

รูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดอุทัยธานี

The Model of Mobilization Organizational Measures on Road Safety, Uthai Thani

ฐวิช แสงแก้ว* ส.ม.

Tawich Sangkaew M.P.H

ศรินทรา แสงแก้ว** ส.บ.

Sarintra Sangkaew B.P.H.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุทัยธานี

Uthai Thani Provincial Public Health Office

Received: May 21, 2020 Revised: December 24, 2020 Accepted: Mach 10, 2021

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยและพัฒนาโดยใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสานทั้งการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ กำหนดขั้นตอนการดำเนินการ 3 ระยะ ระยะที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพและปัญหาการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน จังหวัดอุทัยธานี กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจรในหน่วยงานที่ผ่านการประเมิน จำนวน 15 แห่ง ระยะที่ 2 เพื่อพัฒนารูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 15 ท่าน และ ระยะที่ 3 เพื่อประเมินประสิทธิผลรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้รับผิดชอบงาน และบุคลากรในหน่วยงานที่ไม่เคยผ่านการประเมิน จำนวน 5 หน่วยงาน ระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ปี 2562-2563 การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์เอกสาร การสนทนากลุ่มแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณใช้สถิติเชิงพรรณนา และสถิติ Paired Sample t-test ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหา ผลการวิจัย พบว่า รูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่พัฒนาขึ้น ประกอบด้วย 7 องค์ประกอบ คือ 1) การสำรวจข้อมูล 2) การประเมินบริบทองค์กร 3) การประกาศนโยบายขององค์กร 4) การให้ความรู้ 5) การจัดกิจกรรมรณรงค์ภายในองค์กร 6) การเสริมสร้างแรงจูงใจ และ 7) การติดตามประเมินผล ผลการประเมินรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนพบว่า โครงสร้างขององค์ประกอบมีความเหมาะสมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาองค์ประกอบย่อยด้านความเหมาะสม ความเป็นไปได้ ความชัดเจน ความง่ายต่อการนำไปใช้อยู่ในระดับมากถึงมากที่สุด และหลังจากนำรูปแบบไปทดลองใช้ พบว่า องค์กรมีคุณภาพในการดำเนินงานตามรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนอยู่ในระดับมาก ผลการประเมินตามผลสะท้อนด้านพฤติกรรมกรการขับขี่ของบุคลากรในองค์กรพบว่า มีคะแนนพฤติกรรมกรการขับขี่ปลอดภัยเพิ่มขึ้นจากการเข้าร่วมโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.01$) ดังนั้นหากมีการนำรูปแบบนี้ไปปฏิบัติในพื้นที่จริง จะเกิดประสิทธิภาพได้ต้องมีการบูรณาการทำงานร่วมกันของภาคีเครือข่ายเพื่อความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดและการสนับสนุนจากผู้บริหารของหน่วยงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง อันจะนำไปสู่การปฏิบัติตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรในองค์กร ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

ABSTRACT

This research and development design uses a mixed method methodology that comprised of qualitative research and quantitative research. This research study was set up into three stage. Stage 1 aimed to studied states and problems of driving organization measures on road safety. The samples were 15 organization administrators and responsible person for through the road safety organization assessment. Stage 2 developed a model of driving organization measures on road safety, including 21 experts. Stage 3 evaluated organizations according to the model of driving organization measures on road safety, with five of failed assessment organizations. This research was introduced during 2019–2020. The data was collected by an analysis of the query documents focus group and questionnaires. The quantitative data was analyzed by using descriptive statistics, Paired Sample t–test and qualitative data were analyzed using content analysis. The results showed that a model of driving organization measures on road safety were 7 components included 1) Survey 2) Context assessment 3) Corporate policy announcement. 4) education 5) Campaign 6) Strengthening motivation and 7) Evaluation and follow up. An assessment the model of driving organization measures on road safety show that, the structure of components was the most appropriate. When considering sub–components as suitability , possibility , clarity , ease of use, they were High to very High levels. After actions model found that, the organizations had high quality in implementation of the model. The result of the evaluation on driving behaviors for road safety among personnel in the organization had significantly increased scores ($P < 0.01$). To effective and sustainability of the Uthai Thani model, it must be integrated to the collaborators of road safety networks at the provincial level and supported from organization Leader should be continuously offered, could lead personnel in the organization to compliance with road safety measures. The accident rate, Injury and death rate from road accidents would be decreased.

คำสำคัญ

รูปแบบการขับเคลื่อน

มาตรการองค์กร

ความปลอดภัยทางถนน

Keywords:

The Model of Mobilization

Organizational Measures

Road Safety

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก จากรายงานความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากถึง 1.35 ล้านคน อัตราตายเฉลี่ยทั่วโลกเท่ากับ 18 คน ต่อ 100,000 ประชากร และผู้เสียชีวิตมากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานและคนเดินถนน⁽¹⁾ องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety 2011-2020) และเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) สถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2561 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 22,491 คน ซึ่งสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก และประมาณการผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (60 คนต่อวัน) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หรือ ศปถ.(Road Safety Operation Center) จึงได้ผลักดันให้มีการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ด้านยานพาหนะปลอดภัย ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย และด้านการตอบสนองภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีลงครึ่งหนึ่งหรือต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน ทำให้การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตในปัจจุบันมีแนวโน้มที่ดีขึ้น แต่ประเทศไทยยังคงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและในอาเซียน⁽²⁾ และเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตลำดับต้น ๆ ของประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ และร้อยละ 74 เกิดกับรถ

จักรยานยนต์ สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดอุทัยธานี จากการบูรณาการ 3 ฐานข้อมูลตั้งแต่ปี 2560 - 2562 พบว่า ในแต่ละปีมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่า 100 ราย และมีอัตราการเสียชีวิตมากกว่า 30 ต่อแสนประชากร โดยในปี พ.ศ.2562 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวน 105 ราย ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรม การขับขี่ของบุคคลมากที่สุด จังหวัดอุทัยธานีได้ดำเนินมาตรการสร้างความร่วมมือทุกภาคส่วนในการแก้ไขจุดเสี่ยง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน แต่ยังไม่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกับได้มีนโยบายให้หน่วยงานราชการและท้องถิ่นขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนตามมติของคณะรัฐมนตรี เพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในองค์กรและบูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการผลักดันการสร้างความรู้ความเข้าใจและจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน⁽³⁾ จากการทำงานส่งเสริมมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดอุทัยธานี ปี 2559 มีหน่วยงานผ่านการประเมินเป็นองค์กรต้นแบบ “ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์” เพียง 16 แห่ง ประกอบด้วยหน่วยงานด้านสุขภาพ (โรงพยาบาล/สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ) 11 แห่ง สถานศึกษา(โรงเรียน) 3 แห่ง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล) 2 แห่ง ทั้งนี้เนื่องจากขาดรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสมสอดคล้องกับบริบทของหน่วยงานในจังหวัด ทำให้มาตรการหรือกฎเกณฑ์การควบคุมพฤติกรรม การขับขี่ของกลุ่มคนในองค์กร เพื่อให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนได้แก่ การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีวินัยและ

ปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะให้มีความปลอดภัยยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร และผู้วิจัยเห็นว่าหากหน่วยงานภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นแบบอย่างแก่ชุมชนในการพัฒนามาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยจัดพื้นที่เขตปลอดภัย (Safe Zone) จากอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีวินัยและปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะให้มีความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยปลูกฝังให้บุคลากรปฏิบัติเป็นกิจวัตรประจำวันและหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติได้ ดังนั้น จึงสนใจศึกษาถึงองค์ประกอบของรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดอุทัยธานีควรเป็นอย่างไร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพและปัญหาการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน จังหวัดอุทัยธานี พัฒนารูปแบบและประเมินประสิทธิผลของรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดอุทัยธานี เพื่อนำผลไปส่งเสริมให้หน่วยงานหรือองค์กรในจังหวัดนำไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลในการเสริมสร้างพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย โดยนอกจากให้ความปลอดภัยแก่บุคลากรแล้วยังช่วยส่งเสริมให้กลุ่มผู้มารับบริการอื่นๆขององค์กรได้ปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน⁽⁴⁾ จึงเป็นแนวทางหนึ่งในการเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานและช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดอุทัยธานีได้ต่อไป

วัตถุประสงค์และวิธีการศึกษา

การวิจัยเป็นการวิจัยและพัฒนา โดยใช้รูปแบบการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed-method Research)

ทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ มีขั้นตอนดำเนินการวิจัยแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 การศึกษาสภาพและปัญหาการดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดอุทัยธานี โดยศึกษาหลักการเบื้องต้นการดำเนินงานจากเอกสารแนวคิดการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และศึกษาข้อมูลสภาพและปัญหาการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนนในหน่วยงานจังหวัดอุทัยธานีที่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานและผ่านการประเมินมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน ในปี พ.ศ.2561 จำนวน 15 แห่ง ประกอบด้วยองค์กรด้านสุขภาพ (โรงพยาบาล, สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ) จำนวน 6 แห่ง โรงเรียน จำนวน 1 แห่ง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 8 แห่ง กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจร จำนวน 30 คน โดยเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) และใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เครื่องมือที่ใช้เป็นแนวคำถามทางการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview Guideline) และเก็บข้อมูลการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยใช้การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant Observation) และเก็บข้อมูลพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยของบุคลากร โดยใช้แบบสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของบุคลากรในหน่วยงาน

ระยะที่ 2 การพัฒนารูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในระยะที่ 1 มาเป็นกรอบคิดในการพัฒนาและยกยกร่างรูปแบบการขับเคลื่อน

มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยใช้วิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) จำนวน 15 คน ประกอบด้วย หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ บุคลากรจากแขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท สำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจภูธรอำเภอเมืองฯ ที่ปฏิบัติงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) และผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนของโรงพยาบาล และการวิเคราะห์เนื้อหาเชิงคุณภาพ จากนั้นเสนอร่างรูปแบบให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจสอบรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน โดยใช้แบบประเมินคุณภาพแบบมาตรวัดประมาณค่า 5 ระดับ เพื่อตรวจสอบคุณภาพของรูปแบบใน 4 มิติ คือ ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ ความชัดเจน และความง่ายต่อการนำไปใช้ เพื่อยืนยันรูปแบบและดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอีกครั้ง สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่ามัธยฐาน ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์

ระยะที่ 3 การประเมินประสิทธิผลของรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดอุทัยธานี ผู้วิจัยนำรูปแบบที่ผ่านกระบวนการยืนยันรูปแบบจากระยะที่ 2 มาดำเนินการทดลองปฏิบัติในพื้นที่จริง โดยเลือกพื้นที่เป้าหมายการวิจัยแบบเจาะจงเป็นหน่วยงานที่สมัครใจเข้าร่วมโครงการ จำนวน 5 หน่วยงาน คือ โรงพยาบาลหนองขาหย่าง โรงพยาบาลบ้านไร่ เทศบาลตำบลหนองขาหย่าง องค์การบริหารส่วนตำบลหนองฉาง และองค์การบริหารส่วนตำบลไผ่เขียว กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการประเมินคุณภาพตามโครงสร้างรูปแบบ ประกอบด้วย ผู้บริหาร ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุและตัวแทนบุคลากรของหน่วยงานๆ ละ 5 คน รวมจำนวน 25 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบประเมินคุณภาพตาม

โครงสร้างรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน แบบมาตรวัดประมาณค่า 5 ระดับ และการประเมินตามผลสะท้อนของรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จากพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของบุคลากรภายในองค์กรทุกคน โดยใช้แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ผ่านการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือจากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน วิเคราะห์หาค่าความเที่ยง (Reliability) ใช้วิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.76⁽⁵⁾ เพื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของบุคลากรในหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการวิจัย กลุ่มตัวอย่างเป็นบุคลากรทุกคนในหน่วยงานที่ปฏิบัติงานช่วงระยะเวลาที่เก็บข้อมูลการวิจัย จำนวน 402 คน แบบหนึ่งกลุ่มวัดผลก่อนหลัง (One Group Pretest – Posttest Design) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติ Paired Sample t-test กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการวิจัย

1. สภาพและปัญหาการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน จากการศึกษา พบว่า

1) หลักการเบื้องต้นของการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน เป็นวิธีการที่ตั้งเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับในการดูแลบุคลากรของตนเองที่ใช้ยานพาหนะทุกประเภทในการเดินทาง โดยประยุกต์แนวคิดทฤษฎีทางสุขภาพกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model⁽⁶⁾ และกฎบัตรออตตาวา (Ottawa Charter) และแบบจำลองการปฏิสัมพันธ์กันของ

มนุษย์กับปัจจัยต่าง ๆ ระหว่าง คน ยานพาหนะ สภาพแวดล้อม และข้อมูล ภายใต้ปัจจัยที่เหมือนกัน 3 ตัวแปรที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของมนุษย์⁶ ได้แก่ บุคคล สังคม และสิ่งแวดล้อม หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติในการพัฒนามาตรการความปลอดภัยทางถนนภายในองค์กรมี 2 มิติ⁶ คือ มิติด้านการประเมินผลองค์กรที่มีมาตรการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน คือ 1) การสร้างการรับรู้และการมีส่วนร่วมของบุคลากรในองค์กร 2) การสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อความปลอดภัยทางถนนในองค์กร 3) การมีประสิทธิผลและความยั่งยืนในการปฏิบัติ 4) การควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามมาตรการองค์กร และมิติด้านแนวทางการพัฒนามาตรการความปลอดภัยทางถนนภายในองค์กร มีแนวทางปฏิบัติ 6 ขั้นตอน ประกอบด้วย 1) การมีนโยบายชัดเจน 2) การมีคณะทำงานจากทุกระดับ 3) การมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ชัดเจน 4) การมีมาตรการที่เป็นจริงและทำได้ 5) การสื่อสารทำความเข้าใจก่อนเริ่มมาตรการ 6) การติดตามต่อเนื่องเพื่อพัฒนา ดำเนินการโดยยึดหลักการมีส่วนร่วมของบุคลากรเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามมาตรการองค์กรอย่างสม่ำเสมอ

2) สภาพและปัญหาการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน กลุ่มผู้บริหารส่วนใหญ่มีความเห็นว่า “ที่ผ่านมามีการดำเนินการเนื่องจากเป็นนโยบายของรัฐบาลและจังหวัด แต่ละหน่วยงานจะมีการกำหนดเป้าหมาย การจัดตั้งคณะทำงาน การรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงและจุดเสี่ยงภายในองค์กร และกำหนดมาตรการให้บุคลากรมีการปฏิบัติตามพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนให้ดีขึ้น และติดตามประเมินผลโดยผู้รับผิดชอบงาน ความพร้อมด้านบุคลากรที่รับผิดชอบและงบประมาณสนับสนุน ทำให้การดำเนินโครงการมีความสำเร็จมากขึ้น”

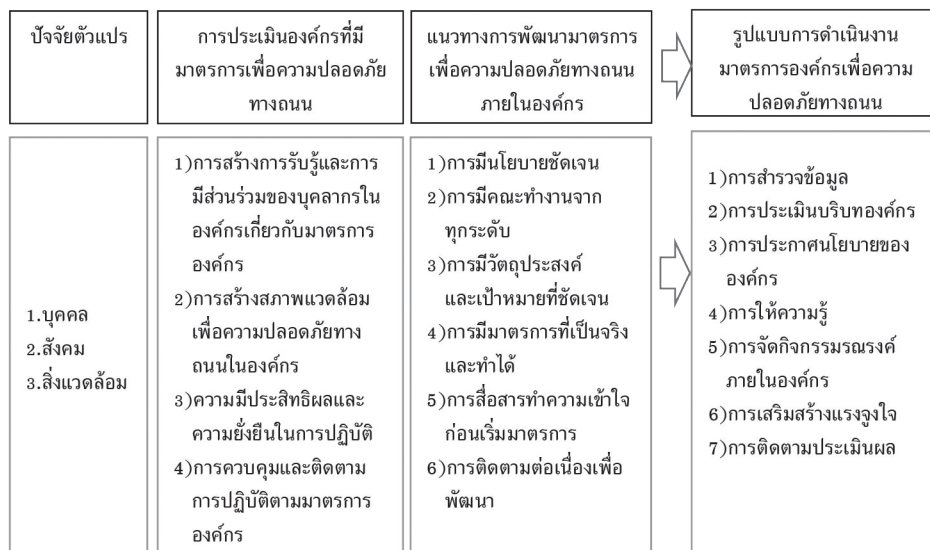
ส่วนกลุ่มผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนให้ความเห็นว่า “โครงการโดยรวมช่วยกระตุ้นบุคลากรให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านการขับขี่ปลอดภัยและการปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มขึ้น เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ดื่มสุราระหว่างขับขี่ และเป็นตัวอย่างแก่บุคคลภายนอกที่มาติดต่องานได้” กลุ่มผู้รับผิดชอบงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความเห็นเพิ่มเติมว่า “โครงการนี้บาง อปท. มีการขยายผลลงไปในพื้นที่รับผิดชอบและชุมชนให้ความสนใจตอบรับดี มีการสร้างความร่วมมือในระดับจังหวัด ได้แก่ การจัดทำบันทึกข้อตกลง(MOU)ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรระหว่างหน่วยงานกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด การร่วมกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในการจัดหาหมวกนิรภัยราคาถูกมาสนับสนุนบุคลากรที่ยังไม่มีหมวกนิรภัยเพื่อส่งเสริมกิจกรรมสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้หน่วยงานยังได้จัดกิจกรรมให้ความรู้ และมีการกำหนดบทลงโทษทั้งเชิงบวกและเชิงลบแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการขององค์กรหลากหลายรูปแบบตามบริบทของหน่วยงาน เช่น การปรับให้นำขยะมาแลกหมวกนิรภัยกรณีที่ไม่มีหมวกนิรภัยเข้ามาภายในองค์กร การว่ากล่าวตักเตือน การจ่ายค่าปรับเป็นเงินรายวัน การเสนอผู้บริหารเพื่อพิจารณาไม่ขึ้นเงินเดือน การจับบอร์ดขึ้นชมบุคลากรที่ปฏิบัติตามมาตรการสม่ำเสมอ”

ด้านปัญหาอุปสรรคการดำเนินงาน กลุ่มผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานส่วนใหญ่ให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ ผู้บริหารบางแห่งไม่ให้ความสำคัญต่อโครงการ บางแห่งให้ความสำคัญแต่ยังไม่มีส่วนในการนำหรือให้ความมั่นใจแก่บุคลากรภายในองค์กร ทำให้การดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร บุคลากรบางส่วนไม่ให้ความ

ร่วมมือในการดำเนินงานมาตรการองค์กรและปฏิบัติ พฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนไม่ต่อเนื่อง บางส่วนมีทัศนคติส่วนบุคคลที่ไม่ถูกต้อง เช่น สวมหมวกนิรภัยทำให้การขับขี่ไม่สะดวก ยุ่งยาก การเดินทางไกลไม่จำเป็นต้องคาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัย ความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของบุคลากรมีน้อย ไม่เห็นประโยชน์ที่จะได้จากการปฏิบัติตามมาตรการของหน่วยงานที่กำหนดขึ้น หน่วยงานมีงบประมาณไม่เพียงพอในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในองค์กรให้เอื้อต่อการส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน สภาพยานพาหนะไม่พร้อมใช้ เช่น ไม่มีไฟเลี้ยว ไม่มีเข็มขัดนิรภัย การดำเนินงานในหลายหน่วยงานขับเคลื่อนโดยผู้รับผิดชอบหลักเท่านั้น ขาดการวัดผลติดตามอย่างต่อเนื่อง แต่โดยส่วนใหญ่ทั้งสองกลุ่มเห็นว่าควรมีการประกาศนโยบายความปลอดภัยทางถนนขององค์กรให้มีความชัดเจน จัดกิจกรรมกระตุ้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างมาตรการที่เหมาะสมตรง

กับความต้องการของบุคลากรในหน่วยงาน และมีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

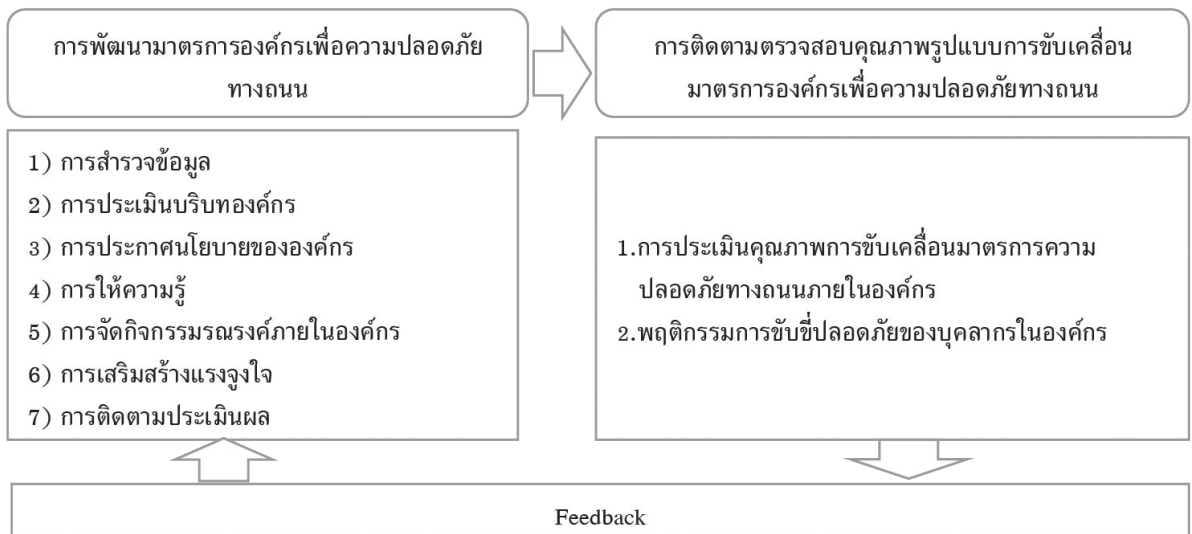
2.การพัฒนาแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จากผลการศึกษาสภาพและปัญหาการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนนในระยะที่ 1 ผู้วิจัยนำข้อมูลมาทำการร่างรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นรูปแบบที่พัฒนามาจากหลักการเบื้องต้นของการดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน ที่มีโครงสร้างประกอบด้วย 2 มิติ และแนวคิดภายใต้ปัจจัยตัวแปรด้านบุคคล สังคม สิ่งแวดล้อม⁽⁶⁾ และการศึกษาสภาพปัญหาของการดำเนินงาน สามารถนำมาร่างเป็นรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ที่มีโครงสร้างความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน โดยมีองค์ประกอบ 7 กิจกรรม ดังรูป



รูปที่ 1 รูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Pre-model)

ผู้วิจัยนำร่างรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 15 คน เพื่อให้ข้อเสนอแนะ หลังจากปรับปรุงแก้ไขแล้วได้เสนอให้ผู้เชี่ยวชาญประเมินคุณภาพของรูปแบบอีกครั้ง พบว่า โครงสร้างรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนมีความเหมาะสมอยู่ในระดับมาก โดยผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นสอดคล้องกันในทุกประเด็น และผลการตรวจสอบคุณภาพของรูปแบบตามประเด็นความเหมาะสม ความเป็นไปได้ ความชัดเจน และความง่ายต่อการนำรูปแบบไปใช้ในการดำเนิน

งานอยู่ในระดับมากถึงมากที่สุด โดยผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นไม่สอดคล้องกันในองค์ประกอบย่อยของประเด็นการเสริมสร้างแรงจูงใจเกี่ยวกับการให้ขึ้นเงินเดือนพิเศษ และจากข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ พบว่า องค์ประกอบด้านการสร้างแรงจูงใจควรเพิ่มประเด็นย่อยเกี่ยวกับการยกย่อง ชื่นชมบุคลากรที่ปฏิบัติตามมาตรการสม่ำเสมอ และการให้คะแนนความดีแบบสร้างสรรค์ เช่น ให้คะแนนเป็นทีมหรือแผนก นำเสนอรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนเป็นรูปภาพ ดังนี้



รูปที่ 2 รูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Post-model)

3.การประเมินประสิทธิผลของรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน มีผลการวิจัยดังนี้

1)ข้อมูลทั่วไปของประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 265 คน (65.9%) เป็นเพศชาย จำนวน 137 คน (34.1%) เป็นกลุ่มผู้บริหารและหัวหน้างานในองค์กร 91 คน (21.6%) และกลุ่ม

ผู้ปฏิบัติงานในองค์กร 311 คน (78.4%) อายุระหว่าง 41 – 50 ปี มากที่สุด จำนวน 202 คน (50.2%) ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด จำนวน 146 คน (36.3%) รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของประชากรที่ศึกษา (n= 402)

| ลักษณะทั่วไปของประชากรที่ศึกษา | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| เพศ | | |
| ชาย | 137 | 34.1 |
| หญิง | 265 | 65.9 |
| ระดับการปฏิบัติงานในองค์กร | | |
| กลุ่มผู้บริหาร/หัวหน้างาน | 91 | 22.6 |
| กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน | 311 | 77.4 |
| อายุ | | |
| อายุ 21 - 30 ปี | 18 | 4.5 |
| อายุ 31 - 40 ปี | 108 | 26.9 |
| อายุ 41 - 50 ปี | 202 | 50.2 |
| อายุ 51 - 60 ปี | 74 | 18.4 |
| อายุเฉลี่ย = 43.1 ปี อายุน้อยสุด= 21 ปี อายุมากที่สุด= 59 ปี S.D.=7.88 | | |
| ระดับการศึกษา | | |
| ประถมศึกษา | 131 | 32.6 |
| มัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา | 105 | 26.1 |
| ปริญญาตรี | 146 | 36.3 |
| สูงกว่าปริญญาตรี | 20 | 5.0 |

2) ผลการประเมินคุณภาพตามโครงสร้างรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย จำนวน 20 คน (80%) เพศหญิง จำนวน 5 คน (20%) อายุระหว่าง 41 - 50 ปี มากที่สุด จำนวน 16 คน (64%) เป็นกลุ่มผู้บริหารและหัวหน้างานในองค์กร จำนวน 10 คน (40%) และกลุ่มผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุขององค์กร

จำนวน 6 คน (24%) และกลุ่มผู้ปฏิบัติงานในองค์กร จำนวน 9 คน (36%) โดยหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการ มีผลการประเมินคุณภาพตามโครงสร้างรูปแบบการดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยรวมอยู่ในระดับมาก องค์กรประกอบที่ 3 มีค่าสูงสุด และองค์กรประกอบที่ 6 มีค่าต่ำสุด

3) ผลการประเมินตามผลสะท้อนด้านพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยของบุคลากรภายในองค์กร พบว่า เมื่อเปรียบเทียบพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยของบุคลากร พบว่า คะแนนเฉลี่ยรวม พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของบุคลากรในองค์กรก่อนการจัดโปรแกรม มีค่าเฉลี่ยรวม 43.09 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.00 หลังการจัดโปรแกรมมีค่า

เฉลี่ยรวม 66.56 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.98 เมื่อนำไปทดสอบทางสถิติแล้ว พบว่า ค่าคะแนนเฉลี่ยรวม พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของบุคลากรในองค์กร หลังการจัดโปรแกรมสูงกว่าก่อนการจัดโปรแกรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.001 (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยของบุคลากรก่อน และหลังการเข้าร่วมโครงการ

| การปฏิบัติตัว | n | Mean | S.D. | df | t |
|---------------------|-----|-------|------|-----|-----------|
| ก่อนเข้าร่วมโครงการ | 402 | 43.09 | 4.00 | 401 | -94.34*** |
| หลังเข้าร่วมโครงการ | 402 | 66.56 | 2.98 | | |

อภิปรายผล

1. สภาพและปัญหาการดำเนินงานขับเคลื่อนมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในองค์กร พบว่า 1) หลักการเบื้องต้นในการดำเนินงานมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 2 มิติ คือ เกล็ดการดำเนินงานและกระบวนการพัฒนาที่สัมพันธ์ ต่อเนื่องกัน โดยมุ่งให้เกิดกระบวนการดำเนินงานอย่าง เป็นระบบและมีขั้นตอนในการสร้างการรับรู้และการมีส่วนร่วมของบุคลากรในองค์กรเกี่ยวกับมาตรการ องค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน การสร้างสภาพแวดล้อมภายในองค์กร การมีประสิทธิผลและความ ยั่งยืนในการปฏิบัติ การควบคุมและติดตามการปฏิบัติ ตามมาตรการองค์กร ดำเนินการโดยยึดหลักการมีส่วนร่วมของบุคลากรภายในหน่วยงาน โดยมีการกำหนด เป้าหมาย จัดตั้งคณะทำงานภายในองค์กร จัดเก็บ ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงและจุดเสี่ยงภายในองค์กร กำหนดมาตรการองค์กรเพื่อแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนน การปฏิบัติตามมาตรการ และการติดตาม

ประเมินผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของปริชา วิหคโตและคณะ⁽⁷⁾ ที่ว่า การป้องกันอุบัติเหตุ (accident prevention) หมายถึง ระบบการควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นกระบวนการ ซึ่งหมายถึงกิจกรรม (activity) ที่ทำอย่างมีขั้นตอน และกิจกรรมที่ทำนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น และสอดคล้องกับการวิจัยของประวิช ขุนนิคมและคณะ⁽⁸⁾ ที่ว่า การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะต้องดำเนินการโดยใช้แนวคิด การมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนแบบประชารัฐ และ 2) สภาพและปัญหาการดำเนินงานขับเคลื่อนมาตรการ องค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กลุ่มตัวอย่างให้ ความเห็นต่อการดำเนินงานโดยรวมว่าเป็นโครงการ ที่ดี สามารถกระตุ้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของ บุคลากรภายในองค์กรด้านการสวมหมวกนิรภัย ด้าน พฤติกรรมการขับขี่รถ และเป็นตัวอย่างที่สามารถ ขยายผลไปสู่บุคคลภายนอกที่มาติดต่อกับหน่วย

งานได้ ปัญหาอุปสรรคที่ทำให้การดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จเกี่ยวข้องกับการให้ความสำคัญของผู้บริหารซึ่งยังไม่มากพอที่จะทำให้บุคลากรปฏิบัติตามมาตรการอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้อาจเนื่องจากวัฒนธรรมหรือบริบทขององค์กรนั้นผู้บริหารมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานและมีอิทธิพลกับคนในองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกชกร เมืองวงศ์⁽⁹⁾ ที่พบว่า ความพึงพอใจในการทำงานด้านนโยบายและด้านลักษณะงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้นำที่ให้การสนับสนุนและพฤติกรรมของผู้นำแบบมีส่วนร่วมสำหรับประเด็นผู้ดำเนินการหลักส่วนใหญ่จะเป็นผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุของหน่วยงาน การวัดผลติดตามไม่ต่อเนื่อง บุคลากรภายในองค์กรส่วนใหญ่ไม่เข้าใจกระบวนการในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ทศนคติที่ไม่ถูกต้องและความใส่ใจของบุคลากรในการปฏิบัติตามมาตรการองค์กรยังมีน้อยนั้น อาจเป็นปัญหาในเรื่องของการสื่อสารนโยบายและปัจจัยที่กล่าวมานั้นมีความสัมพันธ์ส่งผลซึ่งกันและกัน จึงทำให้ขาดการรับรู้และการยอมรับจากบุคลากรอื่น ๆ ภายในองค์กร ทำให้การมีส่วนร่วมน้อยตามไปด้วย ซึ่งสอดคล้องกับข้อค้นพบจากการถอดบทเรียนการดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของมหาวิทยาลัยแม่โจ้โดยส่วนแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.)⁽¹⁰⁾ ที่ว่า การดำเนินงานมาตรการองค์กรของมหาวิทยาลัยแม่โจ้ในทุกกิจกรรมจะอาศัยการมีส่วนร่วมในทุกกระดับและผลงานวิจัยของ กิตติ อินทรกุล⁽¹¹⁾ ที่ว่า กิจกรรมในการสื่อสารและถ่ายทอดนโยบายไปสู่ผู้ปฏิบัติที่มีความไม่ชัดเจนนั้น อาจทำให้เกิดการบิดเบือนของนโยบายและทำให้การปฏิบัติไม่ประสบความสำเร็จ แต่ผู้ให้ข้อมูลโดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการประกาศ

นโยบายในระดับองค์กร การจัดกิจกรรมรณรงค์กระตุ้นให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การสร้างมาตรการที่เหมาะสมและตรงกับปัญหาความต้องการของบุคลากรในหน่วยงาน และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นกระบวนการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติภายในองค์กร สำหรับด้านพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของบุคลากรภายในองค์กรที่ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า ส่วนใหญ่รับรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยป้องกันความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่ยังมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถยนต์ และการใช้ยานพาหนะที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งเป็นผลมาจากทัศนคติ ประสพการณ์ที่ตนเองมีอยู่และความเคยชิน ทำให้ส่งผลต่อการขาดความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและมีผลกระทบต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยและการไม่เห็นประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิบัติตามมาตรการขององค์กร สอดคล้องกับการศึกษาของพินดา เทพชาลีและคณะ⁽¹²⁾ ที่พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคการศึกษาเพื่อปวงชน คือ ทัศนคติ และการศึกษาของตรีอมร วิสุทธิศิริ⁽¹³⁾ ที่พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการศึกษาของวีระ กสานติกุลและคณะ⁽¹⁴⁾ ที่พบว่า ปัจจัยด้านยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ไฟหน้า ไฟท้าย เบรก เกียร์ และกระจกมองหลัง เป็นต้น

2.รูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน โครงสร้างของรูปแบบประกอบด้วย 7 ขั้นตอน คือ ขั้นที่ 1 การสำรวจข้อมูล ขั้นที่ 2 การประเมินบริบทองค์กร ขั้นที่ 3 การประกาศนโยบายขององค์กร ขั้นที่ 4 การให้ความรู้ ขั้นที่ 5 การจัดกิจกรรมรณรงค์ภายในองค์กร ขั้นที่ 6 การเสริมสร้างแรงจูงใจ ขั้นที่ 7 การติดตามประเมินผลซึ่งมีความสอดคล้องใกล้เคียงกับแนวทางของศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน⁽¹⁵⁾ ที่เสนอตัวอย่างการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนนในองค์กรประกอบด้วย การกำหนดนโยบายองค์กรโดยความร่วมมือจากผู้บริหาร การกำหนดโครงสร้างและบทบาทหน้าที่การทำงาน การเปิดตัวมาตรการความปลอดภัยทางถนน การดำเนินงานตามแผน การประชาสัมพันธ์ การสรุปผลการดำเนินงาน การประเมินผลการดำเนินงาน และการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยการนำไปใช้ต้องคำนึงถึงบริบทขององค์กรเป็นหลัก

3.การประเมินประสิทธิผลรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนพบว่า องค์กรมีการดำเนินงานได้คุณภาพตามโครงสร้างรูปแบบในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากหน่วยงานที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดสมัครใจเข้าร่วมโครงการ รวมถึงการที่รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกภาคส่วนนำสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และรูปแบบที่กำหนดขึ้นผ่านการคิดจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ เมื่อมีการนำมาดำเนินการตามองค์ประกอบของรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง เช่น การประกาศนโยบายเพื่อให้บุคลากรต้องปฏิบัติและตอบสนองเป้าหมายการเป็นองค์กรความปลอดภัยทางถนน มีกระบวนการให้ความรู้เพื่อสร้าง

ความเข้าใจและการรับรู้แก่บุคลากรภายในองค์กร และการจัดกิจกรรมกระตุ้นหรือสร้างบรรยากาศให้เกิดการปฏิบัติตามมาตรการองค์กร ทำให้บุคลากรภายในองค์กรเกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นและให้ความใส่ใจ ร่วมมือดำเนินการตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของนัศรัสม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์⁽¹⁶⁾ ที่พบว่า ผู้ที่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจรจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจรและการศึกษาของกรพินธุ์ สีสาววัฒน์⁽¹⁷⁾ ที่พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และผลการประเมินองค์ประกอบที่ 3 และ 5 มีค่าสูงสุด อาจเนื่องมาจากการประกาศเป็นนโยบายขององค์กรทำให้การปฏิบัติมีความเข้มแข็งมากขึ้น และการจัดกิจกรรมรณรงค์นั้นหน่วยงานมีการจัดทำแผนพัฒนาที่ผ่านการคิดและตกลงร่วมกันและมีระยะเวลาที่จะดำเนินการตามแผนอย่างชัดเจน สำหรับองค์ประกอบที่ 7 มีค่าต่ำสุด อาจเป็นเพราะการให้รางวัลตอบแทนมีความหลากหลายในทางความคิด เช่น คำชมเสริมแรงทางบวก รางวัลพิเศษ เพิ่มขึ้นเงินเดือน ใบประกาศ การยกย่องเชิดชูเกียรติ ซึ่งรางวัลตอบแทนบางอย่างที่เป็นรางวัลพิเศษอาจทำไม่ได้เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ เช่น การให้หมวกนิรภัย การเพิ่มขึ้นเงินเดือน และผลการประเมินตามผลสะท้อนของรูปแบบ การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนพบว่า คะแนนเฉลี่ยรวมพฤติกรรมการขับซึ่ปลอดภัยของบุคลากรในองค์กรหลังการจัดโปรแกรมสูงกว่าก่อนการจัดโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งโดยรวมถือว่าเป็นที่น่าพอใจในด้านการเปลี่ยนแปลง

พฤติกรรมของบุคลากรในองค์กรด้านการสวมหมวกนิรภัย ด้านพฤติกรรมการขับขี่ และการเป็นตัวอย่างที่สามารถขยายผลต่อไปสู่อุบัติเหตุอื่น ๆ ในชุมชน รวมถึงการมีส่วนร่วมในการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่สามารถเป็นองค์กรต้นแบบได้ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากหน่วยงานมีการประกาศนโยบายเพื่อความปลอดภัยทางถนนให้บุคลากรรับทราบโดยทั่วถึงกัน การจัดกิจกรรมให้ความรู้ การจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรแก่บุคลากรเป็นระยะเพื่อกระตุ้นให้เกิดความตื่นตัวภายในองค์กร ทำให้คะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรหลังได้รับโปรแกรมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของปราณี ทองคำ และคณะ⁽¹⁸⁾ ที่พบว่า นักเรียนที่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยสูงจะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนที่มีความรู้ดังกล่าวต่ำกว่า รวมทั้งการศึกษาของจิตต์จี จิตต์พิศาล และคณะ⁽¹⁹⁾ ที่พบว่า การมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น ทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มมากขึ้น และสอดคล้องกับการศึกษาของศิริโรตม์ พรหมวิหาร⁽²⁰⁾ ที่ได้ศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ผลการศึกษา พบว่า การปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากเข้าร่วมกิจกรรมมีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรม และการศึกษาของมะลิ โพธิพิมพ์และคณะ⁽²¹⁾ ที่พบว่า การจัดโปรแกรมเสริมความรู้ การประกาศใช้นโยบาย การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรแก่นักศึกษา อาจารย์และบุคลากร ทำให้คะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการหลังการจัด

โปรแกรมสูงกว่าก่อนจัดโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากผลการวิจัยโดยรวมทำให้เชื่อได้ว่า รูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน สามารถช่วยในการแก้ปัญหาด้านคุณภาพการดำเนินงานมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนขององค์กรได้ โดยขั้นตอนวิธีการทั้งหมดของรูปแบบการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนนี้ ขอเสนอแนะ การนำผลวิจัยไปใช้ ผู้บริหารควรติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนขององค์กรอย่างจริงจัง และควรสร้างแรงจูงใจ สนับสนุนให้เกิดการปฏิบัติที่ยั่งยืนภายในองค์กร และเป็นแบบอย่างให้กับหน่วยงานอื่น ๆ และการวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาวิจัยการพัฒนาที่หลากหลายรูปแบบและขยายขอบเขตไปสู่หน่วยงานอื่น ๆ เพื่อให้เหมาะสม สอดคล้องกับบริบทและความต้องการของแต่ละองค์กร

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยครั้งนี้ได้รับความอนุเคราะห์จากผู้มีพระคุณหลายท่าน นับแต่นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดอุทัยธานี นายแพทย์เชี่ยวชาญด้านเวชกรรมป้องกันและแผนงานส่วนสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัดที่สนับสนุนทุนดำเนินโครงการ รวมถึงหัวหน้าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุทัยธานี ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจังหวัดอุทัยธานี และผู้แทนตำรวจภูธรอำเภอเมืองอุทัยธานี ที่ปฏิบัติงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งเป็นที่ปรึกษาและให้คำแนะนำผู้วิจัยมาโดยตลอด รวมถึงเครือข่ายการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุทัยธานี ที่ได้ร่วมสนับสนุน

และติดตามการดำเนินงานโครงการ ซึ่งผู้วิจัยใคร่ขอ
ทราบขอพระคุณมา ณ ที่นี้ นอกจากนี้ผู้วิจัยใคร่ขอ
ขอพระคุณผู้อำนวยการโรงพยาบาล นายกเทศมนตรี
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลและบุคลากรของหน่วย
งานในพื้นที่ดำเนินโครงการวิจัยทุกท่าน ที่ให้ความช่วย
เหลือ ความร่วมมือในการให้ข้อมูลและสนับสนุนให้
งานสำเร็จลุล่วง

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018. [cited 2019 Oct 2]. Available from <http://www.who.int>>2018
2. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร กระทรวงคมนาคม. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม; 2561.
3. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แนวทางปฏิบัติงานในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี; 2559.
4. สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. ครึ่งทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. นนทบุรี ; 2559.
5. นิทรา กิจธีระวุฒิมงษ์. การวิจัยทางการสาธารณสุข: จากหลักการสู่การปฏิบัติ. พิษณุโลก. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยนเรศวร; 2560.
6. ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. แนวคิดและบทเรียนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพฯ; 2561
7. ปรีชา วิหคโต และคณะ. การวิเคราะห์ลักษณะ สาเหตุและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษาระดับประถมศึกษา. กรุงเทพฯ : สำนักงานป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี; 2540.
8. ประวิช ขุนนิคม, ชัยวุฒิ บัวทอง, ก่อเดช ยะลา, และ

อัญชลี ปากลาว. แนวทางการจัดการอุบัติเหตุจากการจราจรของอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่. เอกสารบทความย่อยผลงานวิชาการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 13. ขอนแก่น; 2560.

9. กชกร เมืองวงศ์. พฤติกรรมของผู้ที่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในการทำงานของพนักงานบริษัทเอกชนในกรุงเทพมหานคร. สารนิพนธ์ บ.ม.(การจัดการ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ; 2557.

10. แผนงานส่วนสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สจร). โครงการสานพลังสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน. ขอนแก่น: หจก. ขอนแก่นการพิมพ์; 2561.

11. กิตติ อินทรกุล. ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการนำนโยบายและแผนการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหาการค้าเด็กและหญิงไปสู่การปฏิบัติวิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. ภูเก็ต : มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต; 2553.

12. พนิดา เทพชาลี, กาญจนพร อาบสุวรรณ, นิวัฒนา เข็มสุวรรณ. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ภาคการศึกษาเพื่อป้องกันมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. เอกสารบทความย่อยการประชุมวิชาการระดับชาติ วิทยาลัยนครราชสีมา ครั้งที่ 6. นครราชสีมา; 2562.

13. ตรีอมร วิสุทธศิริ. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขนกรุงเทพมหานคร [วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์; 2556.

14. วีระ กษานติกุล และคณะ. รายงานการวิจัย เรื่อง อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและมาตรการการแก้ไข. คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2545.

15. ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. ความปลอดภัยทางถนนกับคนทำงานในสถานประกอบการ.

- [อินเทอร์เน็ต].2561 [เข้าถึงเมื่อ 25 มี.ค. 2563]; 5-6. เข้าถึงได้จาก : www.roadsafetythai.org/content/doc_20181211170409.pdf
16. นัชรัศม์ ชูหิรัญญวัฒน์. ปัจจัยที่สัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา[วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. นครราชสีมา :มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ; 2555.
17. กรพินธุ์ ลีลาวิวัฒน์. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษา[วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต]. นครปฐม : มหาวิทยาลัยคริสเตียน; 2550.
18. ปราณี ทองคำ และคณะ. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. วารสารสงขลานครินทร์ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. 2551 ;14(2) : 271-288.
19. จิตต์จี จิตต์พิศาล วันเพ็ญ แก้วปาน และสุรินทร์ กลัมพากร. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร[วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. นครปฐม : มหาวิทยาลัยมหิดล; 2557.
20. ศีโรตม์ พรหมวิหาร. กระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง[วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต]. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่; 2551.
21. มะลิ โปธิพิมพ์, พนิดา เทพชาลี. การสร้างพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลจังหวัดนครราชสีมา. วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา. 2557; 9(2) : 21-32.