

การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน

The Study of Helmet Use Behavior of Motorcyclists in Nakhon Pathom Province by Using Community Participation

วัฒนวงศ์ รัตนวราห์¹ และจันทวีร์ เกษมสุข²

Vatanavongs Ratanavaraha¹ and Chintawee Kasemsuk²

¹ สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา 30000

School of Engineering, Suranaree University of Technology, Nakhon Ratchasima 30000, Thailand

E-mail: vatanavongs@sut.ac.th

² คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม กรุงเทพฯ 10900

Faculty of Communication Arts, Sripatum University, Bangkok 10900, Thailand

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุทางการจราจรนับเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณพื้นที่ในต่างจังหวัด หลากหลายกรณีของอุบัติเหตุที่มีการบาดเจ็บ มักเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ยังคงมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับน้อย ทั้งนี้ เนื่องจากชุมชนในพื้นที่ยังไม่มีการเตรียมความพร้อมในการจัดการ จังหวัดนครปฐมเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2551 โดยตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม มีจำนวนผู้เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บ 30 ราย ซึ่งในจำนวนดังกล่าวเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ถึง 22 ราย นอกจากนี้ ยังมีรายงานผลการจับกุมในข้อหาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวนถึง 2,361 ราย ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม การดำเนินการศึกษานี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ โดยให้เยาวชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในการเก็บข้อมูล ซึ่งเยาวชนดังกล่าวได้รับการอบรมให้มีความรู้และความตระหนักเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยก่อนทำการเก็บข้อมูล และทำหน้าที่ตามกระบวนการของการมีส่วนร่วม กล่าวคือ บอกกล่าวกับสมาชิกในชุมชนของตนเองให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า การให้สมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วมนั้นเป็นวิธีการที่สามารถกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยได้เป็นอย่างดี โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 ซึ่งการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวิจัยครั้งนี้สามารถแสดงให้เห็นว่า เป็นวิธีการพัฒนาชุมชนได้อย่างยั่งยืน

Abstract

Traffic accident was one of critical problems for Thailand particularly in provincial area. Many cases involving injuries are often resulted from motorcyclists not wearing helmets. Local communities had not been well prepared for management before, during, and after accident. Collected by Nakhon Pathom Provincial Police Division, the accident statistics Songkran Holidays in 2009 comprised 5 fatalities and 30 injuries. Among these numbers, 22 were caused by motorcycle accidents. Additional 2,361 motorcyclists were also charged with riding without a helmet. Therefore, the primary objectives of this research were to develop and apply a methodology for encouraging motorcyclists in Nakhon Pathom Province, Thailand, to use helmets. A methodology of community participation was developed to encourage motorcyclists and their passengers to use helmets. Based on the quantitative research, the data was collected by community members who have been trained in order to have personal empowerment. They were responsible to diffuse the attitudes on factors in accordance with the helmet use behavior. There was strong evidence that this methodology was successful because it appeared to increase the percentage of helmet use in the province by 13.2%. The methodology developed in this research appears to be sustainable rural community development, since it relies on community participation.

Keywords

หมวกนิรภัย (Helmet)

การมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Participation)

ความปลอดภัยทางการขนส่ง (Transportation Safety)

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางการจราจรนับเป็นปัญหาที่สำคัญอีกปัญหาหนึ่งของประเทศ เนื่องจากก่อให้เกิดความสูญเสียมากมายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน อีกทั้งยังเป็นปัญหาสำคัญทางด้านสาธารณสุข แม้ว่าอัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุทางการจราจรจะมีแนวโน้มลดลง แต่เมื่อเปรียบเทียบแนวโน้มการลดลงของอัตราการตายอันเนื่องมาจากโรคสำคัญอื่น ๆ แล้ว ดูเสมือนว่าพัฒนาการในการบรรเทาปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจรยังคงเป็นไปอย่างเชื่องช้า เมื่อเปรียบเทียบกับพัฒนาการในการควบคุมโรคสำคัญอื่น ๆ อย่างไรก็ดี การบรรเทาปัญหานี้จำเป็นต้องมีการศึกษาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อช่วยประกอบการตัดสินใจในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม

ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัลเช่นในปัจจุบันนี้ รถจักรยานยนต์ได้กลายเป็นยานพาหนะที่สำคัญสำหรับคนไทยทั่วทุกจังหวัด และเพื่อให้ระบบการขนส่งของเมืองมีประสิทธิภาพและความปลอดภัย การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง เพราะไม่เพียงแต่ในพื้นที่ต่างจังหวัดหรือตัวเมืองใหญ่ ๆ เท่านั้น หากแต่ในเมืองหลวงหรือเขตปริมณฑล ไม่ว่าจะเป็นทั้งในตัวเมืองหรือนอกตัวเมือง ยังคงมีรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ เนื่องจากชุมชนในพื้นที่ยังไม่มีเตรียมความพร้อมในการจัดการทั้งก่อนเกิด ขณะเกิด และหลังเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2551 โดยตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม มีจำนวนผู้เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บ 30 ราย ซึ่งในจำนวนดังกล่าวเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ถึง 22 ราย นอกจากนี้ ยังมีรายงานผลการจับกุมในข้อหาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวนถึง 2,361 ราย สิ่งที่ได้มาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ คือ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ จากการศึกษากับการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า การบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะเป็นลักษณะที่เกิดขึ้นมากที่สุด (ประมาณ 30 %) หากเทียบกับอวัยวะส่วนอื่น ๆ ของร่างกาย (Damnakkaew, 2003) นอกจากนี้จากการสำรวจและประเมินผลการบังคับใช้กฎหมาย

ที่ผ่านมา มักจะเป็นบทบาทของหน่วยงานส่วนกลางมีการศึกษาเป็นช่วง ๆ และไม่ต่อเนื่อง และที่สำคัญคือ ขาดกลไกการสะท้อนกลับข้อมูลให้แก่พื้นที่ได้นำไปปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การศึกษารุ่นนี้ นอกจากจะเป็นการสำรวจเพื่อติดตามพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ยังเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน (community participation) เพื่อพัฒนาต่อไปเป็นกลไกการติดตามในระดับพื้นที่อย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์หลักของการศึกษารุ่นนี้ คือ เพื่อศึกษาและพัฒนากลไกการติดตามประเมินผลพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนในจังหวัดน่านองอันได้แก่ จังหวัดนครปฐม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย รวมทั้งเพื่อขยายผลการศึกษาไปยังจังหวัดอื่น ๆ ต่อไป โดยมีวัตถุประสงค์ย่อย ดังนี้

2.1 เพื่อศึกษาข้อมูลด้านสถิติและด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2 เพื่อกระตุ้นให้ชุมชนในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมในการกำหนดเป้าหมายและการดำเนินการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยอย่างยั่งยืน

3. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษารุ่นนี้ ศึกษาพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐมอันเป็นจังหวัดน่านองในการศึกษาในเขตพื้นที่ภาคกลาง โดยเก็บข้อมูลด้านสถิติและด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ช่วงเวลาและสถานที่ (กลางวัน-กลางคืน, ชั่วโมงเร่งด่วน-ไม่เร่งด่วน, ในเมือง-นอกเมือง) โดยทำการศึกษาในเขตพื้นที่ 3 อำเภอ ตามขนาดของอำเภอ กล่าวคือ อำเภอขนาดใหญ่



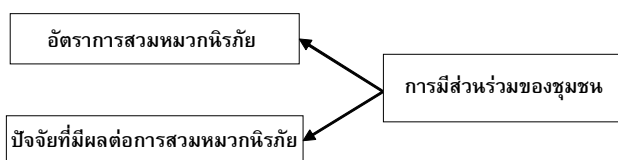
รูปที่ 1 ตำแหน่งพื้นที่การศึกษา 3 อำเภอในจังหวัดนครปฐม

ได้แก่ อำเภอเมืองนครปฐม อำเภอขนาดกลาง ได้แก่ อำเภอสามพราน และอำเภอขนาดเล็ก ได้แก่ อำเภอดอนตูม

4. ปัญหาการวิจัย

1. ประชาชนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐมมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเป็นอย่างไร
2. ปัจจัยใดที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม
3. กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนสนับสนุนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในจังหวัดนครปฐมอย่างไร

5. กรอบแนวคิดของการศึกษา



รูปที่ 2 กรอบแนวคิดของการศึกษา

6. แนวคิดทฤษฎี

การดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ได้เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นกลไกหลักในการสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในชุมชนอย่างยั่งยืน

6.1 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของชุมชน

(Community Participation)

การมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน เป็นแนวคิดที่สนับสนุนความเข้มแข็งของชุมชนและสังคม โดยเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มีการร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมแก้ปัญหา ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและส่งเสริมสุขภาพอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล โปร่งใส และเป็นธรรมในการบริหารงาน ซึ่งการแก้ไขปัญหาจำเป็นต้องมีความร่วมมือทำพร้อม ๆ กันในทุกระดับ ต้องระดมทุกองค์ประกอบในสังคม โดยเฉพาะชุมชน เพื่อเสริมสร้างความเป็นชุมชนให้มีความเข้มแข็ง และสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง เมื่อพิจารณาตามโครงสร้างการปกครองท้องถิ่นแล้วจะเห็นได้ว่า หมู่บ้าน ตำบล อำเภอ ถือเป็นชุมชนพื้นฐานที่เกิดจากการรวมตัวโดยธรรมชาติของประชาชน ในส่วนของประชาชนเอง ก็เริ่มเข้ามามีบทบาทในการจัดการกับปัญหาและสภาพแวดล้อมของชุมชนเอง ทำให้ความต้องการที่แท้จริงของประชาชนนั้นได้รับการตอบสนองในสิ่งที่ต้องการ สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบัน และเกิดความตื่นตัวในการที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในระดับอื่น ๆ ต่อไป

6.2 ความหมายของการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วมของประชาชนในกิจกรรมการพัฒนาต่าง ๆ เช่น กิจกรรมทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เกิดขึ้นได้ในหลายลักษณะ หลายรูปแบบ หลายวิธีการ แตกต่างไปตามวัตถุประสงค์ ทำให้นิยามและความหมายของการมีส่วนร่วมต่างกันไปบ้าง โดยมีผู้ให้ความหมายที่หลากหลาย และมีความแตกต่างกันไปตามความเข้าใจและประสบการณ์ของแต่ละบุคคล เช่น

เออร์วิน (Erwin, 1976 อ้างถึงใน Wattayo, 1997) กล่าวว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนคือกระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนาร่วมคิด ร่วมตัดสินใจแก้ปัญหาของตนเอง ร่วมใช้ความคิดสร้างสรรค์ ความรู้ และความชำนาญร่วมกับวิทยาการ

ที่เหมาะสม และสนับสนุนติดตามผลการปฏิบัติงานขององค์กรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

วุฒิสาร ตันไชย และกมลทิพย์ แจ่มกระจ่าง (Tanchai & Chamkrajang, 2006) รายงานว่า กลุ่มผู้เชี่ยวชาญขององค์การสหประชาชาติได้นิยามความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ว่า ควรจะมีลักษณะจำกัดเฉพาะในระบบเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองหนึ่ง ๆ เท่านั้น อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้เชี่ยวชาญดังกล่าวได้ขยายความการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยครอบคลุมประเด็นดังนี้

1. การมีส่วนร่วมของประชาชนครอบคลุมถึงการสร้างโอกาสให้สมาชิกทุกคนของชุมชนและสังคมได้ร่วมกิจกรรมซึ่งนำไปสู่กระบวนการพัฒนา และเอื้อให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโดยเท่าเทียมกัน

2. การมีส่วนร่วมสะท้อนการเข้าเกี่ยวข้องโดยสมัครใจและเป็นประชาธิปไตย ในกรณีต่อไปนี้

- 2.1 เอื้อให้เกิดความพยายามในการพัฒนา

- 2.2 การแบ่งสรรผลประโยชน์จากการพัฒนาโดยเท่าเทียมกัน

- 2.3 การตัดสินใจเพื่อกำหนดเป้าหมาย กำหนดนโยบาย วางแผน และการดำเนินโครงการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม

3. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการตัดสินใจไม่ว่าระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และระดับชาติ จะช่วยก่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างสิ่งที่ประชาชนลงทุนลงแรงกับประโยชน์ที่ได้รับ

4. ลักษณะของการมีส่วนร่วมของประชาชนอาจแตกต่างกันไปตามสภาพเศรษฐกิจของประเทศ นโยบาย และโครงสร้างการบริหาร รวมทั้งลักษณะเศรษฐกิจ สังคมของประชากร การมีส่วนร่วมของประชาชนมิได้เป็นเพียงเทคนิควิธีการ แต่เป็นปัจจัยสำคัญในการประกันให้เกิดกระบวนการพัฒนาที่มุ่งเอื้อประโยชน์ต่อประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชนที่แท้จริงหมายถึงการที่ประชาชนหรือชุมชนพัฒนาขีดความสามารถของตนเองในการจัดการและควบคุมการใช้ทรัพยากรและปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ในสังคม เพื่อประโยชน์ต่อการดำรงชีพทางเศรษฐกิจและสังคม ตามความจำเป็นในฐานะสมาชิกของสังคม และได้พัฒนาการรับรู้และภูมิปัญญา ซึ่งแสดงออกในรูปของการตัดสินใจในการกำหนดชีวิตของตนเองอย่างเป็นตัวของตัวเอง และการตัดสินใจต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการที่เหมาะสมและ

เป็นที่ยอมรับร่วมกัน โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรร่วมในกระบวนการนี้ตั้งแต่เริ่มแรก จนกระทั่งถึงการติดตามและประเมินผล เพื่อให้เกิดความเข้าใจและการรับรู้เรียนรู้ การปรับเปลี่ยนโครงการร่วมกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย

6.3 รูปแบบของการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วมที่ดำเนินอยู่โดยทั่วไปสามารถสรุปได้เป็น 5 รูปแบบ คือ

1. การรับรู้ข่าวสาร (Public Information) การมีส่วนร่วมในรูปแบบนี้ ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดของโครงการที่จะดำเนินการ รวมทั้งผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทั้งนี้การได้รับแจ้งข่าวสารดังกล่าวจะต้องเป็นการแจ้งก่อนที่จะมีการตัดสินใจดำเนินโครงการ

2. การปรึกษาหารือ (Public Consultation) เป็นรูปแบบการมีส่วนร่วมที่มีการจัดการหารือระหว่างผู้ดำเนินการโครงการกับประชาชนที่เกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบ เพื่อที่จะรับฟังความคิดเห็นและตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติม หรือประกอบการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบ นอกจากนี้ ยังเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการกระจายข้อมูลข่าวสารไปยังประชาชนทั่วไปและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจในโครงการและกิจกรรมมากขึ้น และเพื่อให้มีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อประกอบทางเลือกในการตัดสินใจ

3. การประชุมรับฟังความคิดเห็น (Public Meeting) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนและฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับโครงการหรือกิจกรรม และผู้มีอำนาจตัดสินใจในการทำโครงการหรือกิจกรรมนั้น ได้ใช้เวทีสาธารณะในการทำความเข้าใจ และค้นหาเหตุผลที่จะดำเนินโครงการหรือกิจกรรมในพื้นที่นั้นหรือไม่ ซึ่งมีหลายรูปแบบ ได้แก่

- 3.1 การประชุมในระดับชุมชน (Community Meeting) การประชุมลักษณะนี้ จะต้องจัดขึ้นในชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยเจ้าของโครงการหรือกิจกรรมจะต้องส่งตัวแทนเข้าร่วม เพื่ออธิบายให้ที่ประชุมทราบถึงลักษณะโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและตอบข้อซักถาม การประชุมในระดับนี้อาจจะจัดในระดับที่กว้างขึ้นได้ เพื่อรวมหลาย ๆ ชุมชนในคราวเดียวกัน ในกรณีที่มีหลายชุมชนได้รับผลกระทบ

3.2 การประชุมรับฟังความคิดเห็นในเชิงวิชาการ (Technical Hearing) จำเป็นต้องมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในเชิงวิชาการ โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขาจากภายนอกมาช่วยอธิบายซักถาม และให้ความเห็นต่อโครงการ การประชุมอาจจัดในที่สาธารณะทั่วไป ผลการประชุมจะต้องนำเสนอต่อสาธารณะ

3.3 การประชาพิจารณา (Public Hearing) เป็นการประชุมที่มีขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจนมากขึ้น เป็นเวทีในการเสนอข้อมูลอย่างเปิดเผยทั้งฝ่ายเจ้าของโครงการและฝ่ายผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากโครงการ การประชุมและคณะกรรมการจัดการประชุมต้องมีองค์ประกอบของผู้เข้าร่วมที่เป็นที่ยอมรับ มีหลักเกณฑ์และประเด็นในการพิจารณาที่ชัดเจน และแจ้งให้ทุกฝ่ายทราบทั่วกัน ซึ่งอาจมาจากการร่วมกันกำหนดขึ้น ทั้งนี้รูปแบบการประชุมไม่ควรจะเป็นทางการมากนัก และไม่เกี่ยวข้องกับนัยของกฎหมายที่จะต้องมีการชี้ขาดเหมือนการตัดสินในทางกฎหมาย การจัดประชุมจึงอาจจัดหลายวัน และไม่จำเป็นที่จะต้องจัดเพียงครั้งเดียวหรือสถานที่เดียวตลอดไป

4. การร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) เป็นเป้าหมายสูงสุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งในทางปฏิบัติที่จะให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจต่อประเด็นปัญหานั้น ๆ ไม่สามารถดำเนินการให้เกิดขึ้นง่าย ๆ อาจดำเนินการให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบเป็นตัวแทนในคณะกรรมการใดคณะหนึ่งที่มีอำนาจตัดสินใจ รวมทั้งได้รับเลือกในฐานะที่เป็นตัวแทนขององค์กรที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนประชาชนในพื้นที่ ซึ่งจะมีบทบาทขึ้นการตัดสินใจได้เพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบของคณะกรรมการพิเศษนั้น ๆ ว่าจะมีการวางน้ำหนักของประชาชนไว้เพียงใด

6.4 การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน

วิธีการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถทำได้ดังวิธีการต่อไปนี้

1. ให้ความรู้ประชาชน โดยจัดระบบการศึกษาให้เยาวชนและประชาชนในพื้นที่ ทุกเพศ ทุกวัย มีโอกาสได้รับการศึกษา ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาทางวิชาการหรือทางวิชาชีพ

2. พัฒนาความคิด ส่งเสริมการมีส่วนร่วม โดยการให้แต่ละบุคคลหรือชุมชนแลกเปลี่ยนแสดงทัศนคติและความคิดเห็นระหว่างกัน เพราะเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างพฤติกรรมในการพัฒนาทางความคิดของ

ประชาชนภายในชุมชน และยังเป็นการสร้างจิตสำนึกในเรื่องของการยอมรับในความคิดของชุมชนอื่น ๆ

3. สนับสนุนการปฏิบัติและการรวมกลุ่ม โดยภาครัฐควรสนับสนุนให้เกิดการรวมกลุ่มของประชาชนโดยธรรมชาติ คือ ภาครัฐเข้าไปจัดการหรือชี้นำชุมชนให้น้อยที่สุดเท่าที่ทำได้ รวมทั้งส่งเสริมให้แต่ละกลุ่มมีแนวทางการปฏิบัติที่เกิดความชัดเจนและเป็นธรรม

4. สนับสนุนปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่ม โดยภาครัฐสนับสนุนให้มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มแต่ละกลุ่มทั้งแบบที่เป็นทางการและแบบไม่เป็นทางการ

5. การประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชน ภาครัฐและเอกชนควรให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่ขั้นตอนแรกของการเข้าไปประสานงานกับประชาชนภายในพื้นที่

6. ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างแท้จริง เปิดโอกาสให้ประชาชนภายในพื้นที่รับรู้ข้อมูลข่าวสาร และสามารถแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ที่ประชาชนสนใจ รวมถึงการเคารพความคิดเห็นระหว่างกันก่อนโครงการที่วางไว้จะถูกนำไปปฏิบัติ ซึ่งในส่วนนี้ทางภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนควรร่วมมือกันในการจัดการกับรูปแบบและวิธีการในการแสดงออกซึ่งการมีส่วนร่วมของประชาชน

7. วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้านี้ ใช้วิธีการศึกษาแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) โดยมีภาคีในพื้นที่ อันได้แก่ บุคคลและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรณรงค์การลดอุบัติเหตุในพื้นที่ ร่วมกันกำหนดเขตพื้นที่ในการศึกษาของจังหวัดนครปฐม โดยเลือกเขตพื้นที่ 3 อำเภอ ตามขนาดของอำเภอ กล่าวคือ อำเภอขนาดใหญ่ ได้แก่ เทศบาลนครนครปฐม อำเภอขนาดกลาง ได้แก่ อำเภอสองพี่น้อง และอำเภอขนาดเล็ก ได้แก่ อำเภอดอนตูม และทำการเลือกตำบลโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากรายชื่อตำบล 2 แห่งต่อ 1 อำเภอ รวม 6 แห่ง ได้แก่ ตำบลนครปฐม มาบแคสามพราน กระทุ่มล้ม ห้วยพระ และดอนตูม

การดำเนินการเก็บข้อมูลครั้งนี้ ใช้วิธีเชิงปริมาณ โดยใช้แบบฟอร์มการบันทึกข้อมูลด้านสถิติ และแบบสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่าง และได้ใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นหลักในการดำเนินการ โดยให้เยาวชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในการเก็บข้อมูล ทั้งนี้ได้ทำการอบรมเยาวชน

ในพื้นที่ซึ่งเป็นอาสาสมัครจากทั้ง 6 ตำบล ตำบลละ 2 คน รวมทั้งสิ้นจำนวน 12 คน ให้มีความรู้และความตระหนักเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ ก่อนที่จะให้เยาวชนทำการเก็บข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน ทั้งนี้ ในขณะที่ทำการเก็บข้อมูลนั้น เยาวชนทุกคนจะทำหน้าที่ตามกระบวนการของการมีส่วนร่วม กล่าวคือ นอกจากเยาวชนทุกคนจะดำเนินการเก็บข้อมูลแล้ว ทุกคนจะทำหน้าที่พูดคุยและบอกกล่าวกับสมาชิกในชุมชนของตนเองให้มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและมีความตระหนักเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุเช่นตนเอง

7.1 เครื่องมือในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือในการเก็บข้อมูลแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. แบบฟอร์มที่ใช้ในการเก็บข้อมูลด้านสถิติการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนของผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายและจำนวนของผู้สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย
2. แบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความตระหนักและปัจจัยที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

7.2 วิธีการดำเนินการในการเก็บข้อมูล

การเก็บข้อมูลพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยครั้งนี้ แบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1. ดำเนินการในช่วงแรก ตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนกันยายน 2552 โดยยังไม่ใช่กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยทำการเก็บข้อมูลทั้งในช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืน ในช่วงเช้าโมงเร่งด่วนและช่วงบ่ายโมงเร่งด่วน โดยใช้เวลาเก็บข้อมูลอย่างน้อยๆ 2 ชั่วโมง แยกเป็น 4 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงเวลา 7.30-9.30 น. ช่วงเวลา 9.30-15.30 น. ช่วงเวลา 16.00-18.00 น. และช่วงเวลา 19.00-21.00 น.
2. ดำเนินการในช่วงที่ 2 ตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม 2552 โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ได้แก่ การให้เยาวชนอาสาสมัครในพื้นที่ที่ผ่านการอบรมเกี่ยวกับความตระหนักในพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ทำการเก็บข้อมูลเช่นเดิม ทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ในช่วงเช้าโมงเร่งด่วนและช่วงบ่ายโมงเร่งด่วน เพื่อเปรียบเทียบผลซึ่งกันและกัน

7.3 การประมวลผลข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลทั้งสองส่วน ตามที่ต้องการแล้ว จึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลในประเด็นต่อไปนี้

1. ค่าเฉลี่ยของการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม
2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของแต่ละอำเภอ โดยเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังการดำเนินการศึกษาโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน
3. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

8. ผลการศึกษาและสรุปผลการศึกษา

จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ มีจำนวนโดยรวมทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารจำนวน 5,878 คน แบ่งออกเป็นผู้ขับขี่ 3,874 คน และผู้โดยสาร 2,004 คน จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า กลุ่มอายุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในวัยผู้ใหญ่และวัยรุ่นมีจำนวนใกล้เคียงกัน และผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ดังตารางที่ 1

8.1 ผลการศึกษ้อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ศึกษา 3 อำเภอในจังหวัดนครปฐม ก่อนการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าสวมหมวกนิรภัย โดยมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 31.5 และเมื่อพิจารณาอำเภอพบว่า อำเภอดอนตูม เป็นอำเภอที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด ร้อยละ 85.8

ทั้งนี้ อำเภอเมืองนครปฐม มีจำนวนผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่าอำเภออื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 35.6 แต่พบว่าผู้โดยสารที่มีการสวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวนน้อย เพียงร้อยละ 2.9 ส่วนอำเภอสามพราน มีผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยในอัตราลดลงมา คือ ร้อยละ 29.4 ผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 10.9 และอำเภอดอนตูมเป็นอำเภอที่มีทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด โดยมีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 13 และผู้โดยสาร ร้อยละ 1.2 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง

อำเภอ	ตำบล	จำแนกตามตำแหน่งที่นั่ง		จำแนกตามกลุ่มอายุ			จำแนกตามเพศ		รวม
		ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	เด็ก	วัยรุ่น	ผู้ใหญ่	ชาย	หญิง	
เมืองนครปฐม	มาบแค	650	363	82	416	515	522	491	1,013
	นครปฐม	672	291	80	390	493	487	476	963
สามพราน	กระทุ่มล้ม	672	291	65	626	314	649	356	1,005
	ไร่ขิง	670	364	55	485	494	625	409	1,034
ดอนตูม	สามง่าม	610	278	69	385	434	485	403	888
	ห้วยพระ	672	303	96	401	478	558	417	975
รวม		3,874	2,004	447	2,703	2,728	3,326	2,543	5,878

ตารางที่ 2 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารแยกรายอำเภอ

อำเภอ	ตำแหน่งที่นั่ง	การสวมหมวกนิรภัย		รวม
		สวม	ไม่สวม	
เมืองนครปฐม	ผู้ขับขี่	704	618	1,322
		35.6%	31.3%	66.9%
	ผู้โดยสาร	58	596	654
		2.9%	30.2%	33.1%
	รวม	762	1,214	1,976
		38.6%	61.4%	100.0%
สามพราน	ผู้ขับขี่	600	670	1,270
		29.4%	32.9%	62.3%
	ผู้โดยสาร	222	547	769
		10.9%	26.8%	37.7%
	รวม	822	1,217	2,039
		40.3%	59.7%	100.0%
ดอนตูม	ผู้ขับขี่	242	1,040	1,282
		13.0%	55.8%	68.8%
	ผู้โดยสาร	23	558	581
		1.2%	30.0%	31.2%
	รวม	265	1,598	1,863
		14.2%	85.8%	100.0%
รวม		1,849	4,029	5,878
ร้อยละ		31.5%	68.5%	100%

ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่ออัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ศึกษาจังหวัดนครปฐม ได้ผลดังนี้

1) อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ได้ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 3

ผลการวิเคราะห์ช่วงเวลากลางวันและกลางคืน พบว่ามีผู้สวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งสองช่วงเวลา อัตราส่วนของผู้ที่สวมหมวกนิรภัยในช่วงกลางวันและกลางคืนมีสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งการที่ผลการวิเคราะห์ปรากฏออกมาว่า อัตราส่วนการสวมหมวกนิรภัยทั้งกลางวันและกลางคืนต่างก็มีค่าน้อยกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัย และอัตราการสวมหมวกนิรภัยในช่วงกลางวันและกลางคืนก็อยู่ในระดับไม่แตกต่างกันมาก สรุปได้ว่า ปัจจัยด้านช่วงเวลา

เปรียบเทียบบetweenกลางวันและกลางคืน มีความเกี่ยวข้องน้อยกับการเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

2) อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างชั่วโมงเร่งด่วนกับชั่วโมงไม่เร่งด่วน ช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ได้แก่ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7.30-9.30 น.) และเร่งด่วนเย็น (16.00-18.00 น.) กับช่วงนอกชั่วโมงเร่งด่วน (9.30-15.30 น. และ 19.00-21.00 น.) ได้ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4

ผลการวิเคราะห์ช่วงเวลาแยกเป็นช่วงเร่งด่วนและนอกช่วงเร่งด่วน พบว่า สัดส่วนของผู้สวมหมวกนิรภัยนอกช่วงเร่งด่วนมากกว่าช่วงเร่งด่วน จากผลการวิเคราะห์ในเบื้องต้นอาจกล่าวได้ว่า ปัจจัยด้านช่วงเวลาเปรียบเทียบระหว่างช่วงเวลาเร่งด่วนและไม่เร่งด่วน ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีอัตราส่วนการสวมหมวกนิรภัยที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้น ปัจจัยด้านเวลาจึงมีความเกี่ยวข้องน้อยกับการเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 3 อัตราการสวมหมวกนิรภัยตามช่วงเวลา

ช่วงเวลา	การสวมหมวกนิรภัย		รวม
	สวม	ไม่สวม	
กลางวัน	1,324	2,591	3,915
	33.8%	66.2%	100.0%
กลางคืน	525	1,438	1,963
	26.7%	73.3%	100.0%
รวม	1,849	4,029	5,878
ร้อยละ	31.5%	68.5%	100.0%

ตารางที่ 4 อัตราการสวมหมวกนิรภัยตามช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

ช่วงเวลา	การสวมหมวกนิรภัย		รวม
	สวม	ไม่สวม	
ช่วงเร่งด่วน	694	1,306	2,000
	34.7%	65.3%	100.0%
นอกช่วงเร่งด่วน	1,155	2,723	3,878
	29.8%	70.2%	100.0%
รวม	1,849	4,029	5,878
ร้อยละ	31.5%	68.5%	100.0%

สรุปผลการติดตามประเมินผลพฤติกรรมกรรมการสวมหมวก
นิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม

จากการเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังการ
ดำเนินลงพื้นที่ โดยอาศัยหลักการการมีส่วนร่วมของ
ชุมชน ในการให้ข้อมูลและกระตุ้นสมาชิกในชุมชน
เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ทำให้ผลการสวมหมวก
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ศึกษา 3 อำเภอ
ในจังหวัดนครปฐมทั้งภาพรวมและระดับอำเภอ พบว่า
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มีอัตราของพฤติกรรมกรรมการสวม
หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 31.5 เพิ่มขึ้นเป็น
ร้อยละ 44.7 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 ดังตารางที่ 5

จากการติดตามประเมินผลทำให้ทราบว่า อัตรา
ส่วนพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นของผู้ขับขี่
ในพื้นที่อำเภอดอนตูมและอำเภอเมืองนครปฐม มีค่า
มากกว่าในเขตอำเภอเมืองสามพราน โดยเฉพาะอำเภอ
ดอนตูมที่มีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้น
อย่างเห็นได้ชัดเจน โดยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 18.1 ทั้งนี้
อำเภอสามพรานมีอัตราส่วนการสวมหมวกเพิ่มขึ้น
น้อยที่สุดกว่าพื้นที่อื่น ๆ เพียงร้อยละ 3.8 เท่านั้น

นอกจากนี้ ผลการติดตามประเมินผลช่วงเวลา
กลางวันและกลางคืน พบว่า หลังการดำเนินโครงการ
ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นทั้ง
ช่วงเวลากลางวันและกลางคืน โดยมีอัตราส่วนเพิ่มขึ้น
ประมาณร้อยละ 11 และผลการติดตามประเมินผลแยก
เป็นช่วงเร่งด่วนและนอกช่วงเร่งด่วน พบว่า สัดส่วนของ
พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นทั้งนอกช่วง
เร่งด่วนและช่วงเร่งด่วน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10-15
ซึ่งอาจสรุปได้ว่า ผลการดำเนินการในพื้นที่จังหวัด
นครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนนั้น
ทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวก
นิรภัยมากขึ้น

8.2 ผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการสวม / ไม่ สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามเพศ
ได้แก่ เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 54.5 และเพศหญิง คิด
เป็นร้อยละ 45.5 มีช่วงอายุ 15-20 ปี มากที่สุด คิดเป็น
ร้อยละ 30.3 รองลงมาเป็นช่วงอายุ 35 ปีขึ้นไป คิดเป็น
ร้อยละ 22.6 และส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษามาก
ที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.9 รองลงมาคืออาชีพค้าขาย
คิดเป็นร้อยละ 28.1 นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่
เป็นผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ 0-5 ปี
ร้อยละ 47.8 รองลงมา คือ มีประสบการณ์ 6-10 ปี คิด
เป็นร้อยละ 24.4

ความตระหนักต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์
ส่วนใหญ่มีความตระหนักต่ออันตรายเนื่องจากการไม่
สวมหมวกนิรภัยเป็นอย่างดี โดยส่วนใหญ่เห็นว่า ความ
รุนแรงของอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่
เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยกว่าร้อยละ 74.1 แยก
เป็นเห็นด้วยอย่างยิ่งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.5 และ
เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 33.6 รองลงมาคือ ปานกลาง
คิดเป็นร้อยละ 19.7

นอกจากนี้ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เห็น
ด้วยกับการร่วมมือกันระหว่างหัวหน้าชุมชนและเจ้าหน้าที่
ตำรวจในการป้องกันอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 77.8 แยกเป็น
เห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 33.7 และเห็นด้วย
คิดเป็นร้อยละ 44.1 ส่วนผู้ที่มีความคิดเห็นปานกลาง
คิดเป็นร้อยละ 18.9

ตารางที่ 5 อัตราการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ศึกษาจังหวัดนครปฐม

อำเภอ	การสวมหมวกนิรภัย		อัตราเพิ่ม/ลด
	ก่อน	หลัง	
เมืองนครปฐม	38.6%	54.9%	+16.3%
สามพราน	40.3%	44.1%	+3.8%
ดอนตูม	14.2%	32.3%	+18.1%
รวม	31.5%	44.7%	+13.2%

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ผลการศึกษสามารถแยกวิเคราะห์ตามปัจจัยด้านต่าง ๆ ทั้งหมด 10 ด้าน ทั้งนี้ ได้ทำการวิเคราะห์คำตอบ ในระดับความคิดเห็นตั้งแต่เห็นด้วยและเห็นด้วยอย่างยิ่ง เป็นสัดส่วนของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และในระดับความคิดเห็นตั้งแต่ปานกลางถึงไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เป็นสัดส่วนของปัจจัยที่ไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสามารถจำแนกได้ทั้งหมด 10 ด้าน ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ลำดับ	ร้อยละ	ปัจจัย
1	88.5	ความห่วงใยของตนเองและครอบครัว
2	85.2	การลดการบาดเจ็บที่ศีรษะ
3	76.8	คุณภาพของอุปกรณ์
4	70.9	ความเคร่งครัดด้านกฎหมาย
5	56.9	ความสะดวกในการสวมใส่
6	52.0	การมองเห็นและการได้ยิน
7	44.1	สภาพอากาศ
8	38.2	การป้องกันตำรวจจับ
9	36.9	ความสวยงาม
10	33.1	ราคา

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยด้านความสวยงาม ไม่มีอิทธิพลมากนักต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้ที่เห็นด้วยกับการเลือกใช้หมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับความสวยงาม ร้อยละ 36.9 นอกนั้นมีความเห็นปานกลางและไม่เห็นด้วย

ปัจจัยด้านความสะดวก มีอิทธิพลมากพอสมควรต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีผู้เห็นด้วยกับการเลือกใช้หมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับความสะดวกในการสวมใส่ ถึงร้อยละ 56.9 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 24.5 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 32.4

ปัจจัยด้านราคา ไม่มีอิทธิพลมากนักต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้ที่เห็นด้วยกับการเลือกใช้หมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับราคา มีร้อยละ 33.2 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 13.7 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 19.5

ปัจจัยด้านคุณภาพของอุปกรณ์ มีแนวโน้มที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้ที่เห็นด้วยกับการเลือกใช้หมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับคุณภาพของอุปกรณ์ มีถึงร้อยละ 76.8 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 48.3 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 28.5

ปัจจัยด้านความเคร่งครัดต่อกฎหมาย มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมาก ผู้ที่เห็นด้วยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดต่อกฎหมาย มีถึงร้อยละ 70.9 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 36.9 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 34

ปัจจัยด้านความห่วงใยของตนเองและครอบครัว มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมาก ผู้ที่เห็นด้วยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับความห่วงใยของตนเองและครอบครัว มีถึงร้อยละ 88.5 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 58.4 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 30.1

ปัจจัยด้านสภาพอากาศ มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยปานกลาง ผู้ที่เห็นด้วยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ มีร้อยละ 44.1 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 19.2 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 24.9

ปัจจัยด้านการมองเห็นและได้ยิน มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยปานกลาง ผู้ที่เห็นด้วยกับการเลือกสวมหมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับมองเห็นและการได้ยิน มีร้อยละ 52 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 20.2 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 31.8

ปัจจัยด้านการป้องกันการถูกจับ มีอิทธิพลไม่มากนักต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้ที่เห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยช่วยป้องกันการตำรวจจับได้ มีเพียงร้อยละ 38.2 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 18.6 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 19.6

ปัจจัยด้านการลดการบาดเจ็บที่ศีรษะ มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ผู้ที่เห็นด้วยกับการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ มีถึงร้อยละ 85.2 แยกเป็นเห็นด้วยอย่างยิ่ง คิดเป็นร้อยละ 65.3 และเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 19.9

สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

จากผลการวิเคราะห์ปัจจัยทั้งหมดแล้ว พบว่า ปัจจัยด้านความห่วงใยของตนเองและครอบครัว มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยาน-

ยนต์มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 88.5 รองลงมา คือ ปัจจัยด้านการลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ คิดเป็นร้อยละ 85.2 และลำดับที่ 3 คือ ปัจจัยด้านคุณภาพอุปกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 76.8 ดังนั้น หากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับคุณสมบัติของอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับผลิตหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและมีความน่าเชื่อถือ ก็น่าจะส่งผลต่อความร่วมมือในพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น และในขณะที่ปัจจัยด้านราคานั้น ส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในลำดับท้าย ๆ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่นั้นจะให้ความสนใจในคุณภาพของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน มากกว่าหมวกนิรภัยที่มีราคาถูกเพียงอย่างเดียว จะเห็นได้ว่า ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยนั้นขึ้นอยู่กับจิตสำนึกและความตระหนักในความปลอดภัยและความมีคุณภาพของตัววัสดุของหมวกนิรภัยมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ เช่น ราคา ความสวยงาม หรือเพื่อการป้องกันตำรวจจับเท่านั้น

สรุปและอภิปรายผลการวิจัยสถานการณ์การสวมหมวกนิรภัยในจังหวัดนครปฐม

จากการศึกษาครั้งนี้สรุปได้ว่า พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งในเขตอำเภอที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็กในพื้นที่ศึกษาจังหวัดนครปฐมยังอยู่ในอัตราที่มีความเสี่ยง ทั้งนี้เนื่องจากอัตราการสวมหมวกนิรภัยยังมีค่าน้อยกว่าร้อยละ 50 ซึ่งค่าเฉลี่ยรวมของการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ศึกษา 3 อำเภอในจังหวัดนครปฐมพบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าสวมหมวกนิรภัย โดยการสวมหมวกนิรภัยมีเพียงร้อยละ 31.5 โดยเฉพาะอำเภอขนาดเล็ก เช่น อำเภอดอนตูม ซึ่งมีผู้สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 14.2 เท่านั้น นอกจากนี้ เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในภาพรวมแล้วพบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารนั้นน้อยกว่าผู้ขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 15.1

สำหรับปัจจัยภายนอกที่ได้ทำการวิเคราะห์ได้แก่ ช่วงเวลา (กลางวันและกลางคืน) ช่วงเร่งด่วนและนอกช่วงเร่งด่วน ประเภทของวัน (วันทำงานและวันหยุด) และจำนวนช่องจราจร ผลปรากฏว่า ปัจจัยด้านช่วงเวลาเปรียบเทียบกลางวันและกลางคืน ช่วงเร่งด่วนและนอกช่วงเร่งด่วน และประเภทของวันนั้น มีส่วนเกี่ยวข้อง

น้อยกับการเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และสำหรับในส่วนขนาดของช่องจราจรนั้น พบว่า ขนาดของช่องจราจรเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

อย่างไรก็ตาม จากการเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังการดำเนินการโดยเน้นให้เยาวชนและชุมชนในพื้นที่มีส่วนร่วมนั้น ผลของการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ศึกษา 3 อำเภอในจังหวัดนครปฐม พบว่า มีอัตราส่วนของพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 31.5 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 44.7 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2

สำหรับปัจจัยภายในที่ได้ทำการวิเคราะห์แยกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์นั้น ผลปรากฏว่าหากแยกตามช่วงอายุ กลุ่มเด็กเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 8.9 รองลงมา คือ วัยรุ่น ร้อยละ 25.3 ซึ่งกลุ่มผู้ใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยมากที่สุด ถึงร้อยละ 41.3

นอกจากนี้ จากผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยพบว่า ปัจจัยด้านความห่วงใยของตนเองและครอบครัว มีผลต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 88.5 รองลงมาคือ ปัจจัยด้านการลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ ร้อยละ 85.2 และลำดับที่ 3 คือ ปัจจัยด้านคุณภาพอุปกรณ์ ร้อยละ 76.8

สำหรับปัจจัยด้านราคาและความสวยงามนั้น พบว่าอยู่ในลำดับท้ายสุด เมื่อเทียบกับปัจจัยอื่นๆ จะเห็นได้ว่า ปัจจัยสำหรับผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะสวมหมวกนิรภัยนั้นขึ้นอยู่กับจิตสำนึกและความตระหนักในความปลอดภัย และความมีคุณภาพของอุปกรณ์หรือวัสดุของหมวกนิรภัยมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ เช่น ราคา ความสวยงาม หรือเพื่อการป้องกันตำรวจจับเท่านั้น

9. แนวทางในการดำเนินการที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน

จากผลการศึกษาครั้งนี้ แสดงให้เห็นว่าการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนนั้น สามารถส่งผลให้สมาชิกในชุมชนมีทัศนคติและพฤติกรรมเปลี่ยนไปในทางที่ต้องการ กล่าวคือ การพัฒนาใด ๆ ที่ประสบความสำเร็จต้องลงลึกถึงฐานรากของชุมชนในระดับจิตสำนึก

โดยประชาชนในพื้นที่จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา ซึ่งหลักการที่สำคัญที่สุดของการสร้างการมีส่วนร่วม ก็คือ การกระจายอำนาจในการตัดสินใจให้แก่ชุมชนให้ ชุมชนเป็นแกนหลักในการคิด การตัดสินใจ การบริหารจัดการ ฯลฯ และจากการทำงานร่วมกันระหว่างทีมวิจัย กับชุมชนในพื้นที่นี้เอง ทำให้ชุมชนเกิดการเรียนรู้ ปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรม และการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ก็จะขยายวงกว้างมากขึ้น เมื่อมีเครือข่ายของ ชุมชนเป็นกลไกที่สำคัญ

นอกจากนี้ แนวทางการแก้ไขในระยะสั้น อาจ ยังคงเป็นการบังคับใช้กฎหมาย โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ตรวจจับและปรับให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกับ กลุ่มเด็กที่มีพฤติกรรมเสี่ยงและมีประสพการณ์ในการ ขบขี้น้อย สำหรับแนวทางแก้ไขในระยะยาวนั้น วิธีที่ดีและได้ผลที่สุด คือ การปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีให้ แก่ชุมชนในด้านความปลอดภัย เพื่อการปรับเปลี่ยน ทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์อย่าง ยั่งยืน ซึ่งควรเป็นการดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยมุ่ง เน้นการรณรงค์ตามสถานศึกษาให้มากยิ่งขึ้น เช่น การ ขอความร่วมมือจากสถานศึกษาให้มีการอบรมเชิง ปฏิบัติการเกี่ยวกับหน้าที่ของตนเองที่มีต่อชุมชน

มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ที่ต้องดำเนินการ เพื่อกระตุ้นเตือนจิตสำนึกอีกแนวทางหนึ่ง คือ การ จัดกิจกรรมหรือการสัมมนาด้านการขับขี่ปลอดภัยขึ้น ในชุมชน โดยกิจกรรมดังกล่าว ควรได้รับความร่วมมือ จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และชุมชน ในท้องถิ่น ซึ่งควรจัดเป็นประจำในช่วงปีหรือทุกช่วง เทศกาลสำคัญ เนื้อหากิจกรรมควรจัดให้คนในชุมชนมี บทบาทและเข้ามามีส่วนร่วมเกี่ยวกับปัญหาความปลอดภัย ทางถนน ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นเตือนจิตสำนึกของชุมชน และค่อย ๆ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาว

นอกจากนี้ มาตรการที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัย อาจขอความร่วมมือจากภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการจำหน่ายหมวกนิรภัยในราคาถูก หรือมีการจัดช่วง ลดราคากระตุ้นให้ผู้ซื้อรถจักรยานยนต์ซื้อไปใช้งาน และควรออกแบบให้มีสีสันสวยงามดึงดูดให้น่าใช้งาน และทำจากวัสดุชั้นดี โดยเฉพาะการทำให้น้ำหนักเบา มากยิ่งขึ้น แต่ยังคงความทนทานในการใช้งาน เพื่อมุ่ง เน้นให้ผู้ซื้อโดยเฉพาะกลุ่มเด็กและวัยรุ่นได้มีทัศนคติ ที่ดีกับการใส่หมวกนิรภัยและเป็นตัวอย่างที่ดีของชุมชน

10. แนวทางการศึกษาในอนาคต

โดยสรุปแล้ว จากผลของการศึกษาการสวม หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัด นครปฐมครั้งนี้ ได้ใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งกลไกในที่นี้หมายถึงบุคลากรหรือกิจกรรมซึ่ง สนับสนุนให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่นตาม ขั้นตอนที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ นับเป็นกลไก ที่สามารถนำมาใช้ในการกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัด นครปฐมได้ผลเป็นอย่างดี เนื่องจากการดำเนินการ ครั้งนี้ได้ใช้วิธีการกระตุ้นให้เยาวชนและชุมชนในพื้นที่ ทั้ง 3 อำเภอ ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล รวมทั้งกระตุ้น ให้สมาชิกในชุมชนได้เห็นถึงความสำคัญและมีพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น นับเป็นวาระแอบแฝงหรือ วาระซ่อนเร้น (hidden agenda) สามารถเห็นได้อย่าง ชัดเจนว่า เมื่อนำข้อมูลการสำรวจพฤติกรรม การสวม หมวกนิรภัยทั้งก่อนและหลังการดำเนินการของชุมชน ในพื้นที่มาเปรียบเทียบ เพื่อประเมินผลพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปรากฏว่ามี อัตราที่เพิ่มขึ้นถึง 13.2% แสดงให้เห็นว่า การเน้นให้ ชุมชนมีส่วนร่วมอย่างจริงจังในการร่วมมือเพื่อแก้ไข ปัญหาต่าง ๆ ในชุมชนนั้น จะสามารถนำไปสู่กระบวนการ พัฒนาชุมชนได้ในระยะยาวและยั่งยืน กล่าวคือ จะอยู่ร่วมกับชุมชนไปตลอด ฉะนั้น ทางภาครัฐควร ขยายการดำเนินมาตรการการมีส่วนร่วมของชุมชนไป ยังจังหวัดอื่น ๆ นอกเหนือจากจังหวัดนครปฐมที่เป็น จังหวัดนำร่อง

นอกจากนี้ ในอนาคตควรมีการดำเนินการจัดทำ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Model) เพื่อใช้ในการทำนายอัตราการสวมหมวกนิรภัยจาก การปรับค่างบประมาณที่จะใช้ไปกับมาตรการต่าง ๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย (enforcement) การให้การ ศึกษา (education) การรณรงค์การมีส่วนร่วมของภาค ประชาชน (public participation) เพื่อให้การจัดสรร งบประมาณมีประสิทธิภาพสูงสุด

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง “การศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน” นี้ ได้ดำเนินงานจนสำเร็จเรียบร้อยได้ด้วยดีโดยความสนับสนุนทุนวิจัยจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ขอขอบคุณศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนความอนุเคราะห์ ความเสียสละ และน้ำใจจาก

บุคคลหลายฝ่าย ซึ่งผู้วิจัยขอระลึกถึงพระคุณของทุกท่านไว้โดยตลอด อันล้วนเป็นภาคีและแรงขับเคลื่อนอันสำคัญ ทำให้เกิดผลงานวิจัยอันเป็นรูปธรรมที่ต่อเนื่อง และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

ท้ายสุดนี้ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดในส่วนใดเกิดขึ้นในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยขออภัยไว้แต่เพียงผู้เดียว และจะขอปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นในโอกาสต่อไป

References

- Dhamnakkaew, K. (2003). การบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งในช่วงปีใหม่ พ.ศ. 2547 และ 2548 [National injury surveillance report: Severe injury due to transport accidents during New Year Festivals 2004 and 2005]. *Journal of Health Science*, 14(1), 216-225.
- Erwin, W. (1976). *Participation management: Concept, theory, and implementation*. Atlanta, GA: Georgia State University.
- Tanchai, W., & Chamkrajang, K. (2006). *มาตรฐานการส่งเสริมการพัฒนาสตรี* [Standard for the promotion of women development]. The Department of Local Administration, Ministry of Interior. Retrieved April 2009, from http://www.thailocaladmin.go.th/work/e_book/eb1/std210550/17/13.pdf
- Wattayo, W. (1997). *แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาชุมชนโดยวิธีการมีส่วนร่วมของประชาชน: กรณีศึกษา สุขาภิบาลเจ้าเจ็ด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา* [Guidelines for community development planning process by the method of public participation: A case study of Chao-Chet Sanitary District, Phra Nakhon Si Ayutthaya Province]. Master Thesis, Faculty of Architecture, Chulalongkorn University.