

การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จังหวัดฉะเชิงเทรา

Development of Guidelines for Preventing Accidents from Riding a Sidecar Motorcycle of the Elderly in Chachoengsao Province

ศิรินันท์ คำสี^{1*}, พสิษฐ์พล วัชรวงศ์วาน²

Sirinun Kumsri^{1*}, Pasitpon Vatcharavongvan²

บทคัดย่อ

การศึกษานี้เป็นการวิจัยและพัฒนา เพื่อพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุจังหวัดฉะเชิงเทรา กลุ่มเป้าหมาย การสนทนากลุ่มคัดเลือกแบบเจาะจง ได้แก่ นักวิชาการสาธารณสุข สารวัตรงานจราจร แพทย์ประจำตำบล สำนักงานขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทราฝ่ายวิชาการ และผู้สูงอายุ กระบวนการวิจัยแบ่งเป็น 4 ขั้นตอน 1) ศึกษาสถานการณ์และปัญหา 2) พัฒนาแนวทาง 3) ทดสอบแนวทาง 4) ประเมินคุณภาพของแนวทาง ดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม 2566 ใช้แบบสัมภาษณ์เพื่อทดสอบแนวทาง โดยสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอนตามสัดส่วนประชากรผู้สูงอายุ แต่ละอำเภอ จำนวน 30 คน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติเชิงพรรณนาและ Paired t-test ข้อมูลเชิงคุณภาพวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า ก่อนและหลังการปรับใช้แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 การประเมินคุณภาพแนวทาง CIPP Model ประกอบด้วย 4 ด้าน 1) การประเมินบริบท 2) ประเมินปัจจัยนำเข้า 3) ประเมินกระบวนการ 4) ประเมินผลลัพธ์ พบว่า ผู้เชี่ยวชาญและภาคีเครือข่ายมีความคิดเห็นต่อแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับผู้สูงอายุทุกด้านมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก (3.64 ± 0.39) ข้อเสนอแนะการนำแนวทางไปปรับใช้ควรกำหนดขอบเขตพื้นที่บริบทชุมชนเมืองและชนบทที่มีโครงสร้างถนนที่มีความแตกต่างกัน

คำสำคัญ: การพัฒนา, แนวทางการป้องกัน, อุบัติเหตุจากการขับขี่, รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง, ผู้สูงอายุ

Citation:

Kumsri S, Vatcharavongvan P. Development of guidelines for preventing accidents from riding a sidecar motorcycle of the elderly Chachoengsao Province. Health Sci J Thai 2024; 6(3): 36-43. (in Thai); <https://doi.org/10.55164/hsjt.v6i3.264787>

¹ ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชนและเวชศาสตร์ครอบครัว คณะแพทยศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปทุมธานี 12121.

² Department of Community Medicine and Family Medicine Faculty of Medicine, Thammasat University, Pathum Thani, 12121, Thailand

Abstract

This study is a research and development initiative to create instructions for senior people in Chachoengsao Province to reduce accidents when riding motorbikes with sidecars. The target group for the purposive focus group discussion included public health academics, traffic inspector, district doctor, Chachoengsao Provincial Transport Office, Academic Department, and the elderly. There are four steps in the research process: 1) research scenarios and issues; 2) create guidelines; 3) test guidelines; and 4) assess the effectiveness of recommendations implemented from May to July 2023. Thirty participants were tested using multi-stage sampling based on the percentage of the older population in each district, and data were gathered through focus groups and interviews. While content analysis was used to examine the qualitative data, descriptive statistics and paired t-tests were used to investigate the quantitative data. The study's findings revealed that, both before and after the three strategies listed below were put into place in Chachoengsao Province are much different at the 0.05 level. Four factors make up the CIPP Model quality assessment: 1) contextualization, 2) leading Factors, 3) process Evaluation, and 4) outcome evaluation. It was discovered that perspectives on recommendations for preventing traffic accidents involving elderly people riding motorcycles with sidecars are held by experts and network partners. The averages for every factor were high (3.64 ± 0.39). Recommendations for putting the principles into practice should identify the limitations of rural and urban community situations with various road configurations.

Keywords: Development, Prevention Guidelines, Driving Accidents, Sidecar Motorcycles, Elderly

บทนำ

ประเทศไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (Aging society) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 และคาดว่าปี พ.ศ. 2574 ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมสูงอายุระดับสมบูรณ์ (Aged society) ปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2564) ประเทศไทยมีประชากรสูงอายุประมาณ 11 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 16.5 ของประชากรทั้งประเทศ กลุ่มผู้สูงอายุสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มตามระดับความสามารถในการช่วยเหลือตนเอง ได้แก่ กลุ่มติดสังคมหรือกลุ่มที่ช่วยเหลือตนเองได้ดี มีประมาณ 8,572,780 คน (ร้อยละ 78) กลุ่มติดบ้านหรือกลุ่มที่ช่วยเหลือตัวเองได้บ้างแต่มีความจำกัดในการดำเนินทำกิจวัตรประจำวัน มีประมาณ 2,048,840 คน (ร้อยละ 20) และกลุ่มติดเตียงหรือกลุ่มที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้และต้องการความช่วยเหลือจากผู้อื่นในการเคลื่อนย้าย มีประมาณ 161,760 คน (ร้อยละ 2) ⁽¹⁾ ผู้สูงอายุที่ช่วยเหลือตัวเองได้ดีจำนวนหนึ่ง ต้องทำงานหาเลี้ยงตัวเองและทำกิจกรรมต่าง ๆ นอกบ้าน และใช้ยานพาหนะเพื่อการเดินทาง ได้แก่ รถยนต์ มอเตอร์ไซด์ มอเตอร์ไซด์พ่วงข้าง และจักรยาน ⁽²⁾

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยปี 2564 พบว่ามีจำนวนผู้บาดเจ็บ 883,305 ราย เสียชีวิต 15,012 ราย จำแนกตามช่วงอายุ 1-12 ปี จำนวน 162,531 ราย, 13-15 ปี จำนวน 38,432 ราย, 16-18 ปี จำนวน 53,212 ราย, 19-22 ปี จำนวน 65,290 ราย, 23-60 ปี จำนวน 360,616 ราย, 61 ปีขึ้นไป จำนวน 60,514 ราย ปี 2565 พบว่า มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 1,417,381 ราย

เสียชีวิต 8,733 ราย จำแนกตามช่วงอายุ 1-12 ปี จำนวน 297,115 ราย, 13-15 ปี จำนวน 72,967 ราย, 16-18 ปี จำนวน 98,873 ราย, 19-22 ปี จำนวน 114,099 ราย, 23-60 ปี จำนวน 609,431 ราย, 61 ปีขึ้นไป จำนวน 102,261 ราย ตามลำดับ ⁽³⁾

ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในผู้สูงอายุสามารถแบ่งได้เป็น 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยสมรรถนะของยานพาหนะ และปัจจัยสิ่งแวดล้อม ซึ่งสำหรับปัจจัยปัจเจกส่วนบุคคล ได้แก่ โรคประจำตัวและสมรรถภาพทางร่างกาย ⁽⁴⁾ สำหรับปัญหาสมรรถภาพทางกายที่พบได้บ่อยในผู้สูงอายุและความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรคือ ไม่สามารถประเมินความใกล้เคียงของยานพาหนะที่เข้าใกล้ สายตาพร่ามัว ความไม่เข้าใจในระเบียบจราจร ⁽⁵⁾ ปัจจัยด้านสมรรถนะของยานพาหนะ ได้แก่ ความพร้อมและความปลอดภัยของยานพาหนะ จากข้อมูลไม่เป็นทางการ (Anecdotal evidence) พบว่าผู้สูงอายุในจังหวัดฉะเชิงเทรามีการใช้จักรยานยนต์และจักรยานยนต์พ่วงข้างเป็นจำนวนมากพบเป็นร้อยละ 57 ของยานพาหนะทั้งหมด เพื่อตอบสนองความต้องการในการใช้งานที่หลากหลาย อย่างไรก็ตาม ปัญหาหลักของการใช้จักรยานยนต์พ่วงข้างในประเทศไทยคือการต่อประกอบจักรยานพ่วงข้างเอง ไม่เป็นไปตามมาตรฐานจักรยานยนต์พ่วงข้าง ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่จักรยานพ่วงข้าง ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สภาพถนน ป้ายเตือน ป้ายแนะนำป้ายบังคับ และสัญญาณไฟจราจร สำหรับจังหวัดฉะเชิงเทราสภาพถนนบริเวณทางโค้งขาดป้ายเตือนและขาดสัญญาณไฟ

บริเวณทางแยกในพื้นที่ชุมชนเป็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร⁽⁶⁾ สำนักบรรดาวิทยาสำนักงานป้องกันควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข กำหนดให้ปี พ. ศ. 2564-2573 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564-2573 (Decade of Action for Road Safety) ตามกรอบปฏิญญาโมสโก ดังนี้ 1. การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ 2. การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม 3. การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ 4. การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม และ 5. การปรับปรุงการดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ⁽⁷⁾

จังหวัดฉะเชิงเทรามีแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร โดยมีการดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชนและบุคคล⁽⁸⁾ ได้แก่ 1. ประชาสัมพันธ์และการรณรงค์สร้างความตระหนักในความปลอดภัย 2. การใช้กล้อง CCTV สำหรับตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ความเร็ว และการไม่สวมหมวกนิรภัย และ 3. กำกับติดตั้งป้ายในบริเวณจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุทางจราจร จากข้อมูลเบื้องต้นพบว่า ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การขับขี่ยานพาหนะประเภทรถพ่วงข้างในจังหวัดฉะเชิงเทรา เช่น สัดส่วนการใช้จักรยานพ่วงข้างในผู้สูงอายุ สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานพ่วงข้างในผู้สูงอายุ และแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรยังไม่ครอบคลุมต่อการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการใช้จักรยานยนต์พ่วงข้างในผู้สูงอายุ งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อพัฒนาแนวทางการป้องกัน

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งมีเป้าหมายลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างที่ถือว่าเป็นยานพาหนะเพื่อใช้ในการดำเนินชีวิตของผู้สูงอายุ และสามารถนำแนวทางไปปฏิบัติใช้อย่างเหมาะสมกับตัวบุคคลและพื้นที่ชุมชนที่สอดคล้องกับสถานการณ์ในสังคมผู้สูงอายุที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี

วิธีการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยและพัฒนา (Research and Development; R&D) ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สาขาแพทยศาสตร์ รหัสโครงการ MTU-EC-CF-0-031/65 วันที่ 26 มิถุนายน 2566 การวิจัยแบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน โดยใช้หลักการ Haddon Matrix ในการวิเคราะห์ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ และรูปแบบ CIPP Model ในการประเมินผลแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุ มีขั้นตอนการวิจัยและพัฒนา ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาสถานการณ์และปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ (Research 1: R1) รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการคัดเลือกแบบเจาะจงกลุ่มผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างและเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมคือการสนทนากลุ่ม (Focus group) ทั้งหมดจำนวน 31 คน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาตามหลัก Haddon Matrix⁽⁹⁾ ดังตารางที่ (Table) 1

Table 1 Haddon Matrix⁽⁹⁾

	Person Factors	Vehicle/Equipment Factors	Environment	
			physical	Social/Economic
Pre-Crash	- Elderly people ride sidecar motorcycles in their family's daily life. - Elderly driving ability	Elderly people bring old motorcycles and modify them	roadside tree	Community road structure changes
Crash	- Elderly people do not obey traffic rules/signs/signs because they are used to driving. - Behavior without helmet	Tail light/brake system	Reversing is affected by a strong collision.	The incident area is far from the health service unit.
Post-Crash	The severity of post-traumatic events and access to rehabilitation services	Did not get medical coverage or compensation because the vehicle was not registered.	EMS response speed and quality	EMS protocols Public support for trauma care and rehab

ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ 3 ด้าน คือ 1) ผู้ขับขี่ 2) พาหนะ (รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง) 3) สิ่งแวดล้อม (ถนนและสิ่งแวดล้อมโดยรอบ) 2. ระยะของการเกิดเหตุแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ 1) ระยะก่อนเกิดเหตุ 2) ระยะระหว่างเกิดเหตุ 3) ระยะหลังเกิดเหตุ การสนทนากลุ่ม 2 ครั้ง ได้แก่ กลุ่มผู้สูงอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง 16 คน กลุ่มเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนน จำนวน 15 คน ประกอบด้วย สารวัตรจราจร จำนวน 1 ท่าน สารวัตรจราจร จำนวน 1 ท่าน ผบ.หมุ่งานจราจร จำนวน 1 ท่าน ผบ.หมุ่งานจราจร จำนวน 1 ท่าน นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ (โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล) จำนวน 7 คน แพทย์ประจำตำบล 1 คน หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทราฝ่ายวิชาการ 1 คน สารวัตรกำนัน 1 คน นักวิชาการสาธารณสุข (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด) จำนวน 1 คน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาโดยนำข้อมูลถอดคำพูด แยกหมวดหมู่ จัดกลุ่มคำ กำหนดประเด็นหลัก ประเด็นรองและสรุปร่างผลการสนทนากลุ่มขั้นตอนที่ 2 พัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ (Development 1: R2) รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมคือการสัมภาษณ์และกระบวนการสนทนากลุ่ม กลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้เชี่ยวชาญและภาคีเครือข่ายที่มีบทบาทด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน 6 คน โดยการคัดเลือกแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลคือการบันทึกเสียงการสนทนา และแบบสัมภาษณ์ และทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา

ขั้นตอนที่ 3 ทดสอบแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับผู้สูงอายุ (Research 1: D2) โดยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage random sampling) ตามสัดส่วนประชากรผู้สูงอายุแต่ละอำเภอ 11 อำเภอ (Proportional stratified random sampling) ได้แก่ อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา กลุ่มเป้าหมายคือ ผู้สูงอายุจำนวน 30 คน รูปแบบการวิจัย (One group pretest - posttest design) ระหว่างเดือนพฤษภาคม-กรกฎาคม 2566

ขั้นตอนที่ 4 ประเมินผลแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับผู้สูงอายุ โดยทีมคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน จำนวน 30 คน เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง โดยใช้แบบสอบถามลักษณะปลายปิดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยใช้รูปแบบการประเมินของ Stufflebeam DL.⁽¹⁰⁾ รูปแบบ CIPP Model ประกอบด้วย 4 ด้าน การประเมินบริบท ประเมินปัจจัยเบื้องต้น ประเมินกระบวนการ และประเมินผลลัพธ์ คำถามประเมินผลแนวทางแสดงความคิดเห็นผู้วิจัยใช้มาตรวัดการประเมินค่า (Rating scale) 5 ระดับ⁽¹¹⁾ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด โดยมีเกณฑ์เฉลี่ยการประเมินโครงการการป้องกันอุบัติเหตุในระดับมากที่สุด (4.51-5.00)

มาก (3.51-4.50) ปานกลาง (2.51-3.50) น้อย (1.51-2.50) และน้อยที่สุด (1.00-1.50) ตามลำดับ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลวิจัยเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์และกระบวนการสนทนากลุ่ม วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาโดยนำข้อมูลถอดคำพูด แยกหมวดหมู่ จัดกลุ่มคำ กำหนดประเด็นหลัก ประเด็นรองและสรุปร่างผลการสนทนากลุ่ม

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติเชิงพรรณนาและ Paired t-test เพื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังการปรับใช้แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จังหวัดฉะเชิงเทรา

ผลการศึกษา

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาสถานการณ์และปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ (Research 1) พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุส่งผลทำให้เกิดการบาดเจ็บ ความพิการ และเสียชีวิต ซึ่งรวมถึงผลกระทบด้านการรักษาและรายได้ของครอบครัวจากการวิเคราะห์สถานการณ์พบว่า ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ 3 ด้าน 1) ผู้ขับขี่ผู้สูงอายุมีปัญหาการมองเห็นและการได้ยินเสียงรอบข้าง ผู้สูงอายุไม่สวมหมวกนิรภัย ขาดความรู้ด้านสัญลักษณ์จราจรขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างด้วยความเคยชิน “ก็อย่างว่าขี่ไปไหนได้ทุกที่แต่ถ้ามองไกลๆ ไม่ค่อยชัดถ้ายังกลางคืนไฟส่องตามองไม่เห็นเลย” (หญิง อายุ 61 ปี)

“ถ้าผมสวมหมวกกันน็อคจะไม่ได้ยินเสียงเท่าไรอย่างว่าครับ แก่แล้วแต่ต้องช่วยเหลือตัวเอง” (ชาย อายุ 70 ปี) “ฉันเรียนน้อยอ่านไม่ค่อยออกอาศัยขี่ทางหมู่บ้านไม่ค่อยมีป้ายจราจร” (หญิง อายุ 62 ปี) “หมวกกันน็อคผมใส่บ้างนะแต่มันไม่ถนัด หนักหัวไม่สบายหัวมองกระจกหมวกกันน็อคไม่ถนัดไม่ค่อยชัดเท่าไรก็เลยไม่ค่อยได้ใส่” (ชาย อายุ 70 ปี)

2) ยานพาหนะ (รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง) ขาดนโยบายการจัดการรถจักรยานยนต์พ่วงข้างที่ปลอดภัยในการตรวจเช็คสภาพ “ไปเช็คสภาพพาไปพบ.ต่อทะเบียนเขาให้ถอดพ่วงข้างพอประกอบใหม่ก็ไม่เหมือนเดิมหลังจากมาไม่อยากต่อแล้วลำบากถอดพ่วงข้าง” (หญิง อายุ 60 ปี)

3) สิ่งแวดล้อม (ถนนและสิ่งแวดล้อมโดยรอบ) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างถนนในชุมชนและการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้สูงอายุที่เคยชิน “บ้านฉันถนนก็ดินะมีไฟข้างทางสว่างทั้งทางแต่ถ้าทางเข้าหมู่บ้านมีดอาคัยคันเคยเซ่นทาง” (หญิง อายุ 62 ปี) ระยะของการเกิดเหตุแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังภาพที่ 1 ได้รับความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายในการดำเนินการ (Development 1) ระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน เช่น สารวัตร จราจร นักวิชาการ

สาธารณสุขปฏิบัติการ แพทย์ประจำตำบล หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทราฝ่ายวิชาการ สารวัตรกำนัน นักวิชาการสาธารณสุขจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ผู้นำชุมชน ในการสร้างความร่วมมือ แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จังหวัดฉะเชิงเทรา จากผลการศึกษาขั้นตอนที่ 1 ศึกษาสถานการณ์และปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จากการสนทนากลุ่มโดยใช้หลัก Haddon Matrix วิเคราะห์ 3 ปัจจัย จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้สูงอายุที่ขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง ได้แก่ ปัจจัยบุคคล (ความรู้เกี่ยวกับสัญลักษณ์จราจรและพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย) ปัจจัยยานพาหนะ และปัจจัยสิ่งแวดล้อม สรุปเป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ โดยมีนโยบายดังนี้

- 1) นโยบายการจัดการรถจักรยานยนต์พ่วงข้างขับขี่ปลอดภัยในการตรวจเช็คสภาพให้มีมาตรฐานได้รับการคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารทำให้ถูกกฎหมาย
- 2) รมรณรงค์ให้ความรู้เข้าใจกฎ/สัญญาณ/ป้ายจราจรให้กับผู้สูงอายุในระดับชุมชน และสวมหมวกนิรภัยเพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ
- 3) เพิ่มป้ายสัญลักษณ์ผู้สูงอายุขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง นำนโยบายไปพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จากผู้เชี่ยวชาญและภาคีเครือข่ายที่มีบทบาทด้านความปลอดภัยทางถนน ขั้นตอนที่ 2 ขั้นตอนที่ 2 พัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ (Development 1 :R2) จากผู้เชี่ยวชาญและภาคีเครือข่ายที่มีบทบาทด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้
- 1) จัดตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มผู้สูงอายุมีบทบาทหน้าที่รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างในแต่ละชุมชน วิเคราะห์สาเหตุและแนวทางของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

2) ร่วมทำแผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทราและกำหนดกิจกรรมที่เป็นแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มผู้สูงอายุ โดยสอดคล้องกับบริบทของแต่ละชุมชน

3) กำหนดแนวทางและกิจกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง ดังนี้

3.1 นโยบายการจัดการรถจักรยานยนต์พ่วงข้างขับขี่ปลอดภัยในการตรวจเช็คสภาพความพร้อมของรถก่อนใช้งาน

3.2 รมรณรงค์ให้ความรู้เข้าใจกฎ/สัญญาณ/ป้ายจราจรให้กับผู้สูงอายุในระดับชุมชน และสวมหมวกนิรภัยเพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ

3.3 ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทั้งกายภาพและวัฒนธรรมการขับขี่ของชุมชน เช่น ตัดต้นไม้บริเวณไหล่ทางเพื่อเพิ่มช่องทางการขับขี่ลดการเฉี่ยวชน เพิ่มป้ายสัญลักษณ์ผู้สูงอายุขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง

4) ประชาสัมพันธ์และทำสื่อความรู้แนวทางของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุในแต่ละชุมชน

ขั้นตอนที่ 3 ทดสอบแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างผู้สูงอายุอำเภอเมืองฉะเชิงเทรา กลุ่มเป้าหมายคือ ผู้สูงอายุจำนวน 30 คน ระหว่างเดือน พฤษภาคม-กรกฎาคม 2566 ผลของการศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับสัญลักษณ์จราจรก่อนการใช้แนวทาง (1.00 ± 0.07) หลังการใช้แนวทาง (2.97 ± 0.18) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการใช้แนวทาง (1.40 ± 0.96) หลังการใช้แนวทาง (2.63 ± 0.49) การสำรวจความพร้อมของยานพาหนะก่อนการใช้แนวทาง (1.00 ± 0.12) หลังการใช้แนวทาง (3.83 ± 0.37) สิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุก่อนการใช้แนวทาง (2.00 ± 0.71) หลังการใช้แนวทาง (3.19 ± 1.56) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังตารางที่ (Table) 2

Table 2 The results of the study of road accident prevention guidelines from riding a sidecar motorcycle of the elderly (n = 30)

	Pretest		Posttest		t	df	p-value
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.			
Knowledge of traffic signs	1.00	0.07	2.97	0.18	59.0	29	<0.001*
Helmet wearing behavior	1.40	0.96	2.63	0.49	9.17	29	<0.001*
Explore the availability of sidecar motorcycles	1.00	0.12	3.83	0.37	40.9	29	<0.001*
Environment	2.00	0.71	3.19	1.56	41.7	29	<0.001

*Statistically significant at the 0.05 level

ขั้นตอนที่ 4 ประเมินผลแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับผู้สูงอายุจากผลการสังเคราะห์การประเมินคุณภาพแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับผู้สูงอายุ โดยใช้รูปแบบการประเมินของ Stufflebeam DL (CIPP Model) ⁽¹⁰⁾

ประกอบด้วย 4 ด้าน การประเมินบริบท ประเมินปัจจัยนำเข้า ประเมินกระบวนการ และประเมินผลลัพธ์ พบว่า ผู้เชี่ยวชาญและภาคีเครือข่ายมีความคิดเห็นต่อแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับผู้สูงอายุทุกด้าน มีค่าเฉลี่ยระดับมาก (3.64 ± 0.39) ดังตารางที่ (Table) 3

Table 3 Evaluate the road accident prevention guidelines from riding a sidecar motorcycle for the elderly (n = 30)

Assessment issues	$\bar{X} \pm S.D.$	Interpretation
Context Assessment	3.59 ± 0.24	More
Assessment of input factors	3.57 ± 0.25	More
Evaluate the process	3.56 ± 0.20	More
Evaluation of product	3.84 ± 0.35	Most
Total	3.64 ± 0.39	More

อภิปรายผล

จากการศึกษาพบว่าแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุ จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความเหมาะสมเนื่องจากดำเนินกระบวนการศึกษาปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ 3 ด้าน ตามบริบทของผู้สูงอายุที่ขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างที่ได้ความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายในการดำเนินการซึ่งจากการทบทวนรูปแบบทางระบาดวิทยาและมาตรการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน (RTIs) ของผู้สูงอายุอย่างเป็นระบบ พบว่า กิจกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนแบ่งออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ มนุษย์ ถนน/สิ่งแวดล้อม ยานพาหนะและอุปกรณ์ การดูแลทางการแพทย์ และด้านกฎหมาย/นโยบาย ⁽¹²⁾ จากการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุให้มีความสำคัญในการลดการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงส่งผลทำให้เสียชีวิต เพราะสาเหตุของการบาดเจ็บของผู้สูงอายุพบว่า คือการหกล้ม และอุบัติเหตุทางรถยนต์ ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิต ได้แก่ เพศ อายุ โรคประจำตัว ระยะเวลาที่เข้าพัก ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ควรส่งเสริมการศึกษาเกี่ยวกับการป้องกันการหกล้มและความปลอดภัยในการจราจรแก่ผู้สูงอายุอย่างต่อเนื่อง ⁽¹³⁾ กล่าวคือผู้สูงอายุผู้ไร้อุปกรณ์มีความเสี่ยงสูงต่อการบาดเจ็บจากการจราจรสูงอัตราการเสียชีวิตในโรงพยาบาลโดยเฉพาะคนเดินเท้ากับผู้สูงอายุที่มากขึ้นสัดส่วนคนเดินเท้าที่เพิ่มมากขึ้น กลุ่มผู้สูงอายุเสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนควรกำหนดนโยบายให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนกับกลุ่มผู้สูงอายุ ⁽¹⁴⁾ โดยกำหนดแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจากการขี่จักรยานยนต์พ่วงข้างผู้สูงอายุ ผลของการศึกษาแนวพบว่า ผู้สูงอายุมีความรู้เกี่ยวกับสัญลักษณ์จราจร พฤติกรรม

การสวมหมวกนิรภัย การสำรวจความพร้อมของยานพาหนะก่อนและหลังการใช้แนวทางมีความแตกต่างกัน เนื่องจากผู้สูงอายุมีความรู้เกี่ยวกับสัญลักษณ์จราจรที่ควรปรับปรุงหรือต้องจัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่ที่มีอายุมากสูญเสียความคล่องตัวในการขี่จักรยานยนต์ ซึ่งมาตรการบังคับในการตรวจคัดกรองที่เกี่ยวข้องกับอายุอาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มอายุที่เป็นกลุ่มเป้าหมายซึ่งพบว่าผู้สูงอายุจำนวนมากโดยเฉพาะกลุ่มผู้สูงอายุเพศหญิงจะเลิกขับรถก่อนเวลากำหนดให้คัดกรองเพื่อต่ออายุใบอนุญาต ⁽¹⁵⁾ การสำรวจความพร้อมของรถจักรยานยนต์พ่วงข้างและสภาพสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ควรคำนึงถึงความเปราะบางของผู้สูงอายุและควรนำกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าไปที่ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนรวมถึงการตรวจสอบสุขภาพเป็นระยะ การปรับปรุงโครงสร้างถนนและสิ่งอำนวยความสะดวก และการออกแบบยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน ⁽⁵⁾ อย่างไรก็ตามผู้สูงอายุเป็นกลุ่มประชากรที่มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น ในการจัดการรักษาเบื้องต้นและรวดเร็วเป็นวิธีที่ดีที่จะนำไปสู่การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในกลุ่มผู้สูงอายุ ⁽¹⁶⁾ โดยเน้นการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนได้รับการพัฒนา 4 ด้าน ได้แก่ นโยบายความปลอดภัยทางถนน การศึกษาด้านสุขภาพ อุปกรณ์ความปลอดภัย และการรวบรวมข้อมูลความปลอดภัยทางถนน ⁽¹⁷⁾ ซึ่งการพัฒนาแบบจำลองอุบัติเหตุในพื้นที่ การจัดทำข้อมูลสถานการณ์ และนำเสนอข้อมูลเพื่อสร้างการรับรู้และความตระหนักต่ออุบัติเหตุทางถนนแก่ทีมขับเคลื่อนและทีมปฏิบัติการ การประชุมจัดทำแผน การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนาศักยภาพในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ระยะก่อนเกิดเหตุระหว่างเกิดเหตุ ได้แก่ การอบรมให้ความรู้กฎจราจรวินัยจราจร

และเครื่องหมายจราจรพร.รท และการขับขี่ปลอดภัย การพัฒนา
มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน การช่วยฟื้นคืนชีพ
การปฐมพยาบาล และการเคลื่อนย้ายผู้ได้รับบาดเจ็บทางถนน
ทำให้สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้⁽¹⁸⁾

ทั้งนี้จากผลการวิจัยการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างของผู้สูงอายุได้ศึกษาสถาน
การณ์ยานพาหนะที่เฉพาะเจาะจงคือรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง
ซึ่งยังไม่มีข้อมูลในการศึกษาของยานพาหนะทั่วไปซึ่งถือว่า
รถจักรยานยนต์พ่วงข้างเป็นยานพาหนะของทุกครัวเรือนมีความ
จำเป็นในการดำเนินชีวิตเนื่องด้วยใช้ในการบรรทุกทุกและจำนวน
ผู้โดยสารหรือรวมถึงความจำเป็นในการประกอบอาชีพ
และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่ผู้สูงอายุยังประกอบ
อาชีพและใช้ยานพาหนะในการดำเนินชีวิต ซึ่งผู้สูงอายุตามทฤษฎี
ความเสื่อมถอยของร่างกายรวมถึงสมรรถนะของยานพาหนะอาจ
ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและมีผลกระทบทำให้ผู้สูงอายุเกิดกา
รบาดเจ็บที่มีความรุนแรงและเสียชีวิตมากกว่าในกลุ่มอายุอื่น⁽¹⁹⁾
งานวิจัยในครั้งนี้ได้ศึกษาแนวทางการป้องกันจากบริบทของผู้ใช้
ยานพาหนะที่สอดคล้องกับความต้องการและแนวทางการแก้ไข
ปัญหาในหาเกิดอุบัติเหตุ

สามารถนำแนวทางไปปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมกับตัวบุคคล
และพื้นที่ชุมชน แต่อย่างไรก็ตามต้องมีการขับเคลื่อนนโยบาย
ในการกระตุ้นเตือนหรือจัดกิจกรรมตามแนวทางการป้องกัน
อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างตามการเปลี่ยนแปลง
ของสถานการณ์ในปัจจุบันเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของ
จังหวัดเพื่อเกิดความต่อเนื่องและการดำเนินชีวิตของผู้สูงอายุ
อย่างมีคุณภาพ

ข้อจำกัดการวิจัย

การใช้แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
พ่วงข้างของผู้สูงอายุอาจต้องใช้เวลาตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์
เพื่อให้ได้มาตรฐานส่งผลต่อขั้นตอนที่ใช้เวลามากขึ้นโดยการถอด
ส่วนประกอบพ่วงข้าง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) สถานบริการสุขภาพอาจเชื่อมต่อกับองค์กรท้องถิ่นที่
สามารถสนับสนุน และแก้ไขปัญหา หลังเกิดเหตุเพื่อลดความพิการ
และการติดตามอาการของผู้สูงอายุที่เกิดอุบัติเหตุ

2) หน่วยงานท้องถิ่นร่วมกับสถานีตำรวจจราจรจัด
กิจกรรมตามยานพาหนะปลอดภัยที่เหมาะสมและให้ความรู้
หรือการเข้าถึงสถานการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน
และกฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้องกับจราจรกับผู้สูงอายุ

ข้อเสนอแนะในการนำไปประยุกต์ใช้

1) นำผลการวิจัยแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรจาก
การขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับผู้สูงอายุไปปรับใช้ในระดับ

ชุมชนหรือหมู่บ้าน

2) สามารถไปปรับใช้การศึกษาการใช้ยานพาหนะทุกชนิด
เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มผู้สูงอายุ

เอกสารอ้างอิง

1. Kitphan P. Aging society in Thailand. Journal FDA, 2018; 25(3): 4-8. (In Thai)
2. Muangpaisan W. [Internet] 2023 [Cited 6 July, 2023]. Elderly people and driving. Available from: <https://www.si.mahidol.ac.th/th/healthdetail.asp?aid=417>
3. Accident Information Center to strengthen road safety culture: [Internet] 2023 [Cited 10 July, 2023]. Comparison of road accident statistics in Thailand 2023. Available from: <https://www.thairsc.com/thai-in-depth-data>.
4. Academic Service Center Srinakharinwirot University: [Internet] 2023 [Cited 1 April, 2023]. A project to study road accident prevention guidelines for the elderly with driving licenses. Available from: shorturl.asia/DWOiA
5. Abou RS, ElMeguid LA. Road traffic accidents and the elderly. Geriatrics & Gerontology International, 2009; 9(3): 290-297.
6. Ruankham W, Noosorn N. Motorcycle Accidents in Thailand: Epidemiology Perspective. Journal HCU, 2019; 23(1):146-160. (In Thai)
7. The United Nations General Assembly. [Internet] 2021 [Cited 6 July, 2023]. Decade of Action for Road Safety. Available from: <http://www.thairsc.com/pdf/50by30-Memorandum.pdf>
8. Chachoengsao Province Development Plan. [Internet] 2021 [Cited 6 July, 2022]. Chachoengsao Province Development Plan 2018-2022. Available from http://www.chachoengsao.go.th/cco/images/plan/plan61-65_65.pdf
9. Williams AF. The Haddon matrix: its contribution to injury prevention and control. In Third National Conference on Injury Prevention and Control, 2019.
10. Stufflebeam D. [Internet] 2002 [Cited 6 July, 2023]. CIPP evaluation model checklist: A tool for applying the fifth installment of the CIPP model to assess long-tern enterprises Available from: <http://rszarf>.

ips.uw.edu.pl/ewalps/dzienne/cipp-model-stufflebeam2015.pdf

11. Svensson E. Guidelines to statistical evaluation of data from rating scales and questionnaires. *Journal of rehabilitation medicine* 33.1 (2001): 47-48.
12. Azami AS, Aghaei MH, Sadeghi BH. Epidemiology of Road Traffic Injuries among Elderly People; A Systematic Review and Meta-Analysis. *Bull Emerg Trauma*. 2018; 6(4):279-291.
13. Chien WC, Chung CH, Lai CH, Chou CH. A retrospective population-based study of injury types among elderly in Taiwan. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 2012; 21(1), 3–8.
14. Etehad H, Yousefzadeh CS, Davoudi KA, Moghadam DA, Hemati H, Mohtasham AZ. Impact of road traffic accidents on the elderly. *Archives of Gerontology and Geriatrics*, 2015;61(3), 489–493.
15. Siren A, Meng A. Cognitive screening of older drivers does not produce safety benefits. *Accident Analysis & Prevention*, 2012;45, 634–638.
16. McCoy GF, Johnston RA, Duthie RB. Injury to the elderly in road traffic accidents. *J Trauma*. 1989;29(4):494-497.
17. Bonnet E, Lechat L, Ridde V. What interventions are required to reduce road traffic injuries in Africa? A scoping review of the literature. *PLoS One*. 2018;13(11)
18. Kittiphovanonth S. Prevention Model of Road Traffic Accidents in Waengyai District, Khon Kaen Province. *PCFM* 2022;5(3):233-245.(In Thai)
19. Greene WR, Smith R. Driving in the Geriatric Population. *Clin Geriatr Med*. 2019;35(1):127-131. doi:10.1016/j.cger.2018.08.011