu, T., & Ngemwichit S. (2012). *The Form of Measures to Create Road Safety with Participation*. Academic Center for Road Safety. Road Safety Policy Foundation. Bangkok. (in Thai)



- Crane, P., & O'Regan, M. (2010). *On PAR Using Participatory Action Research to Improve Early Intervention*. Department of Families, Housing, Community Services and Indigenous Affairs, Australian Government.
- Ekakun, T. (2003). *Research Methodology in Behavioral and Social Sciences*. 3rd Edition, Ubon Ratchathani: Vidtaya Printing. (in Thai)
- Kanjanasantisuk, C. (2009). *Risk and Identification Analysis by Participation Methods of Community: A Case Study of Khon Kaen University*. Master of Engineering Thesis. Faculty of Engineering. Khon Kaen University. (in Thai)
- Chantawanit, S. (2003) *Data Collection Methods in Qualitative Research*. In *the Qualitative Research Handbook for Development, Uthai Dulyakasem, Editor*. 4th Edition: Research and Development Institute Khon Kaen University.
- Chinawong, K. (2012). *A Model for Creating a Road Safety Culture Through Participation of Pa Sak Sub-District, Muang District, Lamphun Province*. Faculty of Agriculture Chiang Mai University. (in Thai)
- Ministry of Public Health. (2018). *Death Data from Road Accidents in 2018*. Ministry of Public Health. (in Thai)
- Polpong, Nima & Petchuay, 2017 Development of Dengue Hemorrhagic Fever Prevention and Control Model with Community Participation. *The Southern College Network Journal of Nursing and Public Health*, 4(Special), 248-253.
- Road Safety Academic Center. (2018). *Process Driven Mechanism for the Establishment of 5 tools*. Retrieved from [www.roadsafetythai.org](http://www.roadsafetythai.org). (in Thai)
- Setthasathien, A. (2011). *Apply the Concept of the World Health Organization to the 5S Strategy for Accident Prevention Road According to the WHO Collaborating Center on Community Safety Promotion*. Karolinska Institute, Sweden. (in Thai)
- Somudon, T. (2011). *Management of Dangerous Risk Points with Community Participation in the Case of Communities Around Kham Riang Campus of Maha Sarakham University*. Master Degree of Engineering Thesis. Faculty of Engineering. Maha Sarakham University. (in Thai)
- Srisaat, B. (2010). *Preliminary Research*. 8th Edition, Bangkok: Suwiryasarn. (in Thai)
- Tatsiwat, C. (2009). *Participatory Action Research (PAR): A New Dimension of Research Methodology for Local Community Development*. Master of Arts Thesis. Graduate school. Ramkhamhaeng University. (in Thai)
- Thailand Development Research Institute. (2017). *Road safety*. Retrieved from <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/854720> (in Thai)
- Ubon Ratchathani Provincial Health Office. (2018). *Data of the Three Accident Bases in Ubon Ratchathani Province 2018*. Ubon Ratchathani Province. (in Thai)
- Wannarat, W. (2017). Test Scores and Grade Cuts. *Journal of Humanities and Social Sciences Rajapruuek University*, 2(3), 4-9. (in Thai)