

ถนนปลอดภัย อาสาสมัครร่วมใจป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร จังหวัดชัยภูมิ
**The Safety Road and Volunteer of Traffic Accident Prevention
in Chaiyaphum Province**

ชูเกียรติ ผลาผล,
อินทราภรณ์ อินทรประจบ และ สมศักดิ์ จั่นผ่อง
มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ
**Chookait Palaphon,
Inthuraporn Intaraprajob and Somsak Chanphong**
Chaiyaphum Rajabhat University, Thailand
Corresponding Author, Email: somsak_mon@vu.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน 2) ถอดบทเรียน วิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ อาสาสมัครหมู่บ้านนำร่องเข้าร่วมโครงการถนนปลอดภัย ชุมชนนาฝายร่วมใจ ป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร จำนวน 5 หมู่บ้าน และทำหน้าที่เป็นแกนนำประสานงานกับบุคคลในพื้นที่ที่มีทัศนคติที่ต้องการจะพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในชุมชน รวมจำนวน 15 คนซึ่งได้มาโดยการเลือกจากผู้สมัครใจเข้าร่วมโครงการ (*purposive Sampling*) จำนวน 15 คน เครื่องมือที่ใช้การวิจัย ได้แก่ 1) แบบสอบถาม จำนวน 1 ฉบับ 2) แบบสำรวจ จำนวน 1 ฉบับและ 3) แบบสัมภาษณ์ จำนวน 1 ฉบับ 4) ประเด็นคำถามสำหรับการถอดบทเรียน การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติพื้นฐาน (ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) และการวิเคราะห์เนื้อหา (*Content Analysis*)

ผลการวิจัย พบว่า

1. สภาพและปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน จากการเก็บข้อมูลพบว่าลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณชุมชนบ้านนาฝายอยู่ในระดับรุนแรง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการเฉี่ยวชน มีอาการบาดเจ็บรุนแรงและบางกรณีเสียชีวิตและพบว่าพื้นที่เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสำหรับประชาชนและนักศึกษาของตำบล นาฝาย มีทั้งหมด 5 พื้นที่และแตกต่างกันตามวันและเวลา คือ 1) บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย) 2) บริเวณประตูหลังมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูหลังมหาวิทยาลัย) 3) บริเวณทางแยกเข้าบ้านนาฝาย 4) บริเวณสี่แยกห้วยชันและ 5) บริเวณทางแยกเข้าอ่างเก็บน้ำช่อระกา สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการสำรวจ สัมภาษณ์และการเสวนา ทางกลุ่มสามารถ

สรุปสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุออกเป็น 2 สาเหตุหลัก โดยแบ่งออกเป็น สาเหตุที่เกิดจากสภาพกายภาพบนท้องถนนและสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน

2. แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชนตามพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือ แนวทางที่สามารถกระทำได้ที่พื้นที่ และแนวทางไม่สามารถกระทำได้ที่พื้นที่ แนวทางการแก้ปัญหาที่สามารถกระทำได้ที่พื้นที่ คือ การให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของทางมหาวิทยาลัย ช่วยระบายนบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยตอนเช้าและเย็น แนวทางการแก้ไขปัญหาคือไม่สามารถกระทำได้ที่พื้นที่ คือ การอบรมเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและการกระทำที่ถูกต้องเช่น การจัดอบรมกฎจราจรให้กับนักศึกษา การจัดสอบใบขับขี่ให้นักศึกษาภายในมหาวิทยาลัย การอบรมความรู้เรื่องจราจรแก่ประชาชนและนักศึกษาที่เข้ามาใหม่ในช่วงรับน้อง และแนวทางการแก้ไขที่ต้องอาศัยการประสานงานในการแก้ไขการให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของทางมหาวิทยาลัยออกมาช่วยระบายนบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยตั้งกฎเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา การปรับทัศนียภาพเกาะกลางถนน การมีสายตรวจเฝ้าตรวจตราการขับขี่หากนักศึกษาทำผิดกฎจราจรก็อาจจะมีการหักคะแนน การเพิ่มเกาะกลางถนนให้ยาวขึ้นเพื่อบีบให้จุดกลับรถแคบลง แก้ไขปัญหานี้จะต้องอาศัยการประสานงาน การให้ตำรวจมาควบคุมชั้นวินัยจราจรเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่เพราะผู้ใช้รถใช้ถนนจะระมัดระวังในการใช้รถมากขึ้น ซึ่งแนวทางดังกล่าวสามารถกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ 3 ร. 3 ป. เป็นยุทธศาสตร์ในการดำเนินงาน เพื่อเป็นแนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน คือ 3 ร. รับรู้ ริเริ่ม รณรงค์ และ 3 ป. ประสานงาน ปฏิบัติ ปลอดภัย

คำสำคัญ: ถนนปลอดภัย; อาสาสมัครนาฝาย; การป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร

Abstracts

The objectives of this research were 1) to collect and study the condition and problems of accidents in the community; 2) to take lessons/analyze the guidelines for solving accidents in the community The target group includes volunteer village pilots participating in the Road Safety Project. Na Fai Ruamjai Community Prevent traffic accidents in 5 villages and act as a leader in coordinating with people in the area who have an attitude that wants to develop traffic accident prevention in the community, consisting of totaling 15 people, which were obtained by choosing from 15 people willing to participate in the project (purposive sampling). The research tools were 1) 1 questionnaire 2) One survey and 3) one interview form, and 4) Questions for the lesson transcript. data analysis using basic statistics (mean, standard deviation) and content analysis.

The results of the research found that

1. Conditions and problems of accidents in the community From the data collection, it was found that the nature of the accident

The Ban Na Fai community was at a severe level. The accident that occurred was a collision. There were severe injuries and in some cases death, and found that there are 5 areas at risk of accidents for people and students of Na Fai Subdistrict, and differ according to the date and time: 1) in front of Chaiyaphum Rajabhat University (The entrance to the university) 2) At the back door of Chaiyaphum Rajabhat University (back door of the university) 3) at the

junction to Ban Na Fai 4) at the Huai Chan intersection and 5) at the junction to the Choraka Reservoir cause of accident Data were collected using survey, observation, interview and dialogue methods. The group can summarize the causes of accidents into 2 main causes, which can be divided into Causes are caused by physical conditions on the road and caused by driving behavior of road users.

2. Guidelines for solving accident problems in the community according to the accident area 5 points: 1) in front of Chaiyaphum Rajabhat University (The entrance to the university) 2) At the back door of Chaiyaphum Rajabhat University 3) Around the junction to Ban Na Fai 4) At the Huai Chan Intersection and 5) Around the junction to the Choraka Reservoir From the discussion to extract lessons/analyze approaches to solving accidents in the community, divided into 2 approaches, one that can be done immediately; and the guidelines cannot be implemented immediately. An immediate solution to the problem is providing the security officers of the university Help drain the car in front of the university in the morning and evening. The solution to the problem that cannot be done immediately is training to cultivate awareness and correct actions such as Training on traffic rules for students Organizing a driver's license test for students within the university Training on traffic knowledge for the public and new students during the freshman year and a solution that requires coordination in fixing the university's security officers to help drain the car in front of the university Universities have established rules regarding student wearing helmets. Adjusting the scenery of the island in the middle of the road Having a patrol patrolling driving, if a student breaks traffic rules, points may be deducted. Adding a longer island in the middle of the road to narrow the turning point Solving this problem will require coordination. for the police to tighten traffic discipline to increase the safety of driving because those who use the road will be more careful in using the car. This approach can be defined as a strategy 3 Rama 3 P. is a strategy in operation. To be a guideline for solving accidents in the community, namely 3 schools to recognize, initiate campaigns and 3 years to coordinate safety practices.

Keywords : Road Safety; Na Fai Volunteer; Traffic Accident Prevention

บทนำ

สำหรับประเทศไทยสถานการณ์การสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เป็นช่วงเวลาวันหยุดยาวที่มีประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนนในการเดินทางกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยวทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานขององค์การอนามัยโลก ประจำปี 2556 ประเทศไทยติดอันดับ ๓ ของโลก มีสัดส่วนการเสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคน จากอุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการเยียวยาและแก้ปัญหาในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจราจร อันเนื่องมาจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ซึ่งมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการ ส่วนใหญ่อยู่ในวัยเด็กและเยาวชน อันเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าในการพัฒนาประเทศ แต่ต้องมาเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการก่อนที่จะทำประโยชน์ให้กับประเทศชาติและจากการวิเคราะห์ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2555 : 54) ดังนั้น เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกในด้านความปลอดภัยและวินัย

จราจร เพื่อลด จำนวนอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลงให้ได้มากที่สุด เพื่อเตรียมความพร้อมของ ผู้ขับขี่และยานพาหนะ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลสำคัญของจังหวัด และรณรงค์เพื่อกระตุ้นเตือนให้ประชาชนเกิดจิตสำนึก ในการช่วยกันป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมุ่งที่จะพัฒนา คุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการเสริมสร้างความปลอดภัย ในระบบการจราจร และเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมป้องกันการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนถนนสายรองซึ่งเป็นถนนในชุมชน/หมู่บ้าน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย มีการเสพยาเสพติด มีเมามา ประมาท คึกคะนอง และไม่เคารพกฎจราจร ประกอบกับสภาพของรถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย ประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรอย่างแท้จริงสิ่งเหล่านี้ถือเป็น ปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์และการหาซื้อรถจักรยานยนต์ในปัจจุบันนั้นค่อนข้างง่าย ไม่ต้องมีเงินดาวน์ ไม่มีมาตรการเข้มงวดในการซื้อขาย ทำให้ปัจจุบันคนในชุมชน หันมาใช้รถจักรยานยนต์กันมากขึ้น จากปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนที่มีเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับประชาชนขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจรอย่างแท้จริง เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ประกอบกับในชุมชนยังไม่มีตำรวจจราจรเข้าไปดูแลจัดระเบียบการจราจรในชุมชนได้อย่างทั่วถึง ทำให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนมีเพิ่มมากขึ้น (สนิทรัตนศฤงค์, 2553 : 35)

ตำบลนาฝาย เป็นส่วนหนึ่งในจำนวน 19 ตำบลของอำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ มีประชากรทั้งสิ้น 11,729 คน เป็นชาย จำนวน 5,813 คน หญิง จำนวน 5,916 คน มีหมู่บ้านทั้งหมด 14 หมู่บ้าน (สำนักงานทะเบียนราษฎร์ ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2559) ซึ่งตำบลนาฝายมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ 1) อุทยานแห่งชาติน้ำตกตาดโตน หมู่ที่ 1 2) เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาที่มีพื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ และมีประชากรในสถาบันทั้ง สิ้นประมาณ 6,000 คน โดยมีนักศึกษาระดับปริญญาตรีประมาณ 5,517 คน อาจารย์ ข้าราชการและลูกจ้างจำนวน 246 คน (สำรวจ ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2558) และที่สำคัญเป็นทางผ่านไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดชัยภูมิ เช่น มอหินขาว พระธาตุชัยภูมิ วัดป่าสุขะโต เป็นต้น และเป็นเส้นทางการบินจักรยานของจังหวัดชัยภูมิ ดังนั้น การจราจรในแต่ละวันของชุมชนในเขตตำบลนาฝาย จึงมีความหนาแน่น โดยเฉพาะในวันหยุดสำคัญหรือเทศกาลต่างๆ การเดินทางของประชาชน นักศึกษาและบุคลากรจะใช้พาหนะทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ชนิดของยานพาหนะที่ใช้มากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของโรงพยาบาลชัยภูมิ ปี 2553 พบว่าอุบัติเหตุ จราจรเป็นอุบัติเหตุที่เกิดสูงสุด และอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ โดยปี 2553 มีผู้เสียชีวิต 34 คน บาดเจ็บสาหัส จำนวน 13 คน จากรายงานการศึกษาของ กรรณา จันทุม เมื่อปี 2555 ได้ทำการศึกษาการปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ พบว่า นักศึกษาปฏิบัติตามกฎจราจรเพียง 66 คน จากจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 758 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 นักศึกษา มี

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เมื่อขับซี้รถ จักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ ร้อยละ 9.4 โดยมีฐานของจำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุคือ 1 ครั้ง จำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุอยู่ระหว่าง 1 ถึง 3 ครั้ง ในจำนวนนักศึกษา ตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิส่วนใหญ่เป็นผู้ขับซี้รถจักรยานยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 90.0 และร้อยละ 65.0 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ (กรรณา จันทร์, 2555 : 64)

จากสภาพและปัญหาข้างต้น คณะผู้วิจัยเล็งเห็นว่าทุกหน่วยงานควรมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิเป็นสถาบันการศึกษาที่ตั้งอยู่ในชุมชน เป็นทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากการจราจรต่างๆ ของชุมชนตำบลนาฝายโดยตรง จึงได้ศึกษาวิจัยเพื่อหาแนวทางร่วมกันในทุกภาคส่วนของชุมชนในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนของประชาชน กลุ่มวัยรุ่นและผู้ใช้รถใช้ถนนบ้านนาฝาย อำเภอเมือง ชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปวางแผน หาแนวทางสร้างเสริมจิตสำนึกและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ตลอดจนการนำไปใช้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อรวบรวมและศึกษาสภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน
2. เพื่อถอดบทเรียนด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเชื่อมโยงเครือข่ายภาคีระดับตำบล
3. เพื่อวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุในชุมชนด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเชื่อมโยงเครือข่ายภาคีระดับตำบล

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแบ่งขั้นตอนการวิจัยออกเป็น 2 ขั้นตอนดังนี้ การวิจัยระยะที่ 1 การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรวบรวมและศึกษาสภาพและปัญหา การวิจัยระยะที่ 2 การสนทนากลุ่มเพื่อถอดบทเรียน/วิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุในชุมชน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ได้แก่ อาสาสมัครหมู่บ้านนำร่องเข้าร่วมโครงการถนนปลอดภัย ชุมชนนาฝายร่วมใจป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร จำนวน 5 หมู่บ้าน จำนวน 80 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ อาสาสมัครหมู่บ้านนำร่องเข้าร่วมโครงการถนนปลอดภัย ชุมชนนาฝายร่วมใจป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร จำนวน 5 หมู่บ้าน ประกอบด้วย 1) ดำรวจสายตรวจประจำชุมชน จำนวน 2 นาย

2) แกนนำชุมชน (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล) จำนวน 5 คน 3) ผู้อำนวยการโรงเรียน จำนวน 1 คน 4) อาสาสมัครตำรวจหมู่บ้านจำนวน 2 คน 5) บุคคลอื่นๆที่ชาวบ้านนับถือจำนวน 1 คน และ 6) ตัวแทนนักศึกษา ที่อยู่ในหมู่บ้านเป้าหมายของโครงการ จำนวน 1 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 15 คน ซึ่งคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive samplings)

เครื่องมือการวิจัย

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้แบ่งเครื่องมือการวิจัยออกเป็น..3...แบบ ตามวัตถุประสงค์การวิจัย ได้แก่ 1) แบบสอบถามสภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนในตำบลนาฝาย 2) แบบสัมภาษณ์สภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนในตำบลนาฝาย และ ๓) ประเด็นการสนทนากลุ่มสำหรับการถอดบทเรียน และวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน ด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การสร้างเครื่องมือการวิจัย

การสร้างแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามเกี่ยวกับสภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนในตำบลนาฝาย

1) ศึกษาเอกสาร วรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและรายงานต่างๆ แล้วนำมาจัดกรอบแนวคิดในการสร้างแบบสัมภาษณ์ เกี่ยวกับสภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน

2) สร้างแบบสัมภาษณ์ โดยกำหนดรูปแบบของแบบวัดเป็นแบบการสร้างแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง

3) การตรวจสอบคุณภาพของแบบสัมภาษณ์ โดยนำเครื่องมือไปให้ผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ด้านการตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 3 คน เพื่อพิจารณาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยใช้ดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์

4) นำแบบสัมภาษณ์ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญแล้ว โดยนำไปทดลองใช้ (try out) กลุ่มทดสอบที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha-coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ของแบบประเมินทั้งหมด

5) นำแบบสัมภาษณ์ ที่ได้ผ่านการหาคุณภาพแล้ว พิมพ์แบบสมบูรณ์นำไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมาย

การประเด็นการสนทนากลุ่ม

การสร้างประเด็นคำถามสำหรับการวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน

1) ศึกษาเอกสาร วรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและรายงานต่างๆ แล้วนำมาจัดกรอบแนวคิดในการสร้างประเด็นคำถาม

2) สร้างประเด็นคำถามสำหรับการวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน โดยกำหนดรูปแบบของประเด็นคำถามสำหรับการวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน เป็นแบบปลายเปิดให้ผู้ร่วมเสวนาตอบ ตามประเด็นคำถาม

3) นำประเด็นคำถามที่สร้างขึ้นไปให้ผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ด้านการตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 3 คน เพื่อพิจารณาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาโดยใช้ดัชนีความสอดคล้องพิจารณาเพื่อตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) จากผู้เชี่ยวชาญและปรับปรุงประเด็นคำถามตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

4) นำประเด็นคำถามไปทดลอง (Try out) กับกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มเป้าหมาย จำนวน 30 คน และหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha-coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ประเด็นคำถามทั้งฉบับ และ

5) พิมพ์แบบประเมินฉบับสมบูรณ์

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ เก็บจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 15 คน โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับสภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนในตำบลนาฝาย

2. ข้อมูลทุติยภูมิ เก็บจาก 1) เอกสารสถิติการเกิดอุบัติเหตุของโรงพยาบาลชัยภูมิ ปี 2553 2) รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุของมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ 2558 และรายงานการวิจัยของกรรณา จันทุม (2555 : 65) แล้วนำมาวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และสังเคราะห์

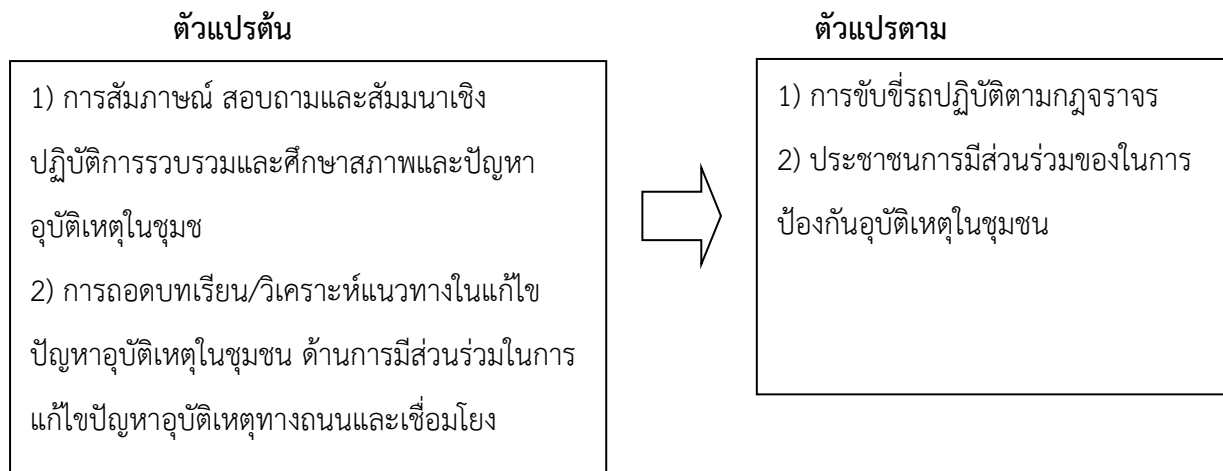
การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1) สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ ข้อมูลเอกสารแบบสอบถามสภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนในตำบลนาฝาย 2) แบบสัมภาษณ์สภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนในตำบลนาฝายและรายงานการวิจัยเรื่องการศึกษาการปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ โดยใช้สถิติพื้นฐาน (ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)

2) สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ สัมภาษณ์และแบบสอบถามเกี่ยวกับสภาพ ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนในตำบลนาฝายและการสนทนากลุ่มสำหรับการถอดบทเรียนและวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในชุมชน ด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน ใช้การวิเคราะห์แบบมาวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ 1) วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเสวนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และร่วมกัน รวบรวมและศึกษาสภาพและปัญหา และการถอดบทเรียน/วิเคราะห์กำหนดแนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชนเพื่อวางกรอบเป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการทำงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน มาวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และตรวจสอบข้อมูลการวิจัยเพื่อยืนยันความถูกต้องคือ การใช้แนวทางการตรวจสอบแบบสามเส้า (Triangulation Technique)

กรอบแนวคิดในการวิจัย



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อรวบรวมและศึกษาสภาพปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน พบว่า สภาพและปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบริเวณชุมชนบ้านนาฝายอยู่ในระดับที่รุนแรง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการเฉี่ยวชน มีบางกรณีเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง และพบว่าพื้นที่เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสำหรับนักเรียนนั้นมีทั้งหมด 5 พื้นที่และแตกต่างกันตามวันและเวลา ดังนั้นในการศึกษาถึงสาเหตุเพื่อนำไปสู่การหาแนวทางการแก้ไข กลุ่มผู้วิจัยจึงศึกษาตามความแตกต่างดังกล่าว ซึ่งพื้นที่เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 5 พื้นที่ คือ

1. บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย) ในตอนเช้ากระแสรถของนักศึกษาที่จะเร่งรีบเดินทางไปเรียนโดยนักศึกษากันจำนวนมาก จะเดินทางเข้าสู่มหาวิทยาลัยพร้อมกันโดยเฉพาะในช่วงเวลา 8.30 ถึง 9.30 ที่เป็นชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งทับซ้อนกับบุคคลทั่วไปที่ใช้ถนนชัยภูมิ- ตาดโตนบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย เพราะหอบพักจำนวนมากของนักศึกษาจะอยู่ฝั่งตรงข้ามมหาวิทยาลัย ในช่วงเช้านักศึกษาที่จะเดินทางไปเข้าสู่มหาวิทยาลัยด้านประตูหน้ามหาวิทยาลัย จะมีเส้นทางของนักศึกษาตรงข้ามกับบุคคลทั่วไปที่จะใช้ถนนบริเวณนี้เป็นจำนวนมากเพื่อเข้าไปทำงานในตัวเมือง จึงทำให้รถค่อนข้างหนาแน่น จึงมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น บริเวณนี้ ก็เป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีความเสี่ยงมากเพราะทั้งสองฝั่งของถนนมีทั้งยานพาหนะของนักศึกษาที่ออกมาจากหลายเส้นทาง และรถทั่วไป นักศึกษาที่ออกมาจากมหาวิทยาลัยแล้วขับตรงมาตามถนนชัยภูมิ ตาดโตนก็จะพยายามที่จะตัดเข้าเลนส์ซ้ายเพื่อไปตัดตลอดเส้นทางประมาณ 200 เมตร ตั้งแต่หน้าประตูมหาวิทยาลัยแยกเข้าบ้านนาฝาย พฤติกรรมของนักศึกษาที่ตัดข้ามเลนส์ มักไม่มีความระมัดระวังในการดูรถที่

จะมาจากสี่แยกห้วยชัน โดยเฉพาะรถจักรยานที่ไม่มีกระจกมองหลังและแรงส่งน้อยเพราะต้องขึ้นเนินตรงสี่แยกห้วยชันจึงยังเป็นการเพิ่มความเสียวด้วย

2. บริเวณประตูหลังมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูหลังมหาวิทยาลัย) ในตอนเย็นกระแสรถของนักศึกษาที่จะเร่งรีบเดินทางกลับจากการเรียนโดยนักศึกษาจำนวนมากจะเดินทางออกจากมหาวิทยาลัยพร้อมกัน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 16.30 ถึง 17.00 ที่เป็นชั่วโมงเร่งด่วน เพราะหอพักจำนวนมากของนักศึกษาจะอยู่ฝั่งตรงข้ามมหาวิทยาลัย ประกอบกับทางออกมหาวิทยาลัยเป็นทางลงเขาจากเนินปูดวังย่ำดี จึงทำให้การใช้ความเร็วค่อนข้างสูงและช่วงทางออกประตูมหาวิทยาลัยไม่มีสัญญาณไฟจราจร จึงมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น

3. ทางแยกเข้าบ้านนาฝายในตอนเช้ากระแสรถของนักศึกษาที่จะเร่งรีบเดินทางไปเรียน โดยนักศึกษาจำนวนมากจะมีหอพักบริเวณนี้จะเดินทางเข้าสู่มหาวิทยาลัยพร้อมกัน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 8.30 ถึง 9.30 ที่เป็นชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งทับซ้อนกับบุคคลทั่วไปที่ใช้ถนนชัยภูมิ- ตาดโตนบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย เพราะหอพักจำนวนมากของนักศึกษา และมีการจอดรถบริเวณหน้าบ้านทำให้ช่องทางจราจรเหลือเพียงช่องทางเดียว จึงทำให้รถค่อนข้างหนาแน่น จึงมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น

บริเวณนี้เป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีความเสี่ยงมากเพราะทั้งสองฝั่งของถนนมีทั้งยานพาหนะของนักศึกษาที่ออกมาจากหลายเส้นทาง และรถทั่วไป ในช่วงเวลาวันหยุดเสาร์-อาทิตย์นั้นพบว่า ปริมาณนักศึกษาที่ใช้รถใช้ถนนบริเวณหน้า มหาวิทยาลัยมีปริมาณที่น้อยลงกว่าในช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์ เนื่องจากนักศึกษาส่วนหนึ่งเดินทางกลับภูมิลำเนา แต่ปริมาณรถยนต์ของบุคคลภายนอกบนท้องถนนนั้นก็กลับมีความเร็วและปริมาณมากกว่าในวันจันทร์ถึงศุกร์ อันเนื่องด้วยด้วยถนนชัยภูมิ – ตาดโตนนั้นเป็นเส้นทางที่รถของบุคคลภายนอกสามารถใช้เป็นทางผ่านในการวิ่งข้ามไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดเช่น มอหินขาว น้ำตกตาดโตน พระธาตุชัยภูมิ จะพบว่าช่วงเวลาการใช้รถใช้ถนนในช่วงวันเสาร์อาทิตย์ของนักศึกษาจะอยู่ในช่วงเช้ากับช่วงเย็นเป็นหลัก ส่วนในช่วงเวลาเที่ยงวันจนถึงบ่ายจะมีนักศึกษาเดินทางไม่มากนักเนื่องจากเป็นช่วงที่แดดร้อนเส้นทางการเดินทางของนักศึกษบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยจะไม่แน่นอนเนื่องจากนักศึกษาจะเดินทางไปยังจุดต่างๆอยู่ตลอด ดังนั้นเนื่องด้วยการที่นักศึกษาน้อยลงจึงส่งผลให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุมีน้อยลงกว่าในช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์ แต่ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจึงมีแนวโน้มรุนแรงมากกว่าในช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์

4. บริเวณสี่แยกห้วยชัน ในตอนเย็นกระแสรถของนักศึกษาที่เดินทางเข้ามาเพื่อรับประทานอาหารเย็นและจับจ่ายสินค้าในบริเวณแยกห้วยชัน เนื่องจากมีหอพักจำนวนมากของนักศึกษามหาวิทยาลัย ร้านค้าร้านอาหารเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะร้านเซเว่นอีเลฟเว่น ซึ่งจะมีนักศึกษาและบุคคลทั่วไปเข้าไปซื้อของเป็นจำนวนมากมีทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์จอด ทำให้บริเวณดังกล่าวหนาแน่นไปด้วยรถและคนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลา 18.30 ถึง 20.00 ที่เป็นชั่วโมงอาหารค่ำ ประกอบกับทางออกมหาวิทยาลัยเป็นทางลงเขาจากเนินเขาบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ จึงทำให้การใช้ความเร็วค่อนข้างสูงและหากคนไม่

ข่านาญทางหรือบุคคลนอกชุมชนก็จะทราบว่ามีทางแยก ประกอบกับสี่แยกดังกล่าวไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไม่มีป้ายเขตชุมชนลดความเร็ว จึงมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงค่อนข้างสูง

5. บริเวณทางแยกเข้าอ่างเก็บน้ำช่อระกา ในตอนเย็นกระแสรถของนักศึกษาที่เดินทางกลับเข้าเมือง จะสวนทางกับประชาชนที่เลิกงานออกจากตัวเมืองทำให้รถค่อนข้างหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วนตอนเย็น ทำให้บริเวณดังกล่าวหนาแน่นไปด้วยรถและคนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลา 18.30 ถึง 19.00 น. ประกอบกับเส้นทางตรงทางแยกดังกล่าวไม่มีไฟสัญญาณจราจรและเป็นเส้นทางลงเขาจากเนินเขาพระใหญ่ จึงทำให้การใช้ความเร็วค่อนข้างสูงและหากคนไม่ข่านาญทางหรือบุคคลนอกชุมชนก็จะทราบว่ามีทางแยก ประกอบกับทางแยกดังกล่าวไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไม่มีป้ายเขตชุมชนลดความเร็ว และมีหมู่บ้านจัดสรรจึงมีรถเข้าออกอยู่ค่อนข้างมาก จึงมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงค่อนข้างสูง

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการสำรวจ สัมภาษณ์ และการเสวนา ทางกลุ่มสามารถสรุปสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุออกเป็น 2 สาเหตุหลัก โดยแบ่งออกเป็น สาเหตุที่เกิดจากสภาพกายภาพบนท้องถนนและสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมรถขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยในส่วนของสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพทางกายภาพบนท้องถนน จากการสังเกตพบว่า ปัจจัยด้านวันและเวลา ก็ส่งผลต่อปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน ทางกลุ่มวิจัยได้มีการแบ่ง

1. สาเหตุจากสภาพทางกายภาพ โดยแบ่งตามช่วงวันและเวลา คือ ช่วงวันธรรมดา (วันจันทร์-ศุกร์) และช่วงวันหยุด (วันเสาร์-อาทิตย์) ส่วนช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ทางกลุ่มได้กำหนดช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ช่วงเช้า 8.00 น.-9.00 น. และช่วงเย็นคือ 16.30 น. - 20.00 น. ดังนั้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพทางกายภาพ จะจำแนกตามพื้นที่ที่เกิดและช่วงเวลา เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ทั้งสองแตกต่างกัน ในส่วนของสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมรถขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่าสาเหตุที่เกิดขึ้นทั้งจากบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย) บริเวณประตูหลังมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูหลังมหาวิทยาลัย) บริเวณทางแยกเข้าบ้านนาฝาย บริเวณสี่แยกห้วยชันและบริเวณทางแยกเข้าอ่างเก็บน้ำช่อระกา มีความคล้ายคลึงกัน คือ วันจันทร์ถึงศุกร์ ทั้งช่วงเวลาเช้าและเย็น

1) ช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงเวลาก็มีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ข้อมูลจากการสังเกตพบว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งช่วงเวลาเช้า คือ ช่วงเวลาที่นักศึกษาจะขับรถเข้ามหาวิทยาลัยเพื่อมาเรียน และช่วงเวลาคือ ช่วงเวลาเลิกเรียนและช่วงเวลาทานอาหารค่ำ การจราจรจะมีความหนาแน่น ส่งผลให้มีความเสี่ยงในเกิดอุบัติเหตุสูง

2) การจอดรถกีดขวางเส้นทางจราจร บริเวณพื้นที่บริเวณตลาดหน้าหน้าโรงเรียนบ้านนาฝายโดยเฉพาะบริเวณร้านค้า หน้าร้านเซเว่นอีเลฟเว่นมีการจอดรถจักรยานยนต์และรถจักรยานล้ม เข้ามาในช่องทางจราจร จึงส่งผลให้เส้นทางเดินรถลดลงหนึ่งช่องทาง โดยเหลือช่องทางจราจรไว้เพียง 2 ช่องถนนเท่านั้น

3) ป้ายเครื่องหมายจราจรจากการสำรวจของกลุ่มผู้วิจัยยังพบว่า ตลอดเส้นทางถนนไม่มีป้ายจราจรที่จะเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบ ซึ่งป้ายเตือนเหล่านั้นได้แก่ ป้ายจำกัดความเร็ว 50 ก.ม. /ช.ม. และป้ายเตือนเขตสถานศึกษา ติดสองจุดคือออกมาจากถนนชัยภูมิ ตาดโตนและออกมาจากแยกเพื่อเตือนให้รถที่เข้ามาถนนให้มีความระมัดระวังมากขึ้น

วันเสาร์และอาทิตย์ ทั้งช่วงเวลาเช้าและเย็น

ปัจจัยทางกายภาพมีความคล้ายคลึงกับในช่วงวันธรรมดาแต่ปริมาณรถในช่วงวันหยุดจะมีปริมาณน้อยกว่าซึ่งปริมาณรถที่น้อยกว่านี้ส่งผลในทางกลับกัน คือ ผู้ใช้รถใช้ถนนจะขับรถด้วยความเร็วสูงกว่าในช่วงวันธรรมดาซึ่งจะทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าในช่วงวันธรรมดา อีกทั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นจะมีความรุนแรงมากกว่า

สาเหตุจากพฤติกรรม

สาเหตุในด้านพฤติกรรม โดยทางกลุ่มผู้วิจัยได้จำแนกสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมไว้ดังนี้ 1) การขับขี่ยานพาหนะด้วยความประมาทของนักศึกษา จากการศึกษาโดยใช้วิธีการสังเกตพบว่า การขับขี่ยานพาหนะของประชาชนนั้น ประชาชนและนักศึกษามีพฤติกรรมขับขี่ด้วยความประมาท มีการทำผิดกฎจราจร เช่น การขับรถยนต์ การขับรถตัดหน้ารถผู้อื่นรวมทั้งยังพบว่านักศึกษาขับขี่ยานพาหนะโดยไม่มีความชำนาญ โดยเฉพาะกลุ่มนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ กลุ่มประชาชนและนักศึกษาที่ใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และกลุ่มคนเดินเท้า จำนวนทั้งสิ้น 120 คน สามารถระบุได้ว่า ประชาชนและนักศึกษาส่วนใหญ่แม้จะมีความรู้เรื่องกฎจราจรแต่ก็ไม่มีปฏิบัติตามกฎ เช่น จากแบบสอบถามเรื่องกฎจราจรในหัวข้อการขับรถออกจากมหาวิทยาลัยโดยเลี้ยวขวาไปยังฝั่งตรงข้ามของกลุ่มผู้ใช้รถ ซึ่งเป็นข้อห้ามของผู้ใช้รถใช้ถนนพึงกระทำอันเนื่องมาจากผิดกฎจราจร แต่ผลจากผลสำรวจพบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่ที่ขับขี่รถมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรส่วนนี้เป็นอย่างดี แต่ผลจากการเก็บข้อมูลก็ยังพบว่านักศึกษายังคงทำผิดกฎจราจรโดยยอมรับว่าตนทำผิดกฎเพราะยึดความสะดวกสบายเป็นหลัก 2) การขับขี่ยานพาหนะด้วยความประมาทของบุคคลภายนอก เช่นเดียวกับประชาชนและผู้ใช้รถและใช้ถนนที่มีการขับขี่ยานพาหนะด้วยความประมาทและความเร็วสูง ทั้งจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารประจำทาง อันเนื่องมาจากสาเหตุจากสภาพกายภาพซึ่งเอื้อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนขับรถเร็วและผิดกฎจราจรได้ง่าย เพราะเส้นทางชัยภูมิ-ตาดโตนที่ลากผ่านบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเป็นจุดเชื่อมต่อของสี่แยก 2 จุด ได้แก่ สี่แยกห้วยชันและทางแยกเข้าบ้านนาฝาย เพราะรถที่ออกตัวจากสี่แยกมักวิ่งด้วยความเร็วสูงเนื่องจากไม่มีสัญญาณจราจรบ่งบอกให้ผู้ใช้รถใช้ถนนชะลอความเร็ว เมื่อเข้าเขตสถานศึกษา บางครั้งจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถที่มาจากสี่แยกทั้งสองฝั่งปะทะกับรถที่ออกตัวจากสี่แยกห้วยชัน ทางแยกเข้าบ้านนาฝายและทางแยกเข้าอ่างเก็บน้ำช่อระกา ดังนั้นพฤติกรรมขับขี่ของบุคคลภายนอกจึงก่อให้เกิดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้

วัตถุประสงค์ที่ 2) เพื่อถอดบทเรียนและวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุในชุมชน พบว่าแนวทางในการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุ จากการนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ และจากการถอดบทเรียน/วิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุในชุมชนของกลุ่มเป้าหมายจำนวน 25 คน ได้นำมาซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุ ซึ่งทางคณะผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุตามพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ 5 จุด เพื่อตรวจสอบข้อมูลของกลุ่มผู้วิจัยในประเด็นของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุแล้ว และทุกฝ่ายยังได้ร่วมกันแสวงหาแนวทางการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุหน้ามหาวิทยาลัยที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยเมื่อเสร็จสิ้นการจัดประชุม ทางกลุ่มผู้วิจัยจึงได้รวบรวมข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ และจากการถอดบทเรียน/วิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุในชุมชน แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือแนวทางที่สามารถกระทำได้ทันที และแนวทางไม่สามารถกระทำได้ทันที ซึ่งเป็นการจัดเสวนาเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุที่เหมาะสม และได้เชิญผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัยเข้าร่วมประชุมเช่นเดียวกัน จากการรวบรวมวิเคราะห์แนวทางการแก้ปัญหาคุบัติเหตุโดยใช้ปัจจัยด้านพื้นที่เป็นเกณฑ์แล้วยังสามารถแบ่งโดยใช้กระบวนการ วิธีดำเนินการเป็นเกณฑ์ ได้อีก 2 แนวทาง คือ

1) แนวทางการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุที่สามารถกระทำได้ทันที

ก. บริเวณหน้ามหาวิทยาลัย

1. แนวทางการแก้ปัญหาคุบัติเหตุที่สามารถกระทำได้ทันที การให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของทางมหาวิทยาลัย ช่วยระบายนรถบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย แนวทางนี้ คือ การให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของทางมหาวิทยาลัยให้มาช่วยโบกรถที่มาจากทางแยกห้วยชันให้หยุดเพื่อที่จะให้นักศึกษาที่มารอข้ามถนนเพื่อเข้ามายังมหาวิทยาลัยข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยและไม่มากระจุกตัวกันเป็นจำนวนมากซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ แนวทางนี้สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรและลดอัตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุให้กับนักศึกษาได้พอสมควร เนื่องจากเป็นการช่วยเพิ่มความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้กับนักศึกษาในการข้ามถนนเพื่อเข้ามาหาวิทยาลัย โดยเฉพาะในช่วงเช้าที่มีปริมาณรถของบุคคลภายนอกเป็นจำนวนมาก เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนในทางหนึ่งอีกด้วย

2. แนวทางการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุที่ไม่สามารถกระทำได้ทันที แนวทางเหล่านี้เป็นแนวทางที่ไม่สามารถกระทำหรือปฏิบัติได้ทันที เป็นผลมาจากในการดำเนินวิธีการดังกล่าวนี้มีความจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากบุคคลหลายกลุ่มร่วมกับปัจจัยประกอบหลายอย่าง คือ การประสานงานจากประชาชนในชุมชนและนักศึกษาและบุคลากรภายในมหาวิทยาลัยในการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุเนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการและติดตามผล

2.1 แนวทางการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุที่ต้องใช้การอบรมเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและการกระทำที่ถูกต้องเช่นการจัดอบรมกฎจราจรให้กับนักศึกษา การจัดสอบไปรษณีย์ให้นักศึกษาภายในมหาวิทยาลัย การอบรมความรู้

เรื่องจราจรแก่ประชาชนและนักศึกษาที่เข้ามาใหม่ในช่วงรับน้องทั้งสามแนวทางนี้เป็นการใช้การปลูกฝังจิตสำนึกที่ต้องผ่านการอบรมสั่งสอน โดยเฉพาะนักศึกษาที่มีจำนวนมากซึ่งจะเป็นการปรับเปลี่ยนที่พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งถ้าหากพฤติกรรมการขับขี่ของนักศึกษาถูกต้องตามกฎหมายจะส่งผลถึงความปลอดภัยต่อตัวนักศึกษาเองตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันอีกด้วย อีกทั้งยังเป็นแนวทางที่สามารถแก้ไขปัญหามาได้จากสาเหตุหลักซึ่งจะส่งผลให้เกิดความยั่งยืนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุต่อไป แนวทางการแก้ปัญหานี้เป็นแนวทางที่ทุกฝ่ายต่างมีความเห็นว่าเป็นแนวทางที่สำคัญที่สุดและรีบเร่งดำเนินการ

2.2 แนวทางการแก้ไขที่ต้องอาศัยการประสานงานในการแก้ไข ได้แก่ การให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของทางมหาวิทยาลัยออกมาช่วยระบายนรถบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยตั้งกฎเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา การปรับทัศนียภาพเกาะกลางถนนหน้ามหาวิทยาลัยและการมีสายตรวจเฝ้าตรวจตราการขับขี่ หากนักศึกษาทรมัดกฎจราจรก็อาจจะมีบทลงโทษแนวทางแก้ไขปัญหาทั้ง 4 แนวทางเป็นแนวทางที่ผู้เข้าร่วมเสวนาเห็นว่าเป็นแนวทางที่สามารถแก้ไขปัญหาคุติเหตุได้และเป็นแนวทางที่สามารถปฏิบัติได้จริงสามารถทำได้ทันที(Action) แต่ต้องอาศัยการประสานงานต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบหรือผู้มีอำนาจต่างๆ ในการแก้ไขปัญหา เช่น เทศบาลเมืองชัยภูมิ กรมทางหลวง (การตัดต้นไม้และการปรับทัศนียภาพ) มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (การตั้งกฎให้สวมหมวกนิรภัยและการให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยมาช่วยระบายนรถในชั่วโมงเร่งด่วน) สถานีตำรวจจังหวัดชัยภูมิ (การขอกำลังมาตรวจจับเพื่อกวาดขันวินัยจราจร)

ข. บริเวณประตูหลังมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูหลังมหาวิทยาลัย) ค. บริเวณทางแยกเข้าบ้านนาผาย ง. บริเวณสี่แยกห้วยชันและ จ. บริเวณทางแยกเข้าอ่างเก็บน้ำช่อระกา มีลักษณะใกล้เคียงกันดังนี้

1. แนวทางการแก้ปัญหาที่สามารถกระทำได้ทันที

1.1 การเพิ่มเกาะกลางถนนให้ยาวขึ้นเพื่อปัดให้จุดกลับรถแคบลงเนื่องจากบริเวณทางแยกต่างๆ มีปัญหาในเรื่องของความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดียวกับบริเวณจุดกลับรถบริเวณมหาวิทยาลัย คือ รถที่ออกจากมหาวิทยาลัยที่จะมุ่งหน้าไปยังทางแยกจะพุ่งตรงออกมาเลยซึ่งมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เพราะอาจถูกรถที่มุ่งหน้ามาจากแยกห้วยชันชนและมีโอกาสเฉี่ยวชนกับรถที่รถกลับรถดังนั้นการทำเกาะกลางถนนให้เพิ่มขึ้นเข้ามาให้เท่ากับระยะแบร์ริเออร์เดิม (หินที่ได้ตั้งเพื่อลดช่องจราจรเดิม) จะเป็นการลดปัญหาดังกล่าวได้ เพราะจะทำให้รถที่ออกมาทางแยกไม่สามารถพุ่งตรงมายังถนนได้โดยตรงและเป็นการบังคับเลี้ยวให้ไปกลับรถที่บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยอันเป็นการลดปัญหาการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยได้ในอีกทางหนึ่ง

1.2 รณรงค์ขับขี่ต้องเปิดไฟหน้ารถทุกครั้ง

2. แนวทางการแก้ปัญหาที่ไม่สามารถกระทำได้ทันที

2.1 แนวทางการแก้ไขปัญหานี้จะต้องอาศัยการประสานงานในการแก้ไขปัญหามาจากหน่วยงานภายนอกเพราะเกินขอบเขตความสามารถของผู้วิจัย ดังนั้นต้องประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นผู้

กระทำ ให้คือ เทศบาลเมืองชัยภูมิด้านการสร้าง และ แขวงทางหลวงในเรื่องของการขอข้อมูลและความร่วมมือ เรื่องหลักวิศวกรรมจราจรที่ถูกต้อง และการควบคุมกวดขันจากตำรวจในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยมีแนวทางที่แก้ไขปัญหาดังนี้คือ การตีเส้นขาวแดงตลอดแนวการเดินทางเนื่องจากปัญหาการจอดรถในช่องจราจรของรถบริเวณหน้าร้านสะดวกซื้อ (โดยเฉพาะนักศึกษา) จะต้องเบี่ยงออกเพื่อหลบ ให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการถูกชนจากรถที่มุ่งหน้ามาจากแยกตาโตน การตีเส้นขาวแดงเพื่อห้ามจอดจะทำให้ลดปัญหาเรื่องของการจอดล้ำเส้นจราจรและลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งยังเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนนเพราะจะทำให้มีช่องจราจรเพิ่มขึ้นจากเดิม

2.2 ให้ตำรวจมาควบคุมวินัยจราจร การให้ตำรวจมาควบคุมวินัยจราจรก็เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่เพราะผู้ที่ใช้รถใช้ถนนจะระมัดระวังในการใช้รถมากขึ้นและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งยังเป็นการบังคับให้ป้ายจราจรที่เพิ่มขึ้นใหม่ มีผลในการบังคับใช้จริง ซึ่งผลที่ได้จากการถอดบทเรียนการวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน รวบรวมและศึกษาสภาพและปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนและการถอดบทเรียนวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน จากแกนนำและอาสาจราจรประจำชุมชน ด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนและเชื่อมโยงเครือข่ายตำบลในการเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจร ระดับ สามารถนำมากำหนดเป็นแนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ 3 ร. 3 ป. เป็นยุทธศาสตร์ในการดำเนินงาน เพื่อเป็นแนวทางในแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในชุมชน คือ 3 ร. 3 ป. ริเริ่ม รณรงค์

1. 3 ร. คือ การให้ความรู้ความเข้าใจสร้างจิตสำนึกแก่ ประชาชน นักเรียนและนักศึกษา ได้แก่ การจัดการเรียนการสอนบูรณาการให้ความรู้ความเข้าใจแก่นักเรียน นักศึกษาทุกกลุ่มสาระทุกระดับช่วงชั้น การจัดอบรมให้ความรู้ โดยตำรวจ ครูและวิทยากรภายนอก และการจัดป้ายนิเทศให้ความรู้ จัดเสียงตามสายให้ความรู้ จัดกิจกรรมที่สอนน้อง

2. ริเริ่ม จัดตั้งชมรมอาสาสมัครจราจรและสารวัตรนักเรียนในโรงเรียนและมหาวิทยาลัย มีหน้าที่ในการดูแลการใช้รถใช้ถนนในบริเวณโรงเรียน มหาวิทยาลัย หมู่บ้านและการช่วยนักเรียนข้ามถนน ตอนเช้าและตอนเย็นหน้าประตูโรงเรียน ได้แก่ จัดทำเครื่องหมายจราจรในบริเวณโรงเรียนและบริเวณจุดอับสายตาและจัดระเบียบการจอดรถให้เป็นระเบียบในชุมชนและร้านสะดวกซื้อต่างๆ

3. รณรงค์ รณรงค์การสวมหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยในโรงเรียน มหาวิทยาลัยและชุมชน ได้แก่ การรณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในโรงเรียน มหาวิทยาลัย และชุมชน และรณรงค์การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างถูกต้องและปลอดภัย

3 ป. ประสานงาน ปฏิบัติ ปลอดภัย คือ 1) ประสานงาน คือ ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอความร่วมมือและสร้างเครือข่าย 2) ปฏิบัติ คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ 3) ปลอดภัย คือ การติดตาม ตรวจสอบ การใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัยต่อชีวิต

อภิปรายผลการวิจัย

1. วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อรวบรวมและศึกษาสภาพปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน พบว่า สภาพและปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน จากการเก็บข้อมูลพบว่าลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบริเวณชุมชนบ้านนาฝายอยู่ในระดับรุนแรง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการเฉี่ยวชน มีอาการบาดเจ็บรุนแรงและบางกรณีเสียชีวิตและพบว่าพื้นที่เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสำหรับประชาชนและนักศึกษาของตำบลนาฝาย มีทั้งหมด 5 พื้นที่และแตกต่างกันตามวันและเวลา คือ 1) บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย) 2) บริเวณประตูหลังมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูหลังมหาวิทยาลัย) 3) บริเวณทางแยกเข้าบ้านนาฝาย 4) บริเวณสี่แยกห้วยชันและ 5) บริเวณทางแยกเข้าอ่างเก็บน้ำช่อระกา สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการสำรวจ สัมภาษณ์และการเสวนา ทางกลุ่มสามารถสรุปสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุออกเป็น 2 สาเหตุหลัก โดยแบ่งออกเป็น สาเหตุที่เกิดจากสภาพกายภาพบนท้องถนนและสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เป็นเพราะ แสดงให้เห็นถึงปัญหาอุบัติเหตุภัยจราจรว่าเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไทย อันมีผลจากความสะอาดของถนนหนทาง ความรวดเร็วของยานพาหนะ จึงส่งผลต่ออุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจราจรทางบกที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น จะเห็นได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดจากการขับรถยนต์มีสุราแล้วขับ การขับเร็ว การขับโดยประมาท ขาดการบำรุงรักษายานพาหนะ หากยังไม่ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวคาดว่าคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากถึง 3 คนต่อชั่วโมง ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน มีสาเหตุจากความผิดพลาดของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับการศึกษาของ ปัญญา จันทรสุโข (2556 : 110-120) ที่ทำการศึกษาศักยภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 31.1 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ปี และร้อยละ 27.8 เคยกระทำความผิดกฎจราจร และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งการศึกษาดังกล่าวไม่ต่างจาก ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และสุรชาติ สินวรรณ (2555 : 65-87) ที่ทำการศึกษากฎการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ในประเด็นระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่านักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางร้อยละ 55.7 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 2 ปี เมื่อพิจารณาประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 58.6 เคยประสบอุบัติเหตุระหว่างเดินทางมาเรียน ดังนั้นผลการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างวัยรุ่นบ้านนาฝาย สะท้อนให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ ระดับการศึกษา การรับข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจราจร ประสบการณ์ของกลุ่มตัวอย่างในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล อาจเป็นอีกสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งในที่นี้พบมากถึงร้อยละ 52.4

2. วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อถอดบทเรียนและวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชนด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนและเชื่อมโยงเครือข่ายภาคีระดับตำบล พบว่า แนวทางในการแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชน จากการนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ และจากการถอดบทเรียน/วิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชนของกลุ่มเป้าหมายจำนวน 25 คน ได้นำมาซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวด ซึ่งทางคณะผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดตามพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ 5 จุด คือ 1) บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย) 2) บริเวณประตูหลังมหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ (ประตูหลังมหาวิทยาลัย) 3) บริเวณทางแยกเข้าบ้านนาผาย 4) บริเวณสี่แยกห้วยชันและ 5) บริเวณทางแยกเข้าอ่างเก็บน้ำช่อระกา จากการจัดเสวนาได้มีการเชิญผู้ที่มีผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานวิจัยทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกมหาวิทยาลัยเข้าร่วมประชุมเสวนาเพื่อตรวจสอบข้อมูลของกลุ่มผู้วิจัยในประเด็นของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุแล้ว และทุกฝ่ายยังได้ร่วมกันแสวงหาแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดหน้ามหาวิทยาลัยที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยเมื่อเสร็จสิ้นการจัดประชุม ทางกลุ่มผู้วิจัยจึงได้รวบรวมข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ และจากการถอดบทเรียน/วิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชน แบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือแนวทางที่สามารถกระทำได้ทันที และแนวทางไม่สามารถกระทำได้ทันที ซึ่งเป็นการจัดเสวนาเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เหมาะสม และได้เชิญผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัยเข้าร่วมประชุมเช่นเดียวกัน จากการรวบรวมวิเคราะห์แนวทางการแก้ปัญหาโดยใช้ปัจจัยด้านพื้นที่เป็นเกณฑ์แล้วยังสามารถแบ่งโดยใช้กระบวนการ วิธีดำเนินการเป็นเกณฑ์ ได้อีก 2 แนวทาง คือ 1) แนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดที่สามารถกระทำได้ทันที 2) แนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดที่ไม่สามารถกระทำได้ทันทีซึ่งแนวทางที่ไม่สามารถกระทำได้ทันทีเรายังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2.1) แนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดที่ต้องใช้การอบรมเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและการกระทำที่ถูกต้อง 2.2) แนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดที่ต้องการการสำรวจความคิดเห็นก่อนแก้ไขปัญหาคอขวด (Poll) และ 2.3) แนวทางการแก้ไขที่ต้องอาศัยการประสานงานในการแก้ไข แนวทางการแก้ปัญหานี้เป็นแนวทางที่ทุกฝ่ายต่างมีความเห็นว่าเป็นแนวทางที่สำคัญที่สุดและรีบเร่งดำเนินการ ซึ่งผลที่ได้จากการถอดบทเรียนการวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชน รวบรวมและศึกษาสภาพและปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชนและการถอดบทเรียนวิเคราะห์แนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชน จากแกนนำและอาสาจรรยาประจำชุมชน ด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนและเชื่อมโยงเครือข่ายระดับตำบลในการเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคอขวดจรรยาจร สามารถนำมากำหนดเป็นแนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชน ดังนี้ ยุทธศาสตร์ 3 ร. 3 ป. เป็นยุทธศาสตร์ในการดำเนินงาน เพื่อเป็นแนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดในชุมชน คือ 3 ร. 3 ป. ริเริ่ม รณรงค์ 3 ป. ประสานงาน ปฏิบัติ ปลอดภัย ทั้งนี้เพราะงานวิจัยเรื่อง “ถนนปลอดภัย อาสาสมัครร่วมใจป้องกันอุบัติเหตุทางจรรยาจร” ขึ้นนี้เกิดขึ้นจากความต้องการที่จะแก้ไขปัญหาคอขวดและลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณชุมชนบ้านนาผาย โดยเป็นการริเริ่มจากกลุ่มนักศึกษาที่เป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาคอขวดหน้ามหาวิทยาลัย ซึ่งเป็นปัญหาโดยตรงของตัวนักศึกษาเอง ดังนั้นงานวิจัยนี้

เปรียบเทียบแรงกระตุ้นให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุหันมาให้ความสนใจและตระหนักถึงความสำคัญ เพื่อหาแนวทางการลดปัญหาดังกล่าวร่วมกัน ทั้งกลุ่มเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (นักศึกษาและผู้ใช้รถใช้ถนน) ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกชุมชน และรอบๆ มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิที่มี ศักยภาพในการดำเนินการเพื่อวางแนวทางป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น งานวิจัยชิ้นนี้ได้ชี้ให้เห็น ถึงลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุตลอดจนนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหามาไปใช้เป็น แนวทางสำหรับแก้ไขตามสาเหตุที่ได้มีการรวบรวมไว้ ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้แตกต่างจากงานวิจัยอื่นที่ผู้ริเริ่ม ทำงานวิจัยเป็นการสังเกตเห็นปัญหาจากบุคคลภายนอกงานวิจัยชิ้นนี้ยังเป็นงานวิจัยที่เน้นความยั่งยืนของผลที่ ได้รับโดยผ่านกระบวนการวิจัยที่เน้นการมีส่วนร่วมจากทุกฝ่าย ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงเป็นงานวิจัยที่อยู่ภายใต้ “วัฒนธรรมชุมชน” ซึ่งเป็นการนำวัฒนธรรมชุมชนมาเป็นกรอบในการทำงาน เพื่อให้ผลของงานวิจัยประสบความสำเร็จและเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน การใช้มุมมองแบบ **Positive approach** ในขั้นตอนของการปฏิบัติ (Action) นั้น เป็นการวางแผนในการแก้ไขทั้งระยะสั้นและระยะยาวของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในชุมชน บ้านนาฝาย การแก้ไขปัญหาในส่วนที่สามารถทำได้ทันทีหรือการแก้ไขปัญหาระยะสั้นเพื่อแก้ไขอุบัติเหตุ ในบางส่วน เพิ่มความปลอดภัยและลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนในจุดเสี่ยงต่างๆ คงต้องมีการ ดำเนินการให้มีความต่อเนื่อง เช่น การจัดโครงการรณรงค์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ “โครงการถนนปลอดภัย” เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยร่วมกัน อำนวยความสะดวกจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน และแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะยาวที่ต้องทำการพิจารณาเพื่อแก้ไขเช่น การทำแบริเออร์สำหรับทางแยกทางร่วมต่างๆ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้

จากงานวิจัยนี้ได้ข้อค้นพบจากการสัมภาษณ์ สันทนากลุ่มของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นอาสาสมัครหมู่บ้าน นำร่องเข้าร่วมโครงการถนนปลอดภัย ชุมชนนาฝายร่วมใจ ป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร เกี่ยวกับสภาพปัญหา เกี่ยวกับอุบัติเหตุในชุมชน ทำให้ทราบว่าต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและมีส่วนร่วมได้ส่วน เสียการใช้ถนนของชุมชนบ้านนาฝาย เพื่อแก้ไขปัญหาร่วมกัน ซึ่งข้อเสนอแนะ มีดังนี้

1. มหาวิทยาลัยฯ ควรดำเนินการจัดอบรมกฎหมายจราจรให้กับนักศึกษาและชุมชนใกล้เคียง มหาวิทยาลัยเพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดี โดยการตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุและให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา
2. มหาวิทยาลัยฯ ควรแบ่งช่องจราจรสำหรับทางเดิน ทางรถยนต์ ทางสำหรับรถจักรยาน

3. มหาวิทยาลัยฯ ควรประสาน เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเข้ามาช่วยในการจัดระบบจราจร บริเวณจุดเสี่ยงต่างๆ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของทางมหาวิทยาลัยออกมาช่วยระบายนรถบริเวณ หน้ามหาวิทยาลัย
4. มหาวิทยาลัยฯ ควรติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร การเพิ่มเกาะกลางถนนให้ยาวขึ้นเพื่อ ปับให้จุดกลับรถแคบลง
5. มหาวิทยาลัยฯ การจัดสอบใบขับขี่ให้นักศึกษาภายในมหาวิทยาลัย การอบรมความรู้เรื่อง จราจรแก่ประชาชนและนักศึกษาที่เข้ามาใหม่ในช่วงรับน้อง
6. มหาวิทยาลัยตั้งกฎเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา การปรับทัศนียภาพเกาะ กลางถนน การมีสายตรวจเฝ้าตรวจตราการขับขี่หากนักศึกษาทำผิดกฎจราจรก็อาจจะมีการหักคะแนน
7. ควรส่งเสริมพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการ เดินทาง รวมถึงการให้ข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจราจร เพื่อสร้างความตระหนักในส่วนของผู้ขับขี่ความปลอดภัยส่วนบุคคล
8. หน่วยงานองค์การบริหารส่วนตำบลนาฝาย ควรให้ความสำคัญและมีบทบาทในการสนับสนุน โครงการและการดำเนินการในการแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุให้มากกว่านี้ เพราะเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจและเป็นผู้ ออกงบประมาณในการจัดการต่อภูมิทัศน์ของถนน พร้อมทั้งการปรับสภาพถนนให้มีความปลอดภัย ดังนั้น องค์การบริหารส่วนตำบลนาฝาย ควรเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการและให้ความสำคัญกับโครงการในฐานะ ผู้วิจัยร่วม

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาผลของนำแนวทางในแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุในชุมชนบ้านนาฝายไปใช้ว่าผลเป็น อย่างไร

เอกสารอ้างอิง

- กรรณา จันทุม. (2555). รายงานวิจัยเรื่อง การปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ.
- ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และ สุรชาติ สินวรรณ. (2555). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. วารสารวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต สาขา วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี. 5 (2), 65-87.
- ปัญญา จันทรสุโข. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วารสารวิทยบริการ. 24 (1), 110-120.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 2552 - 2555. (2555). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2552-2555*. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.

สนิท รัตนศฤงค์. (2553). *การประเมินผลของโครงการปรับปรุงแก้ไขจุดเกิดอุบัติเหตุศึกษา กรณีเส้นทางสาย นม.1020 แยกทางหลวงหมายเลข 2 – บ้านหนองปลิง อำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา*. วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชา วิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี