



รายงานการศึกษา

เรื่อง การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

จัดทำโดย

นางสาวอัญชลี ศรีจันทิก

รหัสประจำตัวนักศึกษา 22

เอกสารฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งในการศึกษาอบรม

หลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15

ระหว่างวันที่ 9 มกราคม – 5 เมษายน 2562

สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ชื่องานวิจัย การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

ผู้จัดทำ นางสาวอัญชลี ศรีจันทิก

ปี 2562

คณะกรรมการ

..... ประธานกรรมการ

(.....)

..... กรรมการ

(.....)

..... กรรมการ

(.....)

ก

คำนำ

การศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัยส่วนบุคคลหลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 15 สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยเป็นการศึกษาการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นแก่ประชาชนในพื้นที่ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ให้มีวินัยจราจร ให้มีความภาคภูมิใจในการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สร้างมาตรการความปลอดภัยด้านการจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยการสวมหมวกนิรภัยและปลูกฝังการเป็นผู้ขับขี่และผู้ร่วมทางที่ดีในอนาคต สร้างความเข้มแข็งในชุมชน พร้อมรองรับการเข้าสู่อาเซียนช่วยลดอุบัติเหตุในตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยดังกล่าวจะนำไปสู่การเป็นชุมชนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน และขยายผลไปยังพื้นที่อื่นๆ ต่อไป ไม่ว่าจะเป็นการจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมด้านคุณธรรม จริยธรรม สร้างความตระหนัก ปลูกฝังค่านิยมและทัศนคติด้านจราจร ความมีน้ำใจเอื้ออาทร และการเคารพกฎระเบียบข้อบังคับจราจร ให้กับ นักเรียน เยาวชนและประชาชนในตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ให้เกิดการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนตลอดไป

นางสาวอัญชลี ศรีจันทิก
นักศึกษาหลักสูตร นบ.ปภ. รุ่นที่ 15
เมษายน 2562

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน” ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี ด้วยความช่วยเหลืออย่างดีจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ กังสตาล เขาวัดพัฒนกุล อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ดร.ปนัดดา ภูเจริญศิลป์ และนางวชรพร เพชรสุวรรณ คณะกรรมการตรวจงานวิจัย ที่ได้เสียสละเวลาให้คำปรึกษาและให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาตลอดจนเป็นกำลังใจให้กับผู้วิจัยด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดีด้วยความกรุณาจากชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่เสียสละเวลาและให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการทำวิจัยครั้งนี้ เพื่อเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นแก่ประชาชน ในพื้นที่ให้มีวินัยจราจร มีความภาคภูมิใจในการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สร้างมาตรการความปลอดภัยด้านการจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยการสวมหมวกนิรภัยและปลูกฝังการเป็นผู้ขับขี่และผู้ร่วมทางที่ดีในอนาคตสร้างความเข้มแข็งในชุมชน พร้อมรองรับการเข้าสู่อาเซียนช่วยลดอุบัติเหตุในตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง และยั่งยืนต่อไป

ขอขอบพระคุณและคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา ตลอดระยะเวลาที่ฝึกอบรม ขอขอบคุณสถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่เป็นแหล่งข้อมูลด้านการมีส่วนร่วมและด้านความปลอดภัยทางถนน สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณครอบครัวของข้าพเจ้าที่ให้กำลังใจในการทำงาน ทำให้ผลงานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

นางสาวอัญชลี ศรีจันทิก
นักศึกษาหลักสูตร นบ.ปภ. รุ่นที่ 15
เมษายน 2562

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน 2) ศึกษาปัจจัยด้าน อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน 3) ศึกษาเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนจำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ซึ่งมีแนวคิดเรื่องการมีส่วนร่วมว่าเป็นการดำเนินการของภาคประชาชนในชุมชน ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ในการคิด การตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตามยุทธศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และแนวคิดเรื่องวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยว่าหมายถึงพฤติกรรมของคนในสังคมที่แสดงถึงลักษณะและทัศนคติ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย มีทั้งที่สามารถมองเห็นได้ เช่น การกระทำ และที่ไม่สามารถมองเห็นได้ เช่น ค่านิยม และอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งแตกต่างกันตามปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพถนนและสภาพแวดล้อม ทั้งนี้ การศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวิธีการดังนี้

1. กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง ตามตารางของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ที่ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5% และระดับความเชื่อมั่น 95% จากจำนวนประชากรในชุมชนหนองรี (หมู่ที่ 1-14) ต.หนองรี อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี จำนวน 13,060 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2561) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 375 คน

2. สร้างแบบสอบถามตามแนวคิดทฤษฎีที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า แล้วนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้ว เสนออาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบในเรื่องการวัด การตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) พร้อมทั้งคำแนะนำเพื่อไปปรับปรุงก่อนนำไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มตัวอย่างที่จะการศึกษา และนำมาคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เพื่อหาค่า Alpha ได้แบบสอบถามชนิดผสมระหว่างแบบปลายปิด (Closed End Question) และแบบปลายเปิด (Opened End Question) โดยได้แบ่งออก 3 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามด้านปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม จำนวน 6 ข้อ ส่วนที่ 2 การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน แบ่งออกเป็นรายด้าน ด้านการวางแผน ด้านการประชาคม ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน มีจำนวนทั้งหมด 20 ข้อ เป็นแบบ (Rating Scale) มีตัวเลือกตอบ 4 ระดับ ส่วนที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ

3. แจกแบบสอบถามตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2562 ในการประชุมประชาคมประจำเดือนขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี ดังนี้

เดือนมกราคม สุ่มกลุ่มตัวอย่างจากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จำนวน 125 คน

เดือนกุมภาพันธ์ สุ่มกลุ่มตัวอย่างจากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จำนวน 125 คน

เดือนมีนาคม สุ่มกลุ่มตัวอย่างจากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จำนวน 125 คน

ผลการวิจัยสรุปได้ว่า

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยส่วนมากอายุ 20-29 ปี อายุ 50-59 ปี อายุ 40-49 ปี อายุ 30-39 ปี และอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไปน้อยที่สุด และส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และไม่ได้เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ซึ่งผลการวิจัยสรุปได้ว่า

1. ชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนน้อย มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาสัมพันธ์มาก มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มาก และมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมาก เมื่อจัดอันดับแล้วการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาสัมพันธ์เป็นอันดับ 1 การมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมากเป็นอันดับ 2 การมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มากเป็นอันดับ 3 และสุดท้ายการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนเป็นอันดับ 4

2. เพศหญิงมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนมากกว่าเพศชายทุกด้าน อายุ 40-49 ปี มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนมากที่สุด อายุ 30-39 ปี มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาสัมพันธ์มากที่สุด อายุ 20-29 ปี และ 50-59 ปี มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มากที่สุด อายุ 20-29 ปี มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมากที่สุด

3. ระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไปมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนมากที่สุด ระดับการศึกษา ปวส. มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาสัมพันธ์มากที่สุด ระดับการศึกษา ประถมศึกษา มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มากที่สุด ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมากที่สุด

4. อาชีพข้าราชการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนมากที่สุด อาชีพข้าราชการและรับจ้างทั่วไปมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาคมมากที่สุด อาชีพเกษตรกรมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มากที่สุด อาชีพพนักงานบริษัทหรือรัฐวิสาหกิจมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมากที่สุด

5. รายได้มากกว่า 15,000 บาทขึ้นไปมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนมากที่สุด รายได้ 5,000-10,000 บาทมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาคมมากที่สุด รายได้ 10,000-15,000 บาทมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มากที่สุด รายได้น้อยกว่า 5,000 บาทมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมากที่สุด

6. อปพร.มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนมากที่สุด อสม.มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาคมมากที่สุด อปพร.มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มากที่สุด อปพร.มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมากที่สุด

7. ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน ประชาชนที่มีรายได้ต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน ประชาชนที่เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน

ข้อเสนอแนะควรจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมด้านคุณธรรม จริยธรรม สร้างความตระหนัก ปลูกฝังค่านิยม และทัศนคติด้านจราจร ความมีน้ำใจเอื้ออาทรและการเคารพกฎระเบียบข้อบังคับจราจร ให้กับ นักเรียน เยาวชน และประชาชนในตำบลหนองรี เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนตลอดไป

สารบัญ

	หน้า
คำนำ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ข
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร.....	ค
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	2
1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วม.....	5
2.1.1 ความหมายของการมีส่วนร่วม	
2.1.2 รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วม	
2.1.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม	
2.1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม	
2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน.....	11
2.3 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	16
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงานวิจัย	
3.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาวิจัย.....	20
3.2 สมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาวิจัย.....	21
3.3 ประชากรในการวิจัย.....	22
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	22
3.5 การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ.....	23
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	23
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	23
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	25

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย.....	34
5.2 อภิปรายผล.....	36
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	37
บรรณานุกรม.....	38
ภาคผนวก.....	40
แบบเสนอโครงร่างการศึกษาวิจัยส่วนบุคคล (Proposal).....	44
ประวัติผู้เขียน	47

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนในชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี.....	25
4.2 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรี..... ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	27
4.3 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน..... อย่างยั่งยืน จำแนกตามเพศ	30
4.4 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน..... อย่างยั่งยืน จำแนกตามอายุ	30
4.5 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน อย่างยั่งยืน .. จำแนกตามระดับการศึกษา	31
4.6 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน..... อย่างยั่งยืน จำแนกตามอาชีพ	32
4.7 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน..... อย่างยั่งยืน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน	32
4.8 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน..... อย่างยั่งยืน จำแนกตามการเป็นสมาชิกกลุ่มสังคม	33

สารบัญรูปร่าง

รูปร่างที่

หน้า

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย.....21

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากสถานการณ์ปัจจุบันอุบัติเหตุจากการจราจรก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในปีหนึ่งๆ อย่างมหาศาล จังหวัดชลบุรีถือว่าเป็นจังหวัดที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการ ส่วนใหญ่อยู่ในวัยเด็กและเยาวชน อันเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าในการพัฒนาประเทศ แต่ต้องมาเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการก่อนที่จะทำประโยชน์ให้กับประเทศชาติ และจากการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรคือผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย บางรายขับขี่ด้วยความประมาท คึกคะนอง และไม่เคารพกฎจราจร บางราย มีการเสพสารเสพติดมีเมามา ประกอบกับสภาพของรถไม่ปลอดภัย สิ่งเหล่านี้ถือเป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ตำบลหนองรีเป็นตำบลหนึ่งที่อยู่ระหว่างเขตอำเภอเมืองชลบุรีและเขตอำเภอบ้านบึงซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่จะต้องใช้เดินทางสู่ภาคตะวันออกไปยังจังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี จังหวัดตราด มีถนนสายสำคัญคือถนนสุขุมวิท มอเตอร์เวย์ทางหลวงหมายเลข 7 และถนนสาย 344 (ชลบุรี – แกลง) จังหวัดชลบุรี จึงเป็นเส้นทางผ่านมีปริมาณรถมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการก่อสร้างขยายถนนสาย 344 ให้มีการเลี่ยงจากถนนสายหลักเข้ามาใช้เส้นทางถนนในชุมชนหนองรีและถนนเส้นทางลัดเลียบเชิงเขามากขึ้น และถนนในชุมชนตำบลหนองรีเป็นถนนแคบ ๆ ที่ไม่มีไหล่ทาง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อีกทั้งในพื้นที่ชุมชนหนองรียังมีสถานที่ท่องเที่ยว ร้านอาหาร และโรงงานอุตสาหกรรมหลายแห่ง จึงมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ดังนั้นความปลอดภัยด้านการจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ ในพื้นที่ตำบลหนองรีจึงเป็นสิ่งสำคัญ จากปัจจัยดังกล่าวจึงจำเป็นต้องหาแนวทางที่ สถานศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เครือข่ายชุมชนตำบลหนองรี และประชาชน ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนนภายในตำบลหนองรี เพราะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง โรงเรียนและชุมชนจึงตระหนักถึงความปลอดภัยของนักเรียน นักศึกษาเยาวชนและประชาชนที่ใช้ถนนภายในชุมชน ซึ่งนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เดินทางไป-กลับ บ้านโรงเรียน คิดเป็นร้อยละ 50 ใช้บริการรถรับ-ส่งและผู้ปกครองรับ-ส่งเองร้อยละ 30 นักเรียนใช้รถจักรยานมาโรงเรียนคิดเป็นร้อยละ 10 นักเรียนเดินเท้าคิดเป็นร้อยละ 10 เฉพาะสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนนักศึกษาที่อยู่ในสถานศึกษาในตำบลหนองรีปี 2559 เฉลี่ยร้อยละ 3 ทั้งนี้ ปัญหาความไม่ปลอดภัยของนักเรียน นักศึกษา เยาวชนและประชาชนชาวตำบลหนองรีมาจากการที่มีปริมาณรถสัญจรผ่านจำนวนมาก สภาพถนนชำรุดและกำลังปรับปรุงซ่อมแซม มีวัสดุก่อสร้างสิ่งกีดขวางเส้นทางการจราจร เกิดความไม่ปลอดภัยด้านการจราจร นอกจากนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่ด้วยความประมาท บางคนยังขาดความรู้เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ วินัย

จราจร ซึ่งเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยและรับผิดชอบต่อส่วนรวม และเน้นบูรณาการหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงให้กับนักเรียน นักศึกษา เยาวชนและประชาชนในตำบลหนองรีอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ให้ทุกคนใส่ใจและเข้าใจเรื่องกฎหมายจราจรให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ว่าชุมชนในตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี มีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในพื้นที่รวมทั้งพฤติกรรมเสี่ยงอย่างไร เช่น การส่งเสริมให้นักเรียน นักศึกษา เยาวชนและประชาชนมีวินัยจราจร ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัยทุกคน และปลูกฝังการเป็นผู้ขับขี่และผู้ร่วมทางที่ดีในอนาคต พร้อมรองรับอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง สำหรับเป็นแนวทางในการพัฒนางานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน และเป็นชุมชนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

1.2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยด้าน อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

1.2.3 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนจำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ประชากร จำนวน 13,060 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2561)

1.3.2 กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 375 คน จากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

1.3.3 ตัวแปร

ตัวแปรอิสระ	อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม
ตัวแปรตาม	การมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เช่น การวางแผน การประชาสัมพันธ์ การแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ และการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน

1.3.4 ระยะเวลาในการวิจัย 3 เดือน ห้วงระหว่างเดือนมกราคม – มีนาคม 2562

1.3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ และวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป Microsoft Excel สถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ

การมีส่วนร่วม หมายถึง การดำเนินการของภาคประชาชนในชุมชน ในการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตามยุทธศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย ด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย

วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย หมายถึง พฤติกรรมของคนในสังคมที่แสดงถึงลักษณะและทัศนคติ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย มีทั้งที่สามารถมองเห็นได้ เช่น การกระทำ และที่ไม่สามารถมองเห็นได้ เช่น ค่านิยม

อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนหรือคาดคิดไว้ก่อนล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ และทรัพย์สิน

ความยั่งยืน หมายถึง ความสามารถในการดำรงสภาพอยู่ได้ต่อไปยังอนาคต ภายใต้เงื่อนไขและข้อจำกัด ตามการเปลี่ยนแปลงทั้งหลายทั้งภายในและภายนอก อย่างต่อเนื่อง สม่าเสมอ และวนเวียนเรื่อยไปเป็นเวลายาวนาน

การวางแผน หมายถึง กระบวนการกำหนดวัตถุประสงค์ในอนาคตและกำหนดกิจกรรมที่จะกระทำ ในอนาคตเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการนั้น

การประชาคม หมายถึง การรวมตัวของสมาชิกในชุมชนเพื่อร่วมกันทำกิจกรรมต่างๆของชุมชนด้วยตนเอง เป็นเวทีของการพูดคุยแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับข้อมูล เช่น การแก้ไขปัญหาในชุมชน การวางแผนพัฒนาชุมชน การกำหนดข้อตกลงร่วมกัน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่มีวัตถุประสงค์หรือสนใจในเรื่องเดียวกัน เป็นการรวมตัวกันตามสถานการณ์หรือสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

จุดเสี่ยง หมายถึง จุดที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือทุพพลภาพ โดยมีข้อจำกัดหลายอย่างที่ทำให้เกิดจุดเสี่ยง หรือเกิดความไม่ปลอดภัย ซึ่งที่สำคัญมี 4 องค์ประกอบที่ทำให้เกิดจุดเสี่ยงได้ เช่น คน รถ ถนน และสภาพแวดล้อม ที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุย้อนหลัง

พฤติกรรมเสี่ยง หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดจากฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นปัจจัยที่เกิดจากสาเหตุต่างๆ อันนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น แก่ประชาชนในพื้นที่ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ให้มีวินัยจราจร มีความภาคภูมิใจในการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สร้างมาตรการความปลอดภัยด้านการจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยการสวมหมวกนิรภัยและปลูกฝังการเป็นผู้ขับขี่และผู้ร่วมทางที่ดีในอนาคต สร้างความเข้มแข็งในชุมชน พร้อมรองรับการเข้าสู่อาเซียนช่วยลดอุบัติเหตุในตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง และยั่งยืนต่อไป

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน” ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าเบื้องต้นเพื่อรวบรวมแนวคิดและตั้งสมมติฐานในการวิจัย โดยศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

- ความหมายการมีส่วนร่วม
- รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วม
- ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
 - 1) ทฤษฎีการเกลี้ยกล่อมมวลชน (Mass Persuation)
 - 2) ทฤษฎีการระดมสร้างขวัญของคนในชาติ (National Morale)
 - 3) ทฤษฎีการสร้างความรู้สึกราชาตินิยม (Nationalism)
 - 4) ทฤษฎีการสร้างผู้นำ (Leadership)
 - 5) ทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administrative and Method)
- ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม

2. แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

- วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (5 Es)
- แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดทฤษฎีการมีส่วนร่วม

2.1.1 ความหมายของการมีส่วนร่วม

Reeders (1963:39 อ้างถึงใน รัตนะ จันทรินทร์พรัตน์,2543 ; 7) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ดังนี้คือ การมีส่วนร่วม หมายถึง การมีส่วนร่วมในการปะทะสังสรรค์ทางสังคม ซึ่งรวมทั้งการมีส่วนร่วมของปัจเจกบุคคล และการมีส่วนร่วมของกลุ่ม

องค์การสหประชาชาติ (1975 : 4 อ้างถึงใน จุฑารัตน์ วุฒิสมาบูรณ์,2538 ; 17) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ว่า เป็นกระบวนการเกี่ยวกับการกระทำและเกี่ยวข้องกับมวลชนในระดับต่างๆ ดังนี้

- ในกระบวนการตัดสินใจ ซึ่งตัดสินใจเกี่ยวกับจุดประสงค์ทางสังคมและการจัดสรรทรัพยากร
- ในการกระทำโดยสมัครใจต่อกิจกรรมและโครงการ

Erwin (1976 : 138 อ้างถึงใน สมปอง มั่งคอง,2545 ; 4) ให้แนวความคิดเกี่ยวกับความหมายของการมีส่วนร่วมว่า การพัฒนาแบบมีส่วนร่วมคือ กระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ตัดสินใจ แก้ปัญหาของตนเอง เน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของประชาชน ให้ความสำคัญสร้างสรรค์ และความชำนาญของประชาชนแก้ไขปัญหาพร้อมกับการใช้วิทยาการที่เหมาะสมและสนับสนุนติดตามการปฏิบัติงานขององค์กรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

ยุวัฒน์ วุฒิเมธี (2536 : 20) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบถึงตัวประชาชนเอง การที่สามารถทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชนบทเพื่อแก้ไขปัญหาขณะเดียวกันต้องยอมรับความจริงที่ว่ามนุษย์สามารถพัฒนาได้ต้องมีโอกาสและได้รับการชี้แนะที่ถูกต้อง

2.1.2 รูปแบบและขั้นตอนการมีส่วนร่วม

Cohen and Uphoff (1980 อ้างถึงใน วันเพ็ญ วอกลาง,2534 ; 15) ได้กำหนดกรอบพื้นฐานเพื่อการอธิบายและวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในแง่ของรูปแบบของการมีส่วนร่วมโดยแบ่งออกได้เป็น 4 รูปแบบ คือ

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ซึ่งอาจเป็นการตัดสินใจตั้งแต่ระยะเริ่มการตัดสินใจในช่วงของกิจกรรมและการตัดสินใจในการดำเนินกิจกรรม
2. การมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม (Implementation) ซึ่งอาจเป็นในรูปของการเข้าร่วมโดยให้มีการสนับสนุนทางด้านทรัพยากร การเข้าร่วมในการบริหารและการร่วมมือ รวมทั้งการเข้าร่วมในการร่วมแรงร่วมใจ
3. การเข้าร่วมในการรับผลประโยชน์ (Benefits) ซึ่งเป็นผลประโยชน์ทั้งด้านวัตถุทางสังคมหรือโดยส่วนตัว
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) ซึ่งนับเป็นการควบคุม และตรวจสอบการดำเนินกิจกรรมทั้งหมด และเป็นการแสดงถึงการปรับตัวในการมีส่วนร่วม

กรรณิกา ชมดี (2524 : 13) ได้สรุปรูปแบบของการมีส่วนร่วมออกเป็น 10 รูปแบบ

1. การมีส่วนร่วมในการประชุม
2. การมีส่วนร่วมออกเงิน
3. การมีส่วนร่วมเป็นกรรมการ
4. การมีส่วนร่วมเป็นผู้นำ
5. การมีส่วนร่วมสัมภาษณ์
6. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ชักชวน
7. การมีส่วนร่วมเป็นผู้บริจาค
8. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ริเริ่ม

9. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ใช้แรงงานหรือเป็นลูกจ้าง

10. การมีส่วนร่วมออกวัสดุอุปกรณ์

2.1.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

อำนาจ อนันตชัย (2527 : 126 – 130) ได้กล่าวถึงทฤษฎีการมีส่วนร่วม 5 ทฤษฎีซึ่งสรุปความได้ดังต่อไปนี้คือ

1. ทฤษฎีการเกลี้ยกล่อมมวลชน (Mass Persuasion)

Maslow (1954 อ้างถึงในสมพงษ์ อธิมีชัย , 2544 : 7) กล่าวว่า การเกลี้ยกล่อมหมายถึง การใช้คำพูดหรือการเขียนเพื่อมุ่งให้เกิดความเชื่อถือและการกระทำ ซึ่งการเกลี้ยกล่อมมีประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาคัดแย้งในการปฏิบัติงานและถ้าจะให้เกิดผลดีผู้เกลี้ยกล่อมจะต้องมีศิลปะในการสร้างความสนใจในเรื่องที่จะเกลี้ยกล่อมให้เข้าใจแจ่มแจ้ง ให้เกิดศรัทธาตรงกับความต้องการของผู้ถูกเกลี้ยกล่อมโดยเฉพาะในเรื่องของความต้องการของตนตามหลักทฤษฎีของ (Hierarchy of Needs) คือ ความต้องการของตนเป็นไปตามลำดับจากน้อยไปหามาก มีทั้งหมด 5 ระดับ ดังนี้คือ

1. ความต้องการทางด้านสรีระวิทยา (Physiological Needs) เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์ (Survival Needs) ได้แก่ ความต้องการในเรื่องอาหาร น้ำ เครื่องนุ่งห่มที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค และความต้องการทางเพศ เป็นต้น

2. ความต้องการความมั่นคงปลอดภัยของชีวิต (Safety and Security Needs) ได้แก่ ความต้องการที่จะอยู่อย่างมีความปลอดภัยจากการถูกทำร้ายร่างกาย หรือถูกขโมยทรัพย์สิน หรือความมั่นคงในการทำงาน และการมีชีวิตอยู่อย่างมั่นคงในสังคม

3. ความต้องการทางด้านสังคม (Social Needs) ได้แก่ ความต้องการความรักความต้องการที่จะให้สังคมยอมรับว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของสังคม

4. ความต้องการจะมีเกียรติยศชื่อเสียง (Self Esteem Needs) ได้แก่ ความภาคภูมิใจ ความต้องการดีเด่นในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่จะให้ได้รับการยกย่องจากบุคคลอื่น ความต้องการด้านนี้เป็นความต้องการระดับสูงที่เกี่ยวกับความมั่นใจตนเองในเรื่องของความรู้ ความสามารถ และความสำคัญของบุคคล

5. ความต้องการความสำเร็จแห่งตน (Self Actualization Needs) เป็นความต้องการในระดับสูงสุดซึ่งเป็นความต้องการที่อยากจะให้เกิดความสำเร็จในทุกสิ่งทุกอย่างตามความนึกคิดของตนเองเพื่อจะพัฒนาตนเองให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ ความต้องการนี้จึงเป็นความต้องการพิเศษของบุคคล (Self Actualization Needs) ที่จะพยายามผลักดันชีวิตของตนเองให้เป็นแนวทางที่ดีที่สุดตามที่ตนคาดหวังไว้

จากทฤษฎีดังกล่าวพอสรุปได้ว่า การเกลี้ยกล่อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะนำไปสู่ การมีส่วนร่วมของประชาชนได้โดยเฉพาะถ้าการเกลี้ยกล่อมนั้นเป็นเรื่องที่ตรงกับความต้องการพื้นฐานที่เกิดจากความพึงพอใจของมนุษย์แล้ว ก็ย่อมจะส่งผลให้เกิดการมีส่วนร่วมได้ในที่สุด

2. ทฤษฎีการระดมสร้างขวัญของคนในชาติ (National Morale)

คนเรามีความต้องการทางกายและใจ ถ้าคนมีขวัญดีผลการทำงานก็จะสูงตามไปด้วย แต่ถ้าขวัญไม่ดีผลงานก็จะต่ำไปด้วย ทั้งนี้เนื่องจากว่าขวัญเป็นสถานการณ์ทางจิตใจที่แสดงออกในรูปพฤติกรรมต่าง ๆ นั้นเอง การจะสร้างขวัญให้ดีต้องพยายามสร้างทัศนคติที่ดีต่อผู้ร่วมงาน เช่น การไม่เอาเรตเอาเปรียบให้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับงาน เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็น เป็นต้น และเมื่อใดก็ตามถ้าคนทำงานมีขวัญดีจะเกิดความสำคัญในการรับผิดชอบอันจะเกิดผลดีแก่หน่วยงาน ทั้งในส่วนที่เป็นขวัญส่วนบุคคลและขวัญของกลุ่ม ดังนั้นจะเห็นได้ว่าขวัญของคนเราโดยเฉพาะคนมีขวัญที่ดีนั้น ย่อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่น่าไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ได้เช่นกัน

3. ทฤษฎีการสร้างความรู้สึกราชาชาตินิยม (Nationalism)

ปัจจัยกระบวนการหนึ่งที่น่าไปสู่การมีส่วนร่วม คือ การสร้างความรู้สึกราชาชาตินิยมให้เกิดขึ้น ซึ่งหมายถึงความรู้สึกเป็นตัวของตัวเองที่จะอุทิศหรือเน้นค่านิยมเรื่องผลประโยชน์รวมของชาติ มีความพอใจในชาติของตัว พอใจเกียรติภูมิ จงรักภักดีผูกพันต่อท้องถิ่น

4. ทฤษฎีการสร้างผู้นำ (Leadership)

การสร้างผู้นำจะช่วยจูงใจให้ประชาชนทำงานด้วยความเต็มใจ เพื่อบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ร่วมกัน ทั้งนี้เพราะผู้นำเป็นปัจจัยสำคัญของการรวมกลุ่มคนจูงใจให้คนไปยังเป้าประสงค์ โดยทั่วไปแล้วผู้นำอาจจะมีทั้งผู้นำที่ดีเรียกว่า ผู้นำปฏิฐาน (positive leader) ผู้นำพลวัต คือ เคลื่อนไหวนำทำงานอยู่เสมอ (dynamic leader) และผู้นำทางไม่มีกิจไม่มีผลงานสร้างสรรค์ที่เรียกว่า ผู้นำนิเสธ (negative leader) ผลงานของการใช้ทฤษฎีการสร้างผู้นำ จึงทำให้เกิดการระดมความร่วมมือปฏิบัติงานอย่างมีขวัญ งานมีคุณภาพ มีความริเริ่มสร้างสรรค์ และร่วมรับผิดชอบ ดังนั้นการสร้างผู้นำที่ดีย่อมจะนำไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยดีนั่นเอง

5. ทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administrative and Method)

การใช้ระบบบริหารในการระดมความร่วมมือเป็นวิธีหนึ่งที่ย่าง เพราะใช้กฎหมายระเบียบแบบแผนเป็นเครื่องมือในการดำเนินการ แต่อย่างไรก็ตามผลของความร่วมมือยังไม่มีระบบใดดีที่สุดในเรื่องการใช้บริหาร เพราะธรรมชาติของคนถ้าทำงานตามความสมัครใจอย่างตั้งใจ ไม่มีใครบังคับก็จะทำงานด้วยความรัก แต่ถ้าไม่ควบคุมเลยก็ไม่เป็นไปตามนโยบายและความจำเป็นร่วมกันของรัฐ เพราะการใช้ระบบบริการเป็นการให้ปฏิบัติตามนโยบายเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมาย ทั้งนี้ยังคงมีทฤษฎีอื่นอีกที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมอีก เช่น ทฤษฎีกระทำทางสังคม (Theory Of Social Action) ซึ่ง Parsons (1951 อ้างถึงใน สมพงษ์ อธิมีชัย ,2544 ; 9) ได้สร้างทฤษฎีนี้ขึ้นและได้อธิบายการกระทำของมนุษย์ (Action Of Human) จะขึ้นอยู่กับ บุคลิกภาพของแต่ละบุคคล (Personality) ระบบสังคมที่บุคคลนั้นเป็นสมาชิกอยู่ (Social System) และวัฒนธรรม (Culture) ในสังคมที่บุคคลนั้นเป็นสมาชิกอยู่โดยวัฒนธรรมจะเป็นตัวกำหนดเกี่ยวกับความคิดหรือความเชื่อ (Ideas or Belief) ความสนใจ (Primary Of Interest) ระบบค่านิยมของตัวบุคคล (System Of Value Orientation)

2.1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม

Vroom (1964 อ้างถึงใน สุภาพร วัฒนานคร, 2544:40) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม ซึ่งประกอบด้วย

1. มีความตั้งใจที่จะมีส่วนร่วมในการทำงาน
2. ร่วมคิดหาและสร้างรูปแบบ และวิธีการพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาของชุมชนหรือสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน หรือสนองความต้องการของชุมชน
3. ร่วมวางนโยบายหรือวางแผน หรือโครงการ หรือกิจกรรมเพื่อจัดและแก้ปัญหา และสนองความต้องการของชุมชน
4. ร่วมตัดสินใจในการใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม
5. ร่วมจัดหรือปรับปรุงระบบบริหารงานพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ
6. การลงทุนในกิจกรรมโครงการของชุมชนตามขีดความสามารถของตนเองและหน่วยงาน
7. ร่วมปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการและกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้
8. ร่วมควบคุมติดตามประเมินผล และบำรุงรักษาโครงการ และกิจกรรมที่ได้ทำไป ทั้งโดยเอกชนและรัฐให้ใช้ประโยชน์ได้ตลอดกาล

นรินทร์ จงวุฒิเวศย์ (2527 อ้างถึงในทวิทอง หงษ์วิวัฒน์ , 2527 : 183) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมได้แก่

1. ความศรัทธาที่มีต่อความเชื่อถือบุคคลสำคัญและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ เช่น การลงแขก การบำเพ็ญประโยชน์
2. ความเกรงใจบุคคลที่เคารพนับถือหรือมีเกียรติยศ ตำแหน่งทำให้ประชาชนเกิดความเกรงใจที่จะมีส่วนร่วมด้วย ทั้งๆ ที่ยังไม่มีศรัทธาหรือความเต็มใจอย่างเต็มเปี่ยมที่จะกระทำ เช่นผู้ใหญ่ออกปากขอแรงผู้น้อยช่วยแรง
3. อำนาจบังคับที่เกิดจากบุคคลที่มีอำนาจเหนือกว่าทำให้ประชาชนถูกบังคับให้มีส่วนร่วมในการกระทำต่างๆ เช่นบีบบังคับให้ทำงานเยี่ยงทาส ฯลฯ

Reeders, (Monographed,1963 : 2 อ้างถึงใน จุฑารัตน์ วุฒิสมนุรณ,2538 ; 25) ได้สรุปปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการรักษาการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 11 ประการ ดังนี้

1. การปฏิบัติตนให้คล้อยตามความเชื่อพื้นฐาน กล่าวคือ บุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะเลือกแบบวิธีการปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องและคล้ายคลึงกับความเชื่อพื้นฐานของตนเอง
2. มาตรฐานคุณค่าบุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะปฏิบัติในลักษณะที่สอดคล้องกับมาตรฐานคุณค่าของตนเอง

3. เป้าหมายบุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะส่งเสริมปกป้อง และรักษาเป้าหมายของตนเอง
4. ประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา พฤติกรรมของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลบางครั้งมีรากฐานมาจากประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา
5. ความคาดหวัง บุคคลและกลุ่มบุคคลจะประพฤติตามแบบที่ตนคาดหวังว่าจะต้องประพฤติในสถานการณ์เช่นนั้น ทั้งยังชอบปฏิบัติต่อผู้อื่นในลักษณะที่ตนคาดหวังจากผู้อื่นด้วยเช่นกัน
6. การมองแต่ตัวเอง บุคคลแต่ละกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งคิดว่าตัวเองควรกระทำเช่นนั้น
7. การบีบบังคับบุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยความรู้สึกว่าตนถูกบังคับให้ทำ
8. นิสัยและประเพณี บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งเรามีนิสัยชอบกระทำเมื่ออยู่ในสถานการณ์นั้น ๆ
9. โอกาส บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเข้ามามีส่วนร่วมในรูปแบบการปฏิบัติของสังคม โดยเฉพาะในทางที่เกี่ยวข้องกับจำนวนและชนิดของโอกาส ซึ่งโครงสร้างของสังคมเอื้ออำนวยเข้ามามีส่วนร่วมกันในการกระทำเช่นนั้นเท่าที่พวกเขาได้รับรู้มา
10. ความสามารถ บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเข้ามามีส่วนร่วมกันในกิจกรรมบางอย่างที่ตนเห็นว่าสามารถทำในสิ่งที่ต้องการให้เขาทำในสถานการณ์เช่นนั้น
11. การสนับสนุน บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะเริ่มปฏิบัติเมื่อเขารู้สึกว่าเขาได้รับการสนับสนุนที่ดีพอให้กระทำการเช่นนั้น

ทั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แนวคิดของ ยูว์ธน์ วุฒิเมธี (2536 : 20) ที่นิยามการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจ การร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่างๆ อันมีผลกระทบต่อตัวประชาชนเอง การที่สามารถทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชนบทเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ที่นิยามศัพท์เฉพาะไว้ว่าการมีส่วนร่วม หมายถึง การดำเนินการของภาคประชาชนในชุมชนในการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตามยุทธศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยด้านการบรรเทาและบำบัดผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการความปลอดภัย

2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

2.2.1 วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (5 Es)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สำนักนายกรัฐมนตรี เมื่อปี พ.ศ.2546 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยมีคำย่อว่า “5 Es” โดยแบ่งออกเป็นยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย

1) ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและมีความต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งมีมาตรการใช้ดำเนินการที่สำคัญ คือ มาตรการ 1ร. 2ส. 3ข. 4ม. หรือ 10 รสขม (1 ร. คือ การขับรถด้วยความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด) (2 ส. ประกอบด้วย ขับรถย้อนศร และ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร) (3 ข. ประกอบด้วย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย, ไม่มีใบขับขี่ และ แสงในที่คับขัน) (4 ม. ประกอบด้วย เมาสุรา , ไม่สวมหมวกนิรภัย ,มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ)

2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) เป็นยุทธศาสตร์ด้านการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนทางหลวง และทางหลวงชนบท ที่มีลักษณะเป็นอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ทางโค้ง ทางแยก ป้ายสัญญาณ ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณดังกล่าว

3) ยุทธศาสตร์ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ

4) ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education , Public Relation & Participation) เป็นยุทธศาสตร์เน้นการให้ความรู้ ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนที่มีความปลอดภัยให้แก่ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนรวมทั้งประชาชนโดยทั่วไปให้ได้รับทราบซึ่งจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งสร้างความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชน และมุ่งเน้นสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมภาคประชาชน องค์กรภาคเอกชน มูลนิธิต่างๆ อาสาสมัครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

5) ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล และพัฒนาระบบข้อมูล (Evaluation) เป็นมาตรการจัดระบบประเมินผลเพื่อสามารถควบคุมสั่งการ และแสดงผลชี้วัดการปฏิบัติงานตามมาตรการต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและสั่งการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความรู้

ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบกและพระราชกฤษฎีกา ในส่วนที่เกี่ยวข้องหมวกนิรภัย ประภาเพลิง สุวรรณ (อ้างถึงในอักษร สวัสดิ์, 2542) ได้ให้คำอธิบายว่า ความรู้ เป็นพฤติกรรม ขั้นตอนที่ผู้เรียนรู้เพียงแต่เกิดความจำได้ โดยอาจจะเป็นการนึกได้ หรือ โดยการมองเห็น ได้ยิน จำได้ ความรู้ในขั้นนี้ได้แก่ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ โครงสร้างและ วิธีแก้ไขปัญหา ส่วนความเข้าใจ

อาจแสดงออกมาในรูปของทักษะด้าน “การแปล” ซึ่งหมายถึง ความสามารถในการเขียน บรรยายเกี่ยวกับข่าวสาร นั้น ๆ โดยใช้คำพูดของตนเอง และ “การให้ ความหมาย” ที่แสดงออกมาในรูปของความคิดเห็นและข้อสรุป รวมถึงความสามารถในการ “คาดคะเน” หรือการคาดหมายว่าจะเกิดอะไรขึ้น เบนจามิน บลูม (Benjamin S, Bloom อ้างถึงในอักษร สวัสดิ์, 2542) ได้ให้ความหมายของ ความรู้ ว่าหมายถึง เรื่องที่เกี่ยวกับการระลึกถึง สิ่งเฉพาะ วิธีการและกระบวนการต่างๆ รวมถึงแบบ กระบวนการของโครงการวัตถุประสงค์ในด้านความรู้ โดยเน้นในเรื่องของกระบวนการทางจิตวิทยา ของความจำอันเป็นกระบวนการที่เชื่อมโยงเกี่ยวกับการจัดระเบียบ โดยก่อนหน้านั้นในปี ค.ศ. 1965 บลูมและคณะ ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้หรือพุทธิพิสัย (cognitive domain) ของคนว่าประกอบด้วยความรู้ตามระดับต่าง ๆ รวม 6 ระดับ ซึ่งอาจพิจารณาจากระดับความรู้ในขั้นต่ำไปสู่ ระดับของความรู้ในระดับที่สูงขึ้นไป โดยบลูมและคณะ ได้แจกแจงรายละเอียดของแต่ละระดับไว้ ดังนี้

1. ความรู้ หมายถึง การเรียนรู้ที่เน้นถึงการจำและการระลึกได้ถึงความคิด วัตถุ และปรากฏการณ์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นความจำที่เริ่มจากสิ่งง่าย ๆ ที่เป็นอิสระแก่กัน ไปจนถึงความจำในสิ่งที่ยุ่ยากซับซ้อน และมีความสัมพันธ์ระหว่างกัน

2. ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอด (Comprehension) เป็นความสามารถทางสติปัญญา ในการขยายความรู้ ความจำให้กว้างออกไปจากเดิมอย่างสมเหตุสมผล การแสดงพฤติกรรมเมื่อเผชิญกับ สื่อความหมาย และความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความสิ่งใด สิ่งหนึ่ง

3. การนำไปปรับใช้ (Application) เป็นความสามารถในการนำความรู้ (knowledge) ความเข้าใจหรือความคิดรวบยอด (comprehension) ในเรื่องใด ๆ ที่มีอยู่เดิม ไปแก้ไขปัญหาที่แปลก ใหม่ของ เรื่องนั้น โดยการใช้ความรู้ต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิธีการกับความคิดรวบยอดมา ผสมผสานกับความสามารถในการแปลความหมาย การสรุปหรือการขยายความสิ่งนั้น

4. การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นความสามารถและทักษะที่สูงกว่าความเข้าใจ และการนำไปปรับใช้ โดยมีลักษณะเป็นการแยกแยะสิ่งที่จะพิจารณาออกเป็นส่วนย่อยที่มีความสัมพันธ์กัน รวมทั้งการสืบค้น ความสัมพันธ์ของส่วนต่างๆ เพื่อดูว่าส่วนประกอบปลีกย่อยนั้นสามารถเข้ากันได้ หรือไม่ อันจะช่วยให้เกิดความเข้าใจต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างแท้จริง

5. การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นความสามารถในการรวบรวมส่วนประกอบย่อยๆ หรือ ส่วนใหญ่เข้าด้วยกันเพื่อให้เป็นเรื่องราวอันหนึ่งอันเดียวกัน การสังเคราะห์จะมีลักษณะขอ การเป็นกระบวนการ รวบรวมเนื้อหาสาระของเรื่องต่างๆ เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อสร้างรูปแบบหรือ โครงสร้างที่ยังไม่ชัดเจนขึ้นมาก่อน อันเป็น กระบวนการที่ต้องอาศัยความคิดสร้างสรรค์ภายใน ขอบเขตของสิ่งที่กำหนดให้

6. การประเมินผล (Evaluation) เป็นความสามารถในการตัดสินเกี่ยวกับความคิด ค่านิยม ผลงาน คำตอบ วิธีการและเนื้อหาสาระเพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง โดยมีการกำหนดเกณฑ์ (criteria) เป็นฐานในการพิจารณาตัดสิน การประเมินผล จัดได้ว่าเป็นขั้นตอนที่สูงสุดของพุทธิลักษณะ (characteristics of cognitive domain) ที่ต้องใช้ความรู้ความเข้าใจ การนำไปปรับใช้ การวิเคราะห์และการสังเคราะห์เข้ามาพิจารณาประกอบ กันเพื่อทำการประเมินผลสิ่งหนึ่งสิ่งใด การวัดความรู้ เครื่องมือที่ใช้วัดความรู้มีหลายชนิด ซึ่งในงานวิจัยนี้เครื่องมือที่ใช้วัดความรู้ เป็นเครื่องมือที่นิยมใช้กันมากคือแบบเลือกตอบ 2 ชนิด คือ ตัวเลือกที่เรียกว่าแบบทดสอบ ถูก- ผิด

2.2.3 กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

2.2.3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2.2.3.1.1 มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยที่สร้างขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.2.3.1.2 มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

2.2.3.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบกแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 มีการออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก

2.2.3.2.1 มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

2.2.3.2.2 มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยที่สร้างขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา ความในวรรคหนึ่งให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 5 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติบังคับ ลักษณะและวิธีการใช้หมวก เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงบทบัญญัตินี้ มิให้ใช้บังคับแก่ ภิกษุ สามเณร หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้นหรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.2.3.3 พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2535 ให้บังคับใช้หมวกนิรภัยในท้องที่ และเวลาต่อไปนี้ คือ

2.2.3.3.1 ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดสามเดือนนับแต่วันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา (14 กันยายน 2535)

2.2.3.3.2 ในเขตท้องที่จังหวัดขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการสมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี และอุบลราชธานี เมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

2.2.3.3.3 ในเขตท้องที่จังหวัดอื่นนอกเหนือจาก (1) และ (2) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นไป

2.2.3.4 กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติ จราจรทาง บก พ.ศ. 2522 ข้อที่ 1-3 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ มาตรา 122 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออก กฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้ "หมวกนิรภัย" หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ "หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า" หมายความว่า หมวกนิรภัย

ที่เปลือกหมวก เป็นรูปทรง กลมปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลม ต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี "หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็น รูปทรงกลมปิด ด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิด เหนือคือ

"หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลม ต้องทำจาก วัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ข้อ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบ เต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัย แบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้ หมวกนิรภัยหลุด จากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควร กำหนดให้ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกในขณะที่ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ และโดยที่ มาตรา 122 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจร ทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติให้ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายเป็นไปตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

2.2.4 แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร

นายแพทย์วิจิตร บุญยะโหดระ (2536) กล่าวว่า อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นเหตุการณ์ที่ เกิดขึ้นอาจเป็นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อันก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และทรัพย์สินเสียหายได้ โดยที่เราไม่ ต้องการ โดยอธิบายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ได้ดังนี้

2.2.4.1 ปัจจัยที่เกิดจากคน อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการกระทำที่ผิดพลาดของ ผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งจำแนกได้ดังนี้

2.2.4.1.1 เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง

2.2.4.1.2 อายุ โดยผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุได้สูง คือ ช่วงอายุ 18 – 22 ปี

2.2.4.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนและสภาพแวดล้อม สภาพถนน กล่าวถึงคุณลักษณะของถนน ดังนี้

2.2.4.2.1 จำนวนช่องทางถนน ถนนที่มีหลายช่องทาง ประมาณการจราจรก็มี มากในประเทศไทยพบว่า กว่าครึ่งของอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครเกิดบนถนนที่มี 3 ช่องทาง

2.2.4.2.2 ความกว้างของช่องทาง พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อย

2.2.4.2.3 แนวกั้นกลางถนน มีส่วนช่วยลดการชนด้านหน้าแบบประสานงา การเกิดอุบัติเหตุจะไม่ค่อยรุนแรง และช่วยสร้างความมั่นใจให้ผู้ขับขี่ รวมทั้งช่วยลดแสงไฟด้านหน้าขณะที่รถวิ่ง สวนมา เพราะอาจทำให้ตาพร่า และตามองข้างหน้าไม่ชัดเจน

2.2.4.2.4 ไหล่ถนนและไหล่ทาง หมายถึง พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้าในถนนทางด่วน จำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางฉุกเฉินไว้สำหรับยานพาหนะ ที่ได้รับความเสียหายจนแล่นต่อไปไม่ได้

2.2.4.4.5 สิ่งกีดขวางถนน จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลาย สิ่งอื่นบริเวณข้างถนนได้ ดังนั้น บริเวณสะพาน หรือทางโค้งควรจะมีสิ่งกั้นขวางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรง โดยเฉพาะบนถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง

2.2.5 การบาดเจ็บจากการขับขีรถจักรยานยนต์และบทบาทสำคัญของหมวกนิรภัย ในการป้องกันการบาดเจ็บ การบาดเจ็บ คือการที่ร่างกายได้รับบาดเจ็บอาจเป็นที่ภายในหรือภายนอกก็ได้ ซึ่งผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจะมีอาการสำคัญ ดังนี้

- Pain เจ็บปวด
- Blood loss or Bleeding เสียเลือด
- Deformity ส่วนของร่างกายผิดปกติ
- Dysfunction หน้าที่ของอวัยวะเสียไป

พอใจ พัทธนิษฐ์ธรรม, ศิริพร รุ่งเรือง (อ้างถึงใน วีระ กสานติกุล, 2547) ให้ความรู้เกี่ยวกับ หมวกนิรภัยสำหรับประชาชน เพื่อให้ประชาชนผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความสำคัญของหมวกนิรภัย เนื่องจากหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์เพียงอย่างเดียวที่ใช้สำหรับป้องกัน หรือลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต หรือการพิการ อย่าง ถาวรจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากการบาดเจ็บศีรษะเป็นส่วนใหญ่หากเกิดการบาดเจ็บศีรษะรุนแรงก็จะทำให้เกิดการเสียชีวิต หรือพิการถาวร เนื่องจากศีรษะเป็นส่วนที่รวมของอวัยวะ สำคัญหลายอย่าง เช่น หู ตา จมูก และที่สำคัญที่สุดคือ สมอง ซึ่งเป็นศูนย์รวมการรับรู้ต่างๆจากประสาทสัมผัสทั่วร่างกาย ควบคุมการเคลื่อนไหว ตลอดจนควบคุม การหายใจ การเต้นของหัวใจ การหมุนเวียนของโลหิต และการท างานของอวัยวะภายในต่างๆ สมองสามารถแยกเป็นส่วนใหญ่ๆ ได้ คือ สมองใหญ่ สมองส่วนกลาง สมองเล็ก (Cerebellum) และก้านสมอง สมองใหญ่สามารถแยกเป็นส่วนต่างๆ อาทิ เช่น ส่วนที่เกี่ยวกับการมองเห็น การฟัง ประสาทสัมผัสทั้งห้า ความจำ อารมณ์ สมองเล็กควบคุมการทำงานของกล้ามเนื้อและช่วยในการทรงตัว ก้านสมองช่วยควบคุมการทำงานของหัวใจและปอด และอวัยวะภายในต่างๆ สมองนับเป็นอวัยวะที่สำคัญที่สุดในร่างกาย ซึ่งถ้ามีแผล หรือเลือดออกเพียงเล็กน้อยในสมองก็จะมีผลต่อชีวิต หรือการดำรงชีวิตของเรา

2.2.6 บทบาทสำคัญของหมวกนิรภัยในการป้องกันการบาดเจ็บ

ถ้าศีรษะได้รับแรงกระแทกในสภาพที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย หนึ่งศีรษะจะเป็นตัวดูดซับแรงกระแทกเป็นอันดับแรก แรงกระแทกที่ดูดซับไม่หมดจะผ่านไปยังกะโหลกศีรษะ กะโหลกศีรษะมีความแข็งแรงช่วยกระจายแรงกระแทกไปตามพื้นผิวของกะโหลกศีรษะ แต่ในกรณีที่ทนต่อแรง กระแทกไม่ไหวก็จะแตกร้าวได้ สมองที่ปราศจากการปกป้องโดยกะโหลกศีรษะเหลือเพียงชั้นเยื่อ หุ้มสมอง 3 ชั้นเท่านั้น แต่เยื่อหุ้มนี้เป็นเพียงส่วนบางๆที่หุ้มสมอง จึงไม่สามารถต้านแรงกระแทกได้ แรงกระแทกก็จะส่งผ่านไปทางสมองทำให้สมอง

ถูกทำลายได้ หมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ที่ช่วย ป้องกันแรงกระแทก ช่วยลดแรงที่ส่งผ่านไปทำลายสมองของเราได้ เมื่อศีรษะจกักรยานยนต์ ตัวผู้ขับขี่ เองก็จะเคลื่อนไหวจึงมีพลังงานเกิดขึ้น พลังงานนี้จะมีไปจนกว่าตัวผู้ขับขี่เองจะหยุดนิ่งเมื่อเกิดการ ล้มกระแทก ส่วนนอกสุดจะรับแรงกระแทกพร้อมกับศีรษะเคลื่อนไหวไปชนกับผนังบุด้านในของหมวกนิรภัย และขณะเดียวกันสมองที่อยู่ภายในกะโหลกศีรษะก็จะเคลื่อนไหวไปกระทบกับด้านในของกะโหลกศีรษะด้วย เมื่อเกิดการล้มกระแทกผู้ขับขี่จะรับแรงกระแทกที่ส่วนใดของศีรษะ หรือจะรับแรงกระแทกที่ครั้ง เป็นเรื่องที่ไม่สามารถจะคาดการณ์ได้ การส่งผ่านแรงกระแทก (กรณีของหล่นจากที่สูง) กรณีของหล่นลงมา พลังงานในการเคลื่อนไหวของร่างกายมีน้อยมาก ดังนั้น จากจุดที่ของ หล่นมากระทบก็จะส่งผ่านแรงกระแทกตามลำดับ คือ เปลือกนอกของหมวก – โฟมบุด้านในของ หมวก – หนังศีรษะ – กะโหลกศีรษะ – สมอง ถ้าช่วยลดแรงกระแทกที่ส่งผ่านมานี้ได้ ก็จะช่วย ป้องกันสมองจากการถูกทำลายได้ นอกจากนี้ช่องที่ตกลงมาจะถูกกันไว้โดยพื้นผิวส่วนนอกของ หมวกจึงกระดอนกลับไป เเปอร์เซ็นต์ที่พลังงานของแรงกระแทกจะตกไปยังหมวกเกือบ 100 % ทำให้ไม่เหลือแรงภายนอกที่จะไปทำอันตรายต่อสมอง ในขณะที่ขับขี่จักรยานยนต์ และผู้ขับขี่/ผู้โดยสารล้มลง กระแทกพื้น จะมีแรงกระแทกจากพื้นและแรงที่เกิดจากการเคลื่อนที่ของสมอง ภายในกะโหลกศีรษะในทิศทางตรงข้าม ในกรณีนี้จะต่างจากหมวกนิรภัยที่ป้องกันของหล่นจากที่สูงคือ ถึงแม้หมวกนิรภัยจะกระจายแรงกระแทกให้ลดน้อยลงจนเหลือศูนย์ นั่นก็คือ พลังงานแทบจะ ร้อยละ 100 จะตกไปยังหมวกนิรภัย

ทั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แนวคิดของ นายแพทย์วิจิตร บุญยะโทตระ (2536) กล่าวว่า อุบัติภัยเกิดจากการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อันก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินลงได้ โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ได้แก่ปัจจัยที่เกิดจากคน เช่น เพศ อายุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพถนนและสภาพแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ที่นิยามศัพท์เฉพาะไว้ว่าวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย หมายถึง พฤติกรรมของคนในสังคมที่แสดงถึงลักษณะและทัศนคติ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย มีทั้งที่สามารถมองเห็นได้ เช่น การกระทำ และที่ไม่สามารถมองเห็นได้ เช่น ค่านิยม และอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนหรือคาดคิดไว้ก่อนล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ และทรัพย์สิน

2.3 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้ได้มีการประมวลเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในเรื่องที่ศึกษานี้ ซึ่งได้มีการประมวลผลงานวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในด้านต่างๆ และอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

มนต์ธิณี อัสวพรรณราย (2556 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขในการดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ ศึกษาเฉพาะกรณีเขตเทศบาลเมืองบ้านสวน อำเภอเมืองจังหวัดชลบุรี” ผลการศึกษาพบว่า มีส่วนร่วมในระดับมาก โดยเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีส่วนร่วมในด้านการร่วมรับผลประโยชน์เป็นอันดับแรก รองลงมาคือด้านการปฏิบัติตามแผนงาน ด้านการวางแผนและตัดสินใจ และด้านการติดตามและประเมินผลเป็นอันดับสุดท้าย ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วม พบว่า

อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีช่วงอายุ 30-45 ปี มีส่วนร่วมมากกว่าช่วงอายุอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือเทียบเท่ามีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีสถานภาพสมรสมีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีอาชีพรับจ้างมีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น อาสาสมัครสาธารณสุขที่มีรายได้ต่อเดือน (ก่อนหักค่าใช้จ่าย) มากกว่า 10,000 บาท มีส่วนร่วมมากกว่ากลุ่มอื่น และอาสาสมัครสาธารณสุขที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานถึงปัจจุบัน

จีรารวรรณ ตาลช่วง (2558 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การบริหารจัดการองค์การอาสาสมัคร : อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)” จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมการเข้าร่วมเป็นอาสาสมัครของสมาชิก ศูนย์อปพร. เทศบาลนครรังสิต คือ การชักชวนจากอาสาสมัครรุ่นพี่ และจากการได้รับการอบรมหลักสูตร ยุว อปพร. เป็นอาสาสมัครส่วนราชการ มีบทบาทสนับสนุนการทำงานเพิ่มศักยภาพให้กับเจ้าหน้าที่ในองค์กรภาครัฐ ปฏิบัติงานเฉพาะประเด็น เป็นอาสาสมัครระยะยาว การบริหารจัดการงานอาสาสมัครของศูนย์ อปพร. เทศบาลนครรังสิต มีการวางแผนที่ชัดเจนเป็นระบบ การคัดเลือกอาสาสมัครมีความเคร่งครัดในกฎระเบียบที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งมีการวางแผนการแก้ไขอุปสรรคที่จะอาจเกิดขึ้น มีการฝึกอบรมที่สอดคล้องกับบริบทการทำงานในพื้นที่ มีการจัดระบบการใช้งาน สมาชิกอปพร.ที่ชัดเจน ยุติธรรมทั่วถึงเพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งในการทำหน้าที่ และให้ความสำคัญกับการยกย่องเชิดชูเกียรติ และการจัดสวัสดิการให้กับสมาชิก เพื่อเสริมสร้างกำลังใจ และทดแทนเมื่อสมาชิกเจ็บป่วยซึ่งครอบคลุมไปถึงครอบครัวสมาชิก ด้านการบริหารองค์การมีการจัดโครงสร้างการทำงานให้ของสมาชิกอปพร. ทุกคน มีส่วนร่วมโดยทั่วถึง และยุติธรรม มีการจัดสรรทรัพยากรที่เพียงพอในการปฏิบัติงาน เช่น เครื่องมือ อุปกรณ์ พาหนะ เบี้ยเลี้ยง ฯลฯ เพื่อไปสู่เป้าหมายการปฏิบัติงาน

ธีรยุทธ์ ลีโคตร (2558 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตาบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม” ผลการศึกษาพบว่า บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนบ้านแพง มีทั้งหมดทั้ง 7 ด้าน คือ ด้านบทบาทด้านหน้าที่ของชุมชน บทบาทด้านการรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ บทบาทด้านการฝึกอบรมให้ความรู้ บทบาทด้านการแจ้งข่าว บทบาทด้านการแก้ไข บทบาทด้านการประสานงาน และบทบาทด้านการสร้างเครือข่าย เมื่อพิจารณาในภาพรวมของบทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีระดับการปฏิบัติในระดับปานกลาง

ณัฐธิตา รุ่งรัตนพิทักษ์ (2559 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การวิเคราะห์ปัจจัยจูงใจในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรณีศึกษา เขตบางคอแหลม” จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยจูงใจในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เขตบางคอแหลม ประกอบด้วย 1) ปัจจัยอนามัย (Hygiene Factors) และ 2) ปัจจัยจูงใจ (Motivation Factors) โดยรวมของทั้ง 2 ปัจจัยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาแต่ละปัจจัยพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุส่งผลต่อความคิดเห็นต่อปัจจัยอนามัยว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) สำหรับปัจจัย

จูงใจ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ไม่ส่งผลให้ความคิดเห็นด้านปัจจัยจูงใจแตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรายด้านและรายข้อด้านปัจจัยจูงใจ ในนโยบายว่าด้วยกิจการ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เขตบางคอแหลม พบว่า ปัจจัยอนามัย (Hygiene Factors) ด้านสภาพแวดล้อมในการทำงานมีอิทธิพลต่อ ความต้องการในการเข้ามาเป็น อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) และปัจจัยจูงใจ (Motivation Factors) พบว่า ความก้าวหน้า มีอิทธิพลต่อความต้องการในการเข้ามาเป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

มณฑิชา รักศิลป์ (2561 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมของชุมชนและ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านในการป้องกัน และควบคุมโรคไข้เลือดออกในเขตตำบลแจระแม อำเภอมือง จังหวัดอุบลราชธานี” ผลการศึกษาพบว่า หลังการศึกษา มีระดับการมีส่วนร่วมด้านการค้นหาปัญหาและตัดสินใจ ด้านการวางแผนปฏิบัติการด้านการดำเนินงาน ด้านการประเมินผล อยู่ในระดับดีและประสิทธิผลการป้องกันและ ควบคุมโรคไข้เลือดออก พบว่า มีค่าดัชนีลูกน้ำยุงลายอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ไม่พบผู้ป่วยไข้เลือดออกในหมู่บ้าน ร้อยละ 100 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานเป็นผลจากการมีกระบวนการที่เป็นระบบ การมีส่วนร่วมของ ชุมชนและอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ผู้นำที่เข้มแข็งและมีภาคีเครือข่ายสนับสนุนส่งผลให้การควบคุม โรคไข้เลือดออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้อัตราผู้ป่วยโรคไข้เลือดออกลดลง

Ratanavaraha & Jomnonkwao (2013) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวก นิรภัยของ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยการสังเกตผู้ใช้รถจักรยานยนต์นอกเมือง และในเมือง ทั้งก่อนและ หลังการมีส่วนร่วมของชุมชนในการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย ซึ่งทำการศึกษาเปรียบเทียบแบบจำลองระหว่าง คนขับกับคนซ้อน จำนวนตัวอย่าง 7,724 คน วิเคราะห์ ข้อมูลโดยใช้ Binary Logistic Regression ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวก นิรภัยสำหรับคนขับ คือ เพศ วัยและช่วงเวลาของวัน ส่วนสำหรับคนซ้อน พบว่ามีเพียงเพศและวัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

บุบผา ลากทวิ (2555) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวก นิรภัยของ ผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้บาดเจ็บจาก การขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 110 คน โดยใช้การทดสอบไคสแควร์ และ Fisher's Exact Test จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้ หมวกนิรภัยระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 55.50 ปัจจัย ที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวม หมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ การมีหมวกนิรภัย เป็นของตนเอง ส่วนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ประกอบด้วยประสบการณ์ในการขับขี่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัย

ดร.นพดล กรประเสริฐ ดร.ปรีดา พิชยาพันธ์ และคณะ (2560) ได้ศึกษาความแตกต่าง วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถ ใช้ถนน โดยเน้นองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็คือ “ปัจจัยด้านคน” ซึ่งองค์ประกอบปัจจัย เสี่ยงด้านคน ไม่ว่าจะเป็นด้านพฤติกรรม ด้านทัศนคติและความคิดความเชื่อในการขับขี่บนท้องถนน ถือเป็นปัจจัยและ

ส่งผลต่ออัตราเสี่ยงในเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ ดังนั้นถ้าผู้ขับขี่มีทัศนคติหรือได้รับการปลูกฝังวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมที่ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (Risk-aversion) ในทางตรงกันข้าม หากผู้ขับขี่มีทัศนคติหรือได้รับการปลูกฝังวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย ผู้ขับขี่อาจจะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ (Risk-prone) นำไปสู่การออกแบบวางแผนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Road Traffic Safety Culture) ให้กลายเป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัยที่ยั่งยืน แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ต่างๆ และทั่วประเทศไทยได้ในอนาคต

ทั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แนวคิดของ ดร.นพดล กรประเสริฐ ดร.ปรีดา พิชยาพันธ์ และคณะ (2560) ได้ศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเน้นองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็คือ “ปัจจัยด้านคน” ซึ่งองค์ประกอบปัจจัยเสี่ยงด้านคน ไม่ว่าจะเป็นด้านพฤติกรรม ด้านทัศนคติและความเชื่อ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ซึ่งศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงานวิจัย

กรอบแนวคิดและวิธีการดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้นำเอาแนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาประมวลผลและกำหนดตัวแปรเพื่อใช้ในการศึกษา และผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย โดยแยกเป็นหัวข้อดังนี้

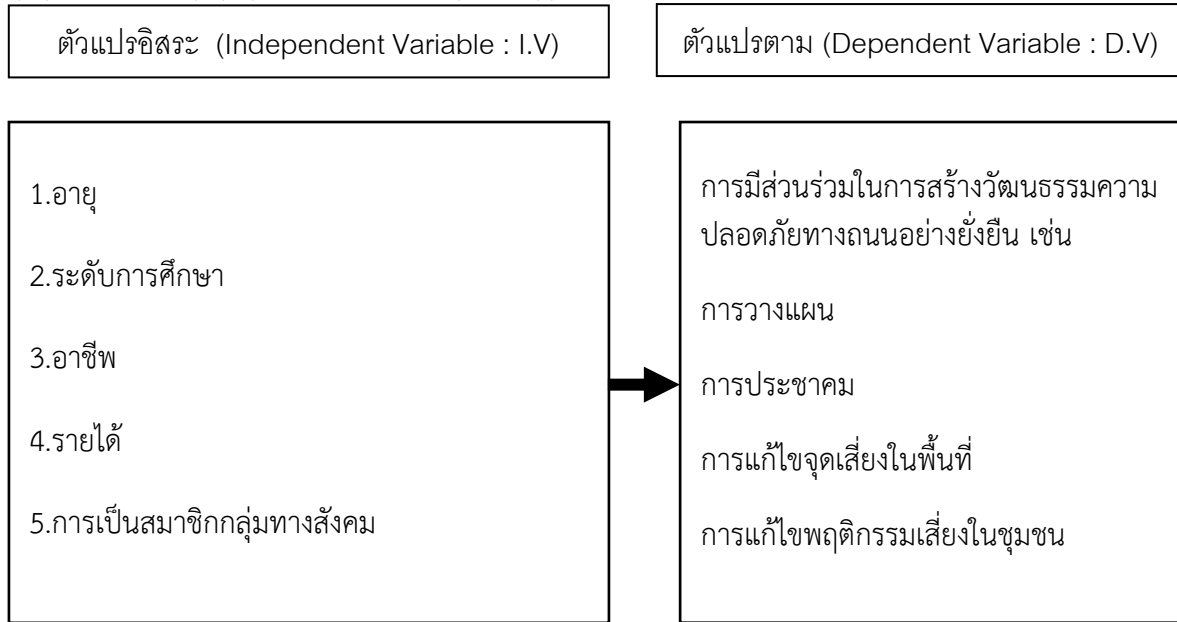
1. กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาวิจัย
2. สมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาวิจัย
3. ประชากรในการวิจัย
4. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
5. การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ
6. การวิเคราะห์ข้อมูล
7. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

1. ตัวแปรอิสระ (Independent Variable : I.V) ประกอบด้วย
 - 1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย
 - 1) อายุ
 - 2) ระดับการศึกษา
 - 3) อาชีพ
 - 4) รายได้
 - 5) การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม
 2. ตัวแปรตาม (Dependent Variable : D.V) คือ การมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เช่น การวางแผน การประชาคม การแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ และการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม



3.2 สมมติฐานที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

จากกรอบแนวคิดผู้ศึกษานำเอาตัวแปรที่ใช้ในการศึกษามาตั้งสมมติฐานในการศึกษา ดังนี้

- 3.2.1 อายุที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน
- 3.2.2 ระดับการศึกษาที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน
- 3.2.3 อาชีพที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน
- 3.2.4 รายได้ที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน
- 3.2.5 การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมที่ต่างกัน มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน

3.3 ประชากรในการวิจัย

ประชากรในชุมชนหนองรี (หมู่ที่ 1-14) ต.หนองรี อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี จำนวน 13,060 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2561) ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง ตามตารางของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan) ที่ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5% และระดับความเชื่อมั่น 95% ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 375 คน โดยทำการแจกแบบสอบถามตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม พ.ศ.2562 ในการประชาคมประจำเดือนขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองรี ดังนี้

เดือนมกราคม สุ่มกลุ่มตัวอย่างจากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จำนวน 125 คน

เดือนกุมภาพันธ์ สุ่มกลุ่มตัวอย่างจากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จำนวน 125 คน

เดือนมีนาคม สุ่มกลุ่มตัวอย่างจากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) จำนวน 125 คน

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษาเรื่องนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1) การศึกษาจากเอกสาร (Documentary Study) ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าหนังสือ วารสาร เอกสารทางวิชาการ ภาคนิพนธ์ รายงานการวิจัย ระเบียบกฎหมาย ตลอดจนรายงานการประชุม เอกสารทางราชการที่เกี่ยวข้อง

2) การศึกษาจากภาคสนาม (Field Study) โดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการวิจัย เป็นแบบสอบถามชนิดผสมระหว่างแบบปลายปิด (Closed End Question) และแบบปลายเปิด (Opened End Question) โดยได้แบ่งออก 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามด้านปัจจัยส่วนบุคคลของตัวอย่างประชากร เป็นแบบสอบถามข้อมูลลักษณะทั่วไปของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิ การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม จำนวน 6 ข้อ

ส่วนที่ 2 การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน แบ่งออกเป็นรายด้าน ด้านการวางแผน ด้านการประชาคม ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน มีจำนวนทั้งหมด 20 ข้อ แบบวัดนี้มีลักษณะของมาตราประเมินค่า (Rating Scale) มีตัวเลือกตอบ 4 ระดับ โดยกำหนดการให้คะแนนดังนี้

ทุกครั้ง	ให้คะแนน	3	คะแนน
เป็นประจำ	ให้คะแนน	2	คะแนน
นานๆครั้ง	ให้คะแนน	1	คะแนน
ไม่เคย	ให้คะแนน	0	คะแนน

โดยมีเกณฑ์การพิจารณาคะแนน การมีส่วนร่วม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0-3 คะแนน แบ่งเป็น 3 ระดับ

ระดับการมีส่วนร่วมมาก คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.00 – 3.00

ระดับการมีส่วนร่วมปานกลาง คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.99

ระดับการมีส่วนร่วมน้อย คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 0.00 – 0.99

ส่วนที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ

3.5 การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ

3.5.1 สร้างแบบสอบถามตามแนวคิดทฤษฎีที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า

3.5.2 นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้ว เสนออาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบในเรื่องการวัด การตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) พร้อมทั้งขอคำแนะนำเพื่อไปปรับปรุงก่อนนำไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มตัวอย่างที่จะการศึกษา

3.5.3 นำมาคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เพื่อหาค่า Alpha เพื่อนำไปใช้ศึกษาในภาคสนาม

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ประมวลผลและทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ใช้ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Diviation)

3.7.1 ค่าร้อยละ ใช้สูตรดังนี้

$$\text{ร้อยละของรายการใด} = \frac{\text{ความถี่ของรายการนั้น}}{\text{ความถี่ทั้งหมด}} \times 100$$

3.7.2 ค่าเฉลี่ย ใช้สูตรดังนี้

$$\bar{X} = \frac{\sum x}{N}$$

เมื่อ	X	แทน	ข้อมูล
	\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ย
	N	แทน	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม
	Σ	แทน	ผลรวม

3.7.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) โดยใช้สูตรดังนี้

$$\text{สูตร } S.D = \sqrt{\frac{N\sum X^2 - (\sum X)^2}{N(N-1)}}$$

เมื่อ	S.D	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
	$\sum X$	แทน	ผลรวมของข้อมูล
	$(\sum X)^2$	แทน	ผลรวมของข้อมูลแต่ละคนยกกำลังสอง
	N	แทน	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนในชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ครั้งนี้ มีรูปแบบการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนในชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
1. ชาย	200	53.33
2. หญิง	175	46.67
รวม	375	100
2. อายุ		
1. 20-29 ปี	152	40.53
2. 30-39 ปี	43	11.47
3. 40-49 ปี	50	13.33
4. 50-59 ปี	101	26.93
5. มากกว่า 60 ปี	29	7.74
รวม	375	100
3. ระดับการศึกษา		
1. ประถมศึกษา	8	2.14
2. มัธยมศึกษาตอนต้น	32	8.53
3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	75	20
4. อนุปริญญา/ปวส.	128	34.13
5. ปริญญาตรีขึ้นไป	132	35.20
รวม	375	100

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
4. อาชีพ		
1. เกษตรกรรม	119	31.74
2. ค้าขาย	96	25.6
3. รับราชการ	144	38.4
4. รับจ้างทั่วไป	16	4.26
รวม	375	100
5. รายได้ต่อเดือน		
1. น้อยกว่า 5,000 บาท	137	36.53
2. 5,000-10,000 บาท	62	16.53
3. 10,000-15,000 บาท	89	23.74
4. มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป	87	23.2
รวม	375	100
6. การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม		
1. อาสาสมัครสาธารณสุข : อสม.	27	7.2
2. อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน : อปพร.	50	13.33
3. ไม่เป็น	298	79.47
รวม	375	100

จากตาราง 4.1 พบว่า ข้อมูลส่วนบุคคล ดังนี้

เพศ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 เพศหญิง จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67

อายุ พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุ 20-29 ปี จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 40.53 อายุ 50-59 ปี จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 26.93 อายุ 40-49 ปี จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 อายุ 30-39 ปี จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 11.47 อายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.74 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่จบระดับปริญญาตรี จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 34.67 อนุปริญญา/ปวส. จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 34.13 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 8.53 ระดับประถมศึกษา จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.14 และสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.53 ตามลำดับ

อาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่รับราชการ จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 38.4 เกษตรกรรม จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 31.74 ค้าขาย จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 25.6 และรับจ้างทั่วไป จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.26 ตามลำดับ

รายได้ต่อเดือน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 36.53 รายได้ 10,000-15,000 บาท จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 23.74 รายได้มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 23.2 และรายได้ 5,000-10,000 บาท จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 16.53 ตามลำดับ

การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม พบว่า ส่วนใหญ่ไม่เป็น จำนวน 298 คน คิดเป็นร้อยละ 79.47 อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน : อปพร. จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 และอาสาสมัครสาธารณสุข : อสม. จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

2. ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน แบ่งออกเป็น 4 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 การวางแผน ตอนที่ 2 การประชาสัมพันธ์ ตอนที่ 3 การแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ตอนที่ 4 การแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรี ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
ด้านการวางแผน			
1.เสนอแผนงาน/โครงการ ระดับชุมชน/หมู่บ้านของงบประมาณสนับสนุนจาก หน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่	0.82	0.020	น้อย
2.เสนอแผนงาน/โครงการ ระดับอำเภอของงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงาน ภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่	0.57	0.015	น้อย
3.เสนอแผนงาน/โครงการ ระดับจังหวัดของงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงาน ภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่	0.34	0.015	น้อย
4.บูรณาการแผนงาน/โครงการ ของภาคีเครือข่ายต่างๆ เข้าด้วยกัน เพื่อสร้าง วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนในพื้นที่	1.26	0.010	ปานกลาง
5.นำแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่อื่นมาปรับใช้กับ พื้นที่ชุมชนหนองรี	0.23	0.015	น้อย
รวม	0.65	0.015	น้อย

การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรี ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
ด้านการประชาคม			
6.ร่วมประชุมคณะกรรมการชุมชน/หมู่บ้าน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่	2.83	0.020	มาก
7.ร่วมประชุมคณะกรรมการอำเภอ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่	2.79	0.020	มาก
8.ร่วมประชุมคณะกรรมการจังหวัด เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่	2.74	0.015	มาก
9.เสนอความคิดเห็นหรือนำนวัตกรรมใหม่ๆมาปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตามบริบทของพื้นที่	2.92	0.030	มาก
10.ร่วมออกเสียงในการประชาคมด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ทุกครั้ง	2.86	0.030	มาก
รวม	2.83	0.023	มาก
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่			
11.ค้นหาจุดเสี่ยงในพื้นที่ชุมชน และแจ้งผู้ใหญ่บ้านหรือผู้นำชุมชนตรวจสอบ	2.88	0.030	มาก
12.ร่วมกันออกแบบนวัตกรรมใหม่ๆ ในการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่โดยใช้วัสดุที่หาได้จากธรรมชาติหรือวัสดุเหลือใช้ เช่น ป้ายเตือนสะท้อนแสง	1.77	0.020	ปานกลาง
13.ปรับปรุงภูมิทัศน์ ตัดต้นไม้ ตัดหญ้า ริมทางริมถนนที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	2.78	0.020	มาก
14.ช่วยกันทาสีถนนสายในที่อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่	1.74	0.015	ปานกลาง
15.ร่วมกันกวาดถนน กำจัดเศษก้อนหิน ก้อนกรวด ตะปู ที่เป็นอันตรายกับผู้สัญจรไปมาออกจากถนน	2.87	0.030	มาก
รวม	2.41	0.023	มาก

การมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรี ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน			
16.ร่วมเป็นเวรยามประจำหมู่บ้านหรือตำบลชุมชน คอยสอดส่อง ดูแลผู้กระทำผิดวินัยจราจร เพื่อห้ามปราม ตักเตือนก่อนออกสู่ถนนสายหลัก	1.75	0.015	ปานกลาง
17.ร่วมรณรงค์ให้สถาบันครอบครัวปลูกฝังจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง แก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงของบุตรหลาน	2.81	0.020	มาก
18.ร่วมรณรงค์ให้โรงเรียนปลูกฝังจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง แก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียน	2.77	0.020	มาก
19.ใช้มาตรการทางสังคมแก่ผู้ที่กระทำผิดวินัยจราจร เช่น ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยห้ามเข้าในพื้นที่ เป็นต้น	2.23	0.015	มาก
20.ท่านปฏิบัติตามถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบวินัยจราจร ทุกครั้งที่ขับขี่ยานพาหนะ	2.98	0.030	มาก
รวม	2.51	0.020	มาก
รวมทั้งสิ้น	2.10	0.020	มาก

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผลการวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน โดยภาพรวม ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.10$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการวางแผน อยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 0.65$) ด้านการประชาสัมพันธ์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.83$) ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.41$) ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.10$) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานหรือค่า SD น้อยกว่า 1 เนื่องจากข้อมูลเกาะกลุ่มดีมากการกระจายของข้อมูลน้อย

ตารางที่ 4.3 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำแนกตามเพศ

การมีส่วนร่วมของชุมชน	ชาย (N = 200)		หญิง (N = 175)	
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ด้านการวางแผน	0.60	0.14	0.79	0.12
ด้านการประชาสัมพันธ์	2.68	0.01	3.00	0.02
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	2.24	0.94	2.60	0.82
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน	2.50	0.21	2.63	0.16
รวม	2.00	0.32	2.26	0.28

จากตารางที่ 4.3 พบว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับมากที่สุดทั้งเพศชายและเพศหญิง ตามลำดับ ดังนี้ เพศหญิง อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.26$) และเพศชาย อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.00$)

ตารางที่ 4.4 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำแนกตามอายุ

การมีส่วนร่วมของชุมชน	อายุ									
	20-29 ปี (N =152)		30-39 ปี (N =43)		40-49 ปี (N =50)		50-59 ปี (N =101)		> 60 ปี (N =29)	
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ด้านการวางแผน	0.91	0.02	0.82	0.01	1.33	0.01	0.34	0.02	0.23	0.03
ด้านการประชาสัมพันธ์	2.75	0.01	2.83	0.02	2.79	0.01	2.80	0.02	2.76	0.01
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	2.41	0.01	2.40	0.01	2.38	0.01	2.41	0.01	2.39	0.01
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน	2.50	0.02	2.44	0.01	2.39	0.01	2.41	0.01	2.43	0.02
รวม	2.14	0.01	2.12	0.01	2.22	0.01	1.99	0.01	1.95	0.01

จากตารางที่ 4.4 พบว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับปานกลางถึงมากที่สุด ตามช่วงอายุที่แตกต่างกันตามลำดับ ดังนี้ อายุ 40-49 ปี อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.22$) อายุ 20-29 ปี อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.14$) อายุ 30-39 ปี อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 2.12$) อายุ 50-59 ปี อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.99$) และอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.95$)

ตารางที่ 4.5 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำแนกตามระดับการศึกษา

การมีส่วนร่วมของชุมชน	ระดับการศึกษา					
	ประถมศึกษา (N =8)		มัธยมศึกษาตอนต้น (N =32)		มัธยมศึกษาตอนปลาย (N =75)	
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ด้านการวางแผน	0.82	0.01	0.34	0.02	0.91	0.02
ด้านการประชาคม	2.80	0.02	2.80	0.02	2.75	0.01
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	2.44	0.01	2.30	0.01	2.41	0.01
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน	2.50	0.15	2.52	0.15	2.57	0.02
รวม	2.14	0.04	1.99	0.05	2.16	0.01

การมีส่วนร่วมของชุมชน	ระดับการศึกษา			
	ปวส. (N =128)		ปริญญาตรีขึ้นไป (N =132)	
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ด้านการวางแผน	0.23	0.03	1.00	0.01
ด้านการประชาคม	2.81	0.15	2.79	0.01
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	2.39	0.01	2.40	0.02
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน	2.44	0.02	2.50	0.01
รวม	1.96	0.05	2.17	0.01

จากตารางที่ 4.5 พบว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก ตามระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน ตามลำดับ ดังนี้ ปริญญาตรีขึ้นไปอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.17$) มัธยมศึกษาตอนปลายอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.16$) ประถมศึกษาอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.14$) มัธยมศึกษาตอนต้นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.99$) และ ปวส.อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.96$)

ตารางที่ 4.6 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำแนกตามอาชีพ

การมีส่วนร่วมของชุมชน	อาชีพ							
	เกษตรกรกรม (N =119)		ค้าขาย (N =96)		รับราชการ (N =144)		รับจ้างทั่วไป (N =16)	
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ด้านการวางแผน	0.82	0.01	0.23	0.03	1.00	0.01	0.34	0.02
ด้านการประชาสัมพันธ์	2.47	0.01	2.78	0.02	2.79	0.01	2.79	0.01
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	2.41	0.01	2.39	0.01	2.38	0.15	2.28	0.02
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน	2.48	0.02	2.45	0.01	2.38	0.02	2.47	0.01
รวม	2.05	0.01	1.96	0.01	2.13	0.04	1.97	0.01

จากตารางที่ 4.6 พบว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก ตามระดับอาชีพที่แตกต่างกันตามลำดับ ดังนี้ อื่น ๆ ได้แก่รับราชการอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.13$) เอกชน/รัฐวิสาหกิจอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.11$) เกษตรกรกรมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.05$) รับจ้างทั่วไปอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.97$) และค้าขายอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.96$)

ตารางที่ 4.7 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

การมีส่วนร่วมของชุมชน	รายได้ต่อเดือน							
	< 5,000 บาท (N =137)		5,000-10,000 บาท (N =62)		10,000-15,000 บาท (N =89)		> 15,000 บาท ขึ้นไป (N =87)	
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ด้านการวางแผน	0.23	0.03	0.34	0.02	0.82	0.01	0.91	0.02
ด้านการประชาสัมพันธ์	2.75	0.01	2.83	0.02	2.79	0.01	2.69	0.02
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	2.41	0.01	2.36	0.01	2.42	0.01	2.38	0.01
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน	2.51	0.02	2.40	0.01	2.47	0.01	2.50	0.01
รวม	1.97	0.01	1.98	0.01	2.12	0.01	2.12	0.01

จากตารางที่ 4.7 พบว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก ตามรายได้ที่แตกต่างกันตามลำดับ ดังนี้ รายได้ 10,000-15,000 บาท อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.12$) รายได้มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.12$) รายได้ 5,000-10,000 บาท อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.98$) และรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.97$)

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำแนกตามการเป็นสมาชิกกลุ่มสังคม

การมีส่วนร่วมของชุมชน	การเป็นสมาชิกกลุ่มสังคม					
	อสม. (N =27)		อปพร. (N =50)		ไม่เป็น (N =298)	
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ด้านการวางแผน	0.82	0.02	0.91	0.02	0.23	0.03
ด้านการประชาสัมพันธ์	2.82	0.01	2.78	0.01	2.81	0.02
ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	2.37	0.01	2.42	0.01	2.40	0.01
ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน	2.50	0.01	2.51	0.15	2.48	0.02
รวม	2.12	0.01	2.15	0.04	1.98	0.02

จากตารางที่ 4.8 พบว่าพบว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมของการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับมาก ตามกลุ่มสังคมที่แตกต่างกันตามลำดับ ดังนี้ อปพร.อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.15$) อสม.อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.12$) และไม่เป็นสมาชิกกลุ่มใดๆ เลย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.98$)

บทที่ 5

สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ในชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ครั้งนี้มีรูปแบบการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน รวมทั้งปัจจัยด้าน อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน และศึกษาเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ซึ่งกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ประชากรในชุมชนหนองรี ต.หนองรี อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี จำนวน 375 คน จากเครือข่ายภาคประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) โดยใช้เครื่องมือในการวิจัย เป็นแบบสอบถามปลายปิด (Closed End Question) และแบบสอบถามปลายเปิด (Opened End Question) แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามด้านปัจจัยส่วนบุคคล ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ด้านการวางแผน ด้านการประชาคม ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน และส่วนที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยส่วนมากอายุ 20-29 ปี อายุ 50-59 ปี อายุ 40-49 ปี อายุ 30-39 ปี และอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไปน้อยที่สุด และส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และไม่ได้เป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม ซึ่งผลการวิจัยสรุปได้ว่า

1. ชุมชนหนองรี ตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนน้อย มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาคมมาก มีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มาก และมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมาก เมื่อจัดอันดับแล้วการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการประชาคมมากเป็นอันดับ 1 การมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชนมากเป็นอันดับ 2 การมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มากเป็นอันดับ 3 และสุดท้ายการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนด้านการวางแผนเป็นอันดับ 4

8. สำหรับปัจจัยส่วนบุคคล ที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ตั้งแต่ระดับปานกลางถึงมาก ได้แก่ อายุที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน ระดับการศึกษาที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน อาชีพที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน รายได้ที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคมที่ต่างกันมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่างกัน

5.2 อภิปรายผล

จากผลการวิจัยข้างต้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ ดร.นพดล กรประเสริฐ ดร.ปรีดา พิษยาพันธ์ และคณะ (2560) ที่ได้ศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเน้นองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็คือ “ปัจจัยด้านคน” ซึ่งองค์ประกอบปัจจัยเสี่ยงด้านคน ไม่ว่าจะเป็นด้านพฤติกรรม ด้านทัศนคติและความเชื่อ สามารถอภิปรายได้ว่างานวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ซึ่งศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม นั้นมีผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็นด้านการวางแผน ด้านการระดมทุน ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ และด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน โดยการสังเกตจากการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของประชาชนในชุมชนหนองรีอย่างเป็นทางการ ไม่ว่าจะเป็นการรักษากฎระเบียบวินัยจราจร มารยาทในการขับขี่ทั้งบริเวณโรงเรียน บริเวณโรงพยาบาล ถนนสายหลัก ถนนภายในหมู่บ้านในพื้นที่ตำบลหนองรี ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญเชื่อมต่อไปยังจังหวัดใกล้เคียง รวมทั้งป้ายเตือน ไฟส่องสว่างอุปกรณ์ช่วยการมองเห็นและสัญลักษณ์จราจรตามเส้นทาง ในทางหลัก,ทางร่วม,ทางแยก ที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือจุดบอดในการมองเห็น เป็นต้น แสดงให้เห็นว่าชุมชนหนองรีได้สนองตอบนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน อย่างเป็นทางการและยั่งยืน เช่น ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดในการใช้รถใช้ถนน มีจิตสำนึกรักความปลอดภัย เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่และมีน้ำใจต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตนให้เกิดความปลอดภัยทางถนนเป็นกิจวัตรประจำวันให้อยู่ในวิถีชีวิต และปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ถือเป็นแนวทางในการเสริมสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นแก่ประชาชน ในพื้นที่ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ให้มีวินัยจราจร มีความภาคภูมิใจในการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สร้างมาตรการความปลอดภัยด้านการจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยการสวมหมวกนิรภัยและปลุกฝังการเป็นผู้ขับขี่และผู้ร่วมทางที่ดีในอนาคต สร้างความเข้มแข็งในชุมชนพร้อมรองรับการเข้าสู่อาเซียนช่วยลดอุบัติเหตุในตำบลหนองรี อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี อย่างมีประสิทธิภาพต่อเนื่อง และยั่งยืนต่อไป

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ควรจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมด้านคุณธรรม จริยธรรม ปลูกฝังค่านิยมและทัศนคติด้านจรรยาบรรณ ความมีน้ำใจเอื้ออาทรและการเคารพกฎระเบียบข้อบังคับจรรยาบรรณ ให้กับนักเรียน เยาวชนและประชาชนตำบลหนองรี ร่วมกับเครือข่ายชุมชนตำบลหนองรีและหน่วยงานเอกชน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนตลอดไป

5.3.2 ควรจัดกิจกรรมที่สร้างเสริมคุณลักษณะด้านนิสัยและสร้างความตระหนักในบทบาทหน้าที่ของบุคคล สังคม ให้กับ นักเรียน เยาวชนและประชาชนตำบลหนองรี มุ่งเน้นกิจกรรมที่สร้างความเข้าใจบทบาทเฉพาะบุคคล หน้าที่ และพฤติกรรมที่สังคมต้องการ ให้เกิดขึ้นกับนักเรียน เยาวชน ประชาชนเครือข่ายชุมชนในตำบลหนองรี สร้างลักษณะของบุคคลที่ดีพฤติกรรมที่แสดงออกด้วยความรับผิดชอบต่อตนเอง ต่อสังคมและเป็นพลเมืองที่ดี เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนหนองรีในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนตลอดไป

บรรณานุกรม

- กรรณิกา ชมดี. (2524). การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี
โครงการสารภีตำบลท่าซาง อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี.
- จีราวรรณ ตาลช่วง. (2558). การบริหารจัดการองค์การอาสาสมัคร : อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน
(อปพร.) สาขาวิชาการบริหารจัดการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จุฑารัตน์ วุฒิสุมบูรณ์. (2538). การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการชุมชนในการพัฒนาชุมชนย่อยภายใน
เขตเทศบาล กรณีศึกษา เทศบาลศรีราชา จังหวัดชลบุรี วิทยานิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตร์
มหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ณัฐธิดา รุ่งรัตนพิทักษ์. (2559). การวิเคราะห์ปัจจัยจูงใจในนโยบายว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัย
ฝ่ายพลเรือนที่มีผลต่อการเข้าสู่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรณีศึกษา เขตบางคอแหลม
กรุงเทพฯ. ปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ธีรยุทธ ลีโคตร. (2558). บทบาทของการชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน.
ปริญญา รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- นิรันดร์ จงวุฒิวาศย์. (2527). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บุปผา ลาภทวี. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บ จากการขับขี่
รถจักรยานยนต์. โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ.
- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ. (2522). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 96 (ตอนที่ 211), หน้า 1.
- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ. (2535). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 109 (ตอนที่ 96), หน้า 5 - 6.
- มณฑิชา รักศิลปะ. (2561). การมีส่วนร่วมของชุมชนและอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน
ในการป้องกัน และควบคุมโรคไข้เลือดออกในเขต ตำบลแจระแม อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี
คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี.
- มนต์ธิณี อัสวพรรณราย. (2556). การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครสาธารณสุขในการดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ
ศึกษาเฉพาะกรณี เขตเทศบาลเมืองบ้านสวน อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ปริญญาโทมหาวิทยาลั
ยบูรพา.
- ยุวัฒน์ วุฒิเมธี และคณะ. (2536). แนวคิดและปรัชญาการพัฒนาชนบท, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- รัตนะ จันทรนพรัตน์. (2543). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอาชญากรรมในเขตเทศบาล
นครเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์สาขาพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- วันเพ็ญ วอกลาง. (2534). การมีส่วนร่วมของเกษตรกรในการพัฒนาแหล่งน้ำ. วิทยานิพนธ์
พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สมปอง มั่นคง. (2545). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา : ศึกษาเฉพาะกรณีสิ่งแวดล้อมศึกษา,
บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สมพงษ์ อธิมีชัย. (2544). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดให้โทษ
ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรตำบลหน้าพระลาน.

บรรณานุกรม

- สุภาพร วัฒนานคร. (2544). ปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการหมู่บ้านในการแก้ไข
ปัญหาการแพร่ระบาดของยาเสพติด : กรณีศึกษา เขตหนองจอก กรุงเทพฯ.
- อักษร สวัสดิ์. (2542). ความรู้ความเข้าใจและความตระหนักในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของนักเรียน
ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย : กรณีศึกษาในเขตบางกะปิ กรุงเทพฯ.
- อำนาจ อนันตชัย. (2527). การระดมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชุมชน: การพัฒนาชนบท
สาขาส่งเสริมการเกษตรและสหกรณ์. กรุงเทพฯ: วิกตอรีทาวเวอร์พ้อยท์.
- Ratanavaraha, V., & Jomnonkwao, S. (2013). Community participation and behavioral changes
of helmet use in Thailand. *Transport Policy*, 25(0), 111-118.
doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.11.002>

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย X ลงใน (.....) ที่ตรงกับข้อความตามความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านเอง

1. เพศ (.....) 1. ชาย (.....) 2. หญิง

2. อายุ
(.....) 1. 20-30 ปี
(.....) 2. 30-40 ปี
(.....) 3. 40-50 ปี
(.....) 4. 50-60 ปี
(.....) 5. มากกว่า 60 ปี

3. ระดับการศึกษา
(.....) 1. ประถมศึกษา
(.....) 2. มัธยมศึกษาตอนต้น
(.....) 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
(.....) 4. อนุปริญญา/ปวส.
(.....) 5. ปริญญาตรีขึ้นไป

4. อาชีพ
(.....) 1. เกษตรกรรม
(.....) 2. ค้าขาย
(.....) 3. รับราชการ
(.....) 4. เอกชน/รัฐวิสาหกิจ
(.....) 5. รับจ้างทั่วไป
(.....) 6. อื่น ๆ

5. รายได้ต่อเดือน
(.....) 1. น้อยกว่า 5,000 บาท
(.....) 2. 5,000-10,000 บาท
(.....) 3. 10,000-15,000 บาท
(.....) 4. มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป

6. การเป็นสมาชิกกลุ่มทางสังคม

- (.....) 1. อาสาสมัครสาธารณสุข : อสม.
- (.....) 2. อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน : อปพร.
- (.....) 3. อื่นๆ
- (.....) 4. ไม่เป็น

ส่วนที่ 2 การมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความต่อไปนี้แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับพฤติกรรมของท่านมากที่สุด

ข้อ	การมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	ทุกครั้ง	เป็นประจำ	นานๆ ครั้ง	ไม่เคย
	<u>ด้านการวางแผน</u>				
1	เสนอแผนงาน/โครงการ ระดับชุมชน/หมู่บ้านของบประมาณ สนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่				
2	เสนอแผนงาน/โครงการ ระดับอำเภอของบประมาณ สนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่				
3	เสนอแผนงาน/โครงการ ระดับจังหวัดของบประมาณ สนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่				
4	บูรณาการแผนงาน/โครงการ ของภาคีเครือข่ายต่างๆ เข้าด้วยกัน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนในพื้นที่				
5	นำแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่อื่นมาปรับใช้กับพื้นที่ชุมชนหนองรี				
	<u>ด้านการประชาสัมพันธ์</u>				
6	ร่วมประชุมคณะกรรมการชุมชน/หมู่บ้าน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่				
7	ร่วมประชุมคณะกรรมการอำเภอ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่				
8	ร่วมประชุมคณะกรรมการจังหวัด เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่				

ข้อ	การมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	ทุกครั้ง	เป็นประจำ	นานๆ ครั้ง	ไม่เคย
9	เสนอความคิดเห็นหรือนำนวัตกรรมใหม่ๆ มาปรับใช้ในการแก้ไขปัญหอบุติเหตุทางถนนตามบริบทของพื้นที่				
10	ร่วมออกเสียงในการประชาคมด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ทุกครั้ง				
	<u>ด้านการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่</u>				
11	ค้นหาจุดเสี่ยงในพื้นที่ชุมชน และแจ้งผู้ใหญ่บ้านหรือผู้นำชุมชนตรวจสอบ				
12	ร่วมกันออกแบบนวัตกรรมใหม่ๆ ในการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่โดยใช้วัสดุที่หาได้จากธรรมชาติหรือวัสดุเหลือใช้ เช่น ป้ายเตือนสะท้อนแสง				
13	ปรับปรุงภูมิทัศน์ ตัดต้นไม้ ตัดหญ้า ริมทางริมถนนที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ				
14	ช่วยกันทาสีถนนสายในที่อยู่ในความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่				
15	ร่วมกันกวาดถนน กำจัดเศษก้อนหิน ก้อนกรวด ตะปู ที่เป็นอันตรายกับผู้สัญจรไปมาออกจากถนน				
	<u>ด้านการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน</u>				
16	ร่วมเป็นเวรยามประจำหมู่บ้านหรือตำบลชุมชน คอยสอดส่องดูแลผู้กระทำความผิดวินัยจราจร เพื่อห้ามปราม ตักเตือนก่อนออกสู่ถนนสายหลัก				
17	ร่วมรณรงค์ให้สถาบันครอบครัวปลูกฝังจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง แก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงของบุตรหลาน				
18	ร่วมรณรงค์ให้โรงเรียนปลูกฝังจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง แก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียน				
19	ใช้มาตรการทางสังคมแก่ผู้ที่กระทำความผิดวินัยจราจร เช่น ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยห้ามเข้าในพื้นที่ เป็นต้น				
20	ท่านปฏิบัติตนถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบวินัยจราจร ทุกครั้งที่ขับขี่ยานพาหนะ				

ส่วนที่ 3 ปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ

.....

.....

ประวัตินักวิจัย

1. ชื่อ - นามสกุล :

1.1 ภาษาไทย นางสาวอัญชลี ศรีจันทิก

1.2 ภาษาอังกฤษ Miss Anchalee Srichanthuk

2. ตำแหน่ง : นักสังคมสงเคราะห์ชำนาญการ

3. สังกัดหน่วยงาน : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี ศาลากลางจังหวัดชลบุรี
ถนนมนตเสวี ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

5. ที่อยู่ติดต่อได้ : บ้านเลขที่ 1/7 คอนโดเดอะบรีส ซอยเรวัติ 32 ถนนติวานนท์ ตำบลตลาดขวัญ
อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี

6. โทรศัพท์ : 0895798306

7. อีเมล : aa0895798306@gmail.com

8. วุฒิการศึกษา : ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นครราชสีมา

ปริญญาโท มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

กำลังศึกษาปริญญาเอก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร