บทความวิจัยต้นฉบับ : การจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน เทศบาลตำบลกำแพง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ

Road Safety Management in Community Kamphaeng Subdistrict Municipality, Uthumphon Phisai District, Sisaket Province

โชติรส นพพลกรัง[*] ณัฐกร โต๊ะสิงห์[**] และทิพย์สุดา กุมผัน[**]
Chotiros Nopphonkrang* Nathagorn Tosing** and Thipsuda Kumphan[**]
คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ[*,**,***]
Faculty of Liberal Arts and Sciences. Sisaket Rajabhat University[*,**,***]
โทรศัพท์ : 08−5466−1550; E−mail : Thipsuda.k@sskru.ac.th[***]
วันที่รับ 20 ก.ค. 2563, วันที่แก้ไข 10 พ.ย 2563, วันที่ตอบรับ 25 พ.ย. 2563

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชนเทศบาลตำบลกำแพง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ และเพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีเทคนิคการประชาคม ประชุมกลุ่มย่อย สัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มเก็บข้อมูลระหว่างเดือนกรกฎาคม 2562 – มีนาคม 2563 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ฐานข้อมูลอุบัติเหตุจาก3แหล่ง ได้แก่(1)สถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัย (2) โรงพยาบาลอุทุมพรพิสัย (3) ประธานชุมชน

ผลการวิจัยตามกระบวนการมีดังนี้

กระบวนการที่ 1 สร้างความเป็นเจ้าภาพร่วม สร้างแรงบันดาลใจ สร้างทีม และสร้างแผนการปฏิบัติการพบว่า เกิดภาคีร่วมของการทำงานขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยแผนปฏิบัติการของโครงการคือเพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ

กระบวนการที่ 2 สร้างกติกาชุมชนค้นหาวิเคราะห์จุดเสี่ยงและแก้ไขจุดเสี่ยง พบว่าเกิดกติกาชุมชนที่ได้จากการประชาคมจำนวน 11 ข้อ ค้นหาวิเคราะห์จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยง ซึ่งทั้งหมดเป็นจุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถจัดการเองได้ทั้ง12จุด ทำให้เพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนน

กระบวนการที่ 3 เฝ้าระวัง ถอดบทเรียนของโครงการ พบว่า การดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย โดยสามารถลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจากก่อนมีโครงการ 11 ครั้ง ซึ่งหลังจากแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง 12 จุด แล้วเสร็จทำให้ไม่พบ การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ซึ่งถือว่าเป็นการป้องกันและลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน โดยได้ยั่งยืน

คำสำคัญ: ความปลอดภัยทางถนน; จุดเสี่ยง; อุบัติเหตุ

Abstract

This research aims to study of the model of road safety management

in community. Kamphaeng subdistrict municipality, Uthumphon Phisai district, Sisaket province and reduction of traffic accidents. Using participatory action research approach with community forum; small and focus groups. Data were collected form July 2019 – March 2020. Qualitative and quantitative data analysis. Three accident data analysis tools include: (1) Uthumphon Phisai Police Station (2) Uthumphon Phisai Hospital and (3) Community president.

The results process of the research is as follows.

Process 1 Create network participation make work accident plan in decreasing case of accident. Covering participation of the network in the area. Action plan is to reduce the number of accidents.

Process 2 Community rules from community forum define of 11 verses, risk point analysis of 12 points, and edit risk point was accomplished by communities in Increasing road safety.

Process 3 Statistical accident data surveillance and knowledge management. Before the project number of case accident is 11 cases, when edit risk point number of case accident is no case. Then operation accomplishment and sustainable affect to prevention and decrease road accident in communities.

Key words: Road safety; Risk point; Accident

บทนำ

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ให้เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2573 โดยตั้งเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก ประมาณการอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากรในประเทศไทยปี พ.ศ. 2559 ยังอยู่ในระดับสูงถึง 32.70 (มากกว่า 22,000 คนต่อปี) แม้ว่าจะมีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยก็ยังเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตลำดับต้นๆ ของประเทศจากสถิติที่ผ่านมาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ความไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย และปัญหาทางกายภาพของโครงสร้าง พื้นฐานของถนน จากการประชุมสมัชชาสหประชาชาติครั้งที่ 64 ได้มีการรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก โดยประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (decade of action for road safety) ซึ่งประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) พิจารณากำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญามอสโกข้างต้น อีกทั้ง

มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานใน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ปี 2554 – 2563[1]

จากรายงานการขับเคลื่อนการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 365 วัน ประจำเดือนสิงหาคม 2562 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต้นเดือนกรกฎาคม 2562 จ.ศรีสะเกษ มีผู้เสียชีวิตจำนวน 33 ราย ยอดผู้เสียชีวิตจากข้อมูลสามฐานของ จ.ศรีสะเกษ ข้อมูลจากตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ สาธารณสุขจังหวัด และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เสียชีวิตมาจากการขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การดื่มสุราและไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีพื้นที่เสี่ยง 7 อำเภอ จึงกำหนด 7 อำเภอนี้ เป็นพื้นที่เสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวัง อ.เมืองศรีสะเกษ อ.กันทรลักษ์ อ.ขุนหาญ อ.ราษีไศล อ.ขุขันธ์ อ.อุทุมพรพิสัย และ อ.กันทรารมย์[2] ในรอบ 8 ปี ที่ผ่านมา การเสียชีวิตโดยมาก ไม่ได้เกิดขึ้นบนทางหลวง ทางด่วน หรือทางหลวงชนบท หากแต่เกิดบนถนนในเขตเมืองเขตเทศบาลเขตชุมชนเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางใกล้ ๆ บนถนนสายสั้น ๆ การเดินทางที่เรามักจะมองข้ามเรื่องความปลอดภัย และมักคิดว่า “ใกล้แค่นี้ ไม่เป็นไร”[3] จึงอาจกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ร้ายแรงที่สุดปัญหาหนึ่งของประเทศไทยในขณะนี้ที่ควรได้รับการแก้ไขโดยด่วน และเพื่อเป็นการวางแผนรองรับต่อสภาวะรุนแรงของปัญหาที่จะเกิดขึ้นอย่างยั่งยืน[4]

เทศบาลตำบลกำแพงได้ตระหนักถึงความสำคัญในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผ่านคณะทำงาน หน่วยจัดการระดับจังหวัดขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ (node agship) จังหวัด ศรีสะเกษ เพื่อขับเคลื่อนโครงการการจัดการความปลอดภัยในชุมชนขึ้น ดังนั้นการดำเนินการวิจัยจึงควรเป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมโดยสร้างมิติของการร่วมกันเรียนรู้สู่การค้นหาปัญหาและคิดค้นแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาซึ่งเป็นฉันทามติเพื่อร่วมสร้างความรับผิดชอบร่วมกันในภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการแผนงานต่าง ๆ ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญในการดำเนินการเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรมในอนาคต[5]

วัตถุประสงค์การวิจัย

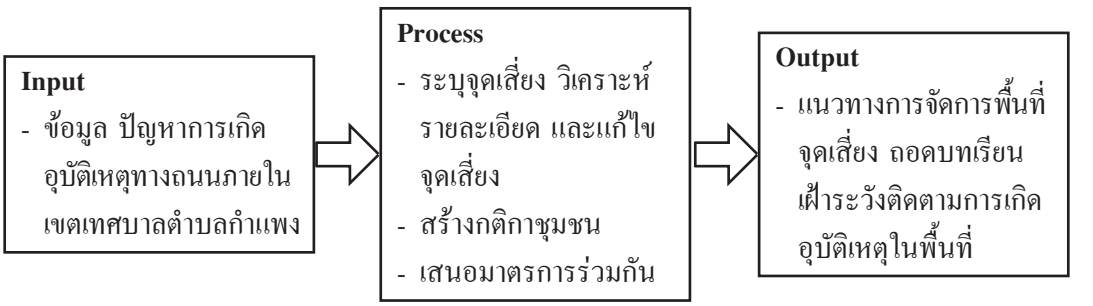
1. เพื่อศึกษารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชนโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย
2. เพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน เทศบาลตำบลกำแพง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตด้านประชากร คือ ประชากรในชุมชนเขตเทศบาลตำบลกำแพงทั้งหมด 8 ชุมชน 1,270 หลังคาเรือน จำนวน 2,839 คน
2. กลุ่มตัวอย่าง แบ่งตามกระบวนการในงานวิจัยทั้ง 3 กระบวนการ
3. ระยะเวลาในการวิจัย คือ ระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม 2562 ถึง 31 มีนาคม 2563

กรอบแนวคิดการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดการวิจัยเพื่อศึกษา การจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน เทศบาลตำบลกำแพง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษดังภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการทำวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย พื้นที่เป้าหมาย และผู้มีส่วนร่วมในโครงการ

เทศบาลตำบลกำแพงมีพื้นที่รับผิดชอบทั้งหมด 1.2 ตารางกิโลเมตร มีชุมชนในพื้นที่รับผิดชอบ ทั้งหมด 8 ชุมชน 1,270 หลังคาเรือน มีประชากรในเขตพื้นที่ ทั้งหมด 2,839 คน เป็นพื้นที่ของชุมชนเมืองใจกลางอำเภออุทุมพรพิสัยที่มีศูนย์ราชการของอำเภอ โรงเรียน สถาบันการศึกษา โรงพยาบาล ตลาดสด และสถานประกอบกิจการร้านค้า ที่มีการคมนาคมที่มีการสัญจรตลอดอย่างต่อเนื่อง ผู้เข้าร่วมโครงการนี้ขึ้นอยู่กับกระบวนการการวิจัย ซึ่งแบ่งได้เป็น 4 กระบวนการคือ กระบวนการที่ 1 สร้างความเป็นเจ้าภาพร่วม สร้างแรงบันดาลใจ สร้างทีม และสร้างแผนการปฏิบัติการ ผู้เข้าร่วมจำนวน 27 คน ประกอบด้วย ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัย 3 คน เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลอุทุมพรพิสัยห้องฉุกเฉิน 2 คน ประธานชุมชน 8 คน คุณครูในพื้นที่ 3 คน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองอำเภอ 1 คน และกำนัน 1 คน

ประธานชมรมร้านอาหารในพื้นที่ 1 คน และคณะทำงานเทศบาลตำบลกำแพง 8 คน ซึ่งครอบคลุมหน่วยงานในพื้นที่ทั้งหมด กระบวนการที่ 2 สร้างกติกาชุมชน ค้นหา วิเคราะห์จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยง ผู้เข้าร่วมคือ ประธานชุมชนทั้ง 8 ชุมชน ตัวแทนหลังคาเรือน ๆ ละ 1 คน และตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถานีตำรวจ สำนักงานเทศบาลตำบลกำแพง และโรงพยาบาลชุมชน กระบวนการที่ 3 เฝ้าระวังถอดบทเรียน ผู้เข้าร่วมจำนวน 27 คน ประกอบด้วย ตำรวจ เจ้าหน้าที่โรงพยาบาล ประธานชุมชน คุณครูในพื้นที่ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองอำเภอ กำนัน ประธานชมรม ร้านอาหารในพื้นที่ และคณะทำงานเทศบาลตำบลกำแพง

จากการเก็บข้อมูลของผู้นำชุมชนพบว่ามีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าว ในรอบ 3 ปี จำนวน 26 ครั้ง ส่วนมากเกิดความเสียหายที่ตัวรถ ผู้ขับขี่ได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยไม่รุนแรง เนื่องจากเป็นถนนในชุมชนส่งผลให้การใช้ความเร็วไม่มากนัก ถึงอย่างไรก็ตามในการเกิดอุบัติเหตุเพียง 1 ครั้ง อาจส่งผลกระทบในการดำเนินชีวิตในระยะยาวได้เช่นกัน

งานวิจัยนี้ใช้การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (participatory action research)[6] มีการจัดการประชุมแบบการประชาคม ประชุมกลุ่มย่อย และการสนทนากลุ่ม[7] การจัดการจุดเสี่ยงเป็นมาตรการทางวิศวกรรมในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อกระบวนการนี้เกิดขึ้นบนถนนในชุมชน เจ้าของชุมชนนั้นเองที่ลุกขึ้นมาจัดการและสร้างความเป็นเจ้าภาพร่วมกัน แสวงหาทางออกของปัญหาภายใต้ทุนทางสังคมที่มีอยู่ และผสมผสานความรู้เชิงวิชาการจากภายนอกร่วมกันแก้ไขในส่วนที่ทำได้ รวมทั้งสามารถส่งต่อปัญหาส่วนที่เกินกำลังไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันจะนำมาสู่การสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนได้อย่างยั่งยืน กระบวนการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน สร้างขึ้นบนฐานคิดดังนี้ เป็นกระบวนการที่เริ่มต้นจากฐานของชุมชนท้องถิ่นที่ประสบปัญหาอุบัติเหตุจากถนนภายในชุมชน หรือ จากถนนที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างชุมชนต้องใช้ชุมชนเป็นฐานในการทำงาน (community based road safely) ชุมชนเป็นเจ้าของ (ownership/empowerment) ต้องการการจัดการร่วมที่ประกอบไปด้วยภาคีหลากหลายภาคส่วน (management input) ต้องมีข้อมูลดำเนินการ บนพื้นฐานหลักวิชาการที่ถูกต้อง (information/technical input) ต้องมีการเรียกร้องและสร้างความตระหนักรับรู้ร่วมความทุกข์เชิงสังคม Risk society (advocacy/awareness) ต้องมีมาตรการและมีการปฏิบัติการ (enforcement) การปฏิบัติ การสามารถทำในส่วนที่ทำได้ (กำจัดปัญหา หรือชี้ให้เห็นปัญหา) หรือส่งต่อ/สะท้อนปัญหาในส่วนที่เกินกำลัง (ไม่ใช่แนวทางแก้ปัญหา) ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง[3]

กระบวนการและเครื่องมือที่ใช้

การวิจัยสามารถแบ่งได้เป็น 3 กระบวนการ ได้แก่ 1 กระบวนการสร้างความเป็นเจ้าภาพร่วม สร้างแรงบันดาลใจ สร้างทีม และสร้างแผนการปฏิบัติการ 2 กระบวนการสร้างกติกาชุมชน ค้นหา วิเคราะห์จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยง และ 3 กระบวนการเฝ้าระวัง ถอดบทเรียน ซึ่งเครื่องมือที่ใช้คือ แบบสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชนและแบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน เทคนิคการประชาคม ประชุมกลุ่มย่อย สัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่ม

<u>กระบวนการที่ 1 สร้างความเป็นเจ้าภาพร่วม สร้างแรงบันดาลใจ สร้างทีม และสร้างแผนการปฏิบัติการ</u>

นับได้ว่าเป็นขั้นเริ่มต้นของกระบวนการ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนเบื้องต้น (information interview) ในเทศบาลตำบลกำแพง ทำให้ทราบถึงสถานการณ์ความรุนแรงของปัญหาความปลอดภัยทางถนนจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล และสถิติอุบัติเหตุ 365 วัน ล้วนแล้วแต่มีผลกระทบต่อตัวเอง สังคมและประเทศชาติทั้งสิ้น และชุมชนได้ตัดสินใจเลือกที่จะร่วมขับเคลื่อนโครงการดังกล่าว จากนั้นทำการสำรวจเพื่อหาแกนนำชุมชน (core team) แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอยู่บนฐานการให้ความสำคัญในบทบาทหน้าที่ ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความสามารถ มีความเกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนโครงการให้บรรลุถึงเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถประยุกต์กระบวนการทางสังคมอื่น ๆ ได้ เช่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง การแก้ไขจุดเสี่ยง การอบรมให้ความรู้กับคนในพื้นที่ได้ โดยเทศบาลตำบลกำแพงขับเคลื่อนโครงการผ่านทีมเทศบาลตำบลเป็นหลัก สามารถสร้างคณะกรรมการฯ เพื่อ

ขับเคลื่อนโครงการ ซึ่งบทบาทหน้าที่ของแกนนำชุมชนคือ วางแผนการขับเคลื่อนโครงการ แบ่งบทบาทหน้าที่รวบรวมวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และทำการนำเสนอต่อการประชุมคณะกรรมการทุกเดือน เพื่อทราบความก้าวหน้าและนำเสนอต่อทางอำเภอต่อไป เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการคือแบบฟอร์มการเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ 3 ชุด ได้แก่ ทางสถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัย โรงพยาบาลอุทุมพรพิสัยแผนกห้องฉุกเฉิน และจากประธานชุมชนทั้ง 8 ชุมชน นำข้อมูลที่เกิดขึ้นมาบันทึกและสรุปผลโดยแยกเป็นรายชุมชน

<u>กระบวนการที่ 2 ค้นหา วิเคราะห์จุดเสี่ยง แก้ไขจุดเสี่ยง และสร้างกติกาชุมชน</u>

กระบวนการนี้ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของชุมชนในการค้นหาว่า จุดใดในชุมชนคือจุดเสี่ยง เริ่มต้นจากการสร้างแผนที่ของตำบล ระบุตำแหน่งสถานที่สำคัญ เช่น บ้านของผู้ทำโครงการ วัด โรงเรียน ตลาด สถานีตำรวจ เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการมองแผนที่ให้กับผู้เข้าร่วมโครงการ ทำการระดมความคิดของสมาชิกว่าในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา จุดใดหรือแยกใดในชุมชนมีการเกิดอุบัติเหตุบ้าง แสดงผลโดยให้สมาชิกวาดรูปวงกลมลงในแผนที่ดังกล่าว กำหนดให้ สีแดง เป็นบริเวณที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วมีคนตาย สีเหลือง เป็นพื้นที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วมักบาดเจ็บสาหัส ต้องส่งโรงพยาบาล สีเขียว เป็นบริเวณที่ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับความบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย ผลจากกิจกรรมนี้จะทำให้ทราบจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งนั่นคือจุดเสี่ยงในชุมชน นำจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นมาจัดลำดับความจำเป็นในการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ทำการวิเคราะห์จุดเสี่ยงถึงรูปแบบการชน ลักษณะทางแยก ใครเป็นคนชน ประเภทยานพาหนะ ชนเมื่อไร สภาพอากาศ มีพฤติกรรมเสี่ยงอย่างไรและสรุปปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุจากคน รถ ถนน จากนั้นดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นในซึ่งมี 2 ลักษณะ คือ (1) จุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถแก้ไขเองได้ เช่น การปรับปรุงสภาพแวดล้อม ถมหลุม ติดป้ายสัญลักษณ์ (2) จุดเสี่ยงที่ชุมชนแก้ไขเองไม่ได้ ต้องมีการส่งต่อไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พื้นที่ที่อยู่นอกเหนือการดูแลของชุมชน เช่น ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงคือ คู่มือการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน (Starter Pack for Road Safety) จากนั้นเกิดกติกาชุมชนโดยมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างการตระหนัก สร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวัง

<u>กระบวนการที่ 3 เฝ้าระวัง ถอดบทเรียน</u>

ภายหลังจากการปฏิบัติการเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชนแกนนำชุมชนมีการร่วมกันสังเกต เก็บข้อมูลจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังปรับปรุง เพื่อเป็นการเฝ้าระวังและติดตาม และขั้นตอนสุดท้ายของโครงการคือการถอดบทเรียนที่ได้จากโครงการ มีส่วนใดที่ประสบความสำเร็จ ส่วนใดที่ต้องปรับปรุง เพื่อจะเป็นแนวทางของการทำโครงการต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมในแต่ละกระบวนการทั้งหมดจะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ประกอบด้วยมิติด้านจุดเสี่ยง พฤติกรรมการขับขี่รถ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนจาก คน รถ ถนน และรูปแบบมาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม และการวิเคราะห์เชิงปริมาณ เพื่อหาค่าเฉลี่ย ร้อยละ

ผลการศึกษา

1. สร้างความเป็นเจ้าภาพร่วม สร้างแรงบันดาลใจ สร้างทีม และสร้างแผนการปฏิบัติการ เกิดการตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เทศบาลตำบลกำแพง เพื่อขับเคลื่อนโครงการได้ทั้งหมด 27 คน ซึ่งโครงสร้างของคณะกรรมการครอบคลุมหน่วยงานในพื้นที่ทั้งหมด ประกอบด้วย ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัย 3 คน เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลอุทุมพรพิสัยห้องฉุกเฉิน 2 คน ประธานชุมชน 8 คน คุณครูโรงเรียนในพื้นที่ 3 คน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองอำเภอ 1 คน กำนัน 1 คน ประธานชมรมร้านอาหารในพื้นที่ 1 คน และคณะทำงานเทศบาลตำบลกำแพง 8 คน มีการประชุมคณะทำงานอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ผลที่เกิดจากการประชุมจะสอดคล้องกับกิจกรรมที่ได้วางแผนไว้ในแผนปฏิบัติการโครงการในรูปแบบของบันไดผลลัพธ์ จากการวิเคราะห์แผนผังต้นไม้ปัญหาพบว่า อุบัติเหตุมีสาเหตุเกิดจากด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ การไม่เคารพกฎจราจร เช่น การจอดรถผิดฝั่งพบมากบริเวณหน้าตลาดเทศบาล การขับยานพาหนะด้วยความเร็วสูงขาดความระมัดระวังในการเปิดไฟเลี้ยว เมาแล้วขับ และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ พื้นผิวถนนขรุขระ เป็นหลุม อีกทั้งทางโค้งหรือทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ด้านสภาพแวดล้อมทางสังคม มีการรวมกลุ่มของวัยรุ่นเพื่อดื่มสุรา ชุมชนไม่ให้ความสำคัญด้านอุบัติเหตุอย่างจริงจังโดยมองว่าเป็นเรื่องไกลตัว เจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องด้านจราจรยังขาดการบังคับใช้กฎหมาย ยังไม่มีกลไกของการทำงานที่เป็นภาพรวมในพื้นที่อย่างชัดเจน และการทำงานของคณะทำงานยังขาดความต่อเนื่องมีการประชุมเฉพาะการตั้งด่านชุมชนในช่วง 7 วัน อันตราย ตามช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ จากนั้นคณะทำงานจัดทำแผนการปฏิบัติงาน ร่างกติกาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของชุมชน จัดทำแผนปฏิบัติการโครงการในรูปแบบของบันไดผลลัพธ์ (ดังแสดงภาพ 2) ซึ่งผลลัพธ์แต่ละขั้นบันไดจะสอดคล้องกับรากต้นไม้ปัญหาที่ครอบคลุมปัจจัยกำหนดสุขภาพ ที่ต้องเริ่มจากการพัฒนาระบบเพื่อปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม[8] โดยบันไดผลลัพธ์ประกอบด้วยผลลัพธ์ในแต่ละขั้น ตัวชี้วัดคือสิ่งที่ใช้วัดผลของผลลัพธ์ และกิจกรรมที่ชุมชนดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดและผลลัพธ์ของโครงการ

2. สร้างกติกาชุมชน ค้นหา วิเคราะห์จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยง

เมื่อคณะทำงานและคนในชุมชนทราบปัญหา สาเหตุ และผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนจากการวิเคราะห์แผนภูมิต้นไม้แล้วนั้น คณะทำงานจึงมีแนวคิดที่จะสร้างกติกาชุมชนเพื่อใช้เป็นสัญญาใจของผู้ใช้รถใช้ถนน เริ่มจากการร่างกติกาชุมชนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในชุมชนโดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เทศบาลตำบลกำแพง ซึ่งประธานชุมชนนำร่างกติกาไปประชาคมกับคนในชุมชนแล้วนำผลกติกาชุมชนที่ผ่านนั้นรายงานสู่วงประชุมของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) พบว่ามีหลังจากการประชาคมแล้ว เทศบาลตำบลกำแพงมีกติกาเกี่ยวกับความปลอดภัยในชุมชน 11 ข้อประกอบด้วย

1. จำกัดความเร็วในชุมชน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง

2. ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดต้องมีใบอนุญาตขับขี่

3. จอดรถตามกฎจราจร

4. สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง

5. เมาไม่ขับ

6. ให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อทำการเปลี่ยนช่องจราจรหรือเลี้ยว

7. ห้ามแต่งรถซิ่ง

8. ห้ามขับย้อนศร

9. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

10. ห้ามตั้งป้ายร้านค้า สิ่งกีดขวาง ตามทางเดินฟุตบาท

11. ห้ามวางสิ่งกีดขวางในที่ทางสาธารณะ

จากนั้นทำการวิเคราะห์จุดเสี่ยง มีการระดมความคิดในการดำเนินการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ โดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 3 ปี จาก 3 แหล่งข้อมูลคือสถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัย โรงพยาบาลอุทุมพรพิสัย และประธานชุมชนทั้ง 8 ชุมชน ซึ่งก่อนมีโครงการ คณะทำงานได้เก็บจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นในถนนชุมชนเท่ากับ 11 ครั้ง โดยทางชุมชนวิเคราะห์จุดเสี่ยงในชุมชนได้ 12 จุด และจุดเสี่ยงบนถนนราชการถไฟเหนือบ้านตำแยเป็นจุดแรกที่คณะทำงานลงพื้นที่แก้ไขจุดเสี่ยง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่คนในเทศบาลสัญจรผ่านคับคั่ง พร้อมหาวิธีแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง 12 จุด ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นจุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถแก้ไขได้เอง และได้รับความร่วมมือจากภาคีที่เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไขจุดเสี่ยง ได้แก่ คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เทศบาลตำบลกำแพงให้งบประมาณสนับสนุนกระจกโค้ง จากนั้นคณะทำงานรายงานผลเข้าสู่การประชุมประจำเดือนของเทศบาลและได้รับงบประมาณสนับสนุนป้ายสัญญาณจราจร ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายระวัง ป้ายหยุดให้กับชุมชน ทีมงานจิตอาสาพระราชทานในพื้นที่ร่วมกับคนในชุมชนร่วมกันตัดแต่งกิ่งไม้ พุ่มไม้ ถมหลุมบนถนน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัยร่วมเป็นวิทยากรอบรมให้ความรู้ ความเข้าใจ แนวทางในการขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งคนขับขี่และผู้ร่วมใช้ทาง ซึ่งถือเป็นการร่วมมือกันของภาคีในทุกภาคส่วน แสดงถึงความสามัคคีในการทำงานของคณะทำงานสามารถสะท้อนได้ถึงพลังของคนในชุมชนได้เป็นอย่างดี ดังตาราง 1

ตาราง 1 แสดงสถานที่จุดเสี่ยง พร้อมการแก้ไขจุดเสี่ยงบนถนนชุมชนในเทศบาลตำบลกำแพง

สถานที่	ลักษณะจุดเสี่ยง	การแก้ไข (โดยชุมชน)
ถนนราชการรถไฟเหนือ		
1. สามแยกบ้านตำแย	ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร	ติดกระจกโค้ง, ป้ายจราจร
2. สามแยกทางเข้าวัดสระกำแพงใหญ่	ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร	ติดกระจกโค้ง, ป้ายจราจร
3. สามแยกบ้านเกียรติศักดิ์ค้าไม้	ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร	ติดกระจกโค้ง, ป้ายจราจร
4. โค้งโรงเรียนเคียวนำ	ทางโค้งไม่มีป้ายจราจร	ติดตั้งป้ายจราจร, ตัดกิ่งไม้
5. สี่แยกบ้านตำแย	ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร	ติดกระจกโค้ง, ป้ายจราจร

ตาราง 1 แสดงสถานที่จุดเสี่ยง พร้อมการแก้ไขจุดเสี่ยงบนถนนชุมชนในเทศบาลตำบลกำแพง (ต่อ)

สถานที่	ลักษณะจุดเสี่ยง	การแก้ไข (โดยชุมชน)
ถนนเพียรพจณกิจ		
6. หน้าโรงพยาบาลอุทุมพรพิสัย	การจอดรถซ้อนคัน ล้ำเส้นจราจรทางหลัก	ติดตั้งป้ายจราจร
7. หน้าโรงเรียนอนุบาลอุทุมพรพิสัย	การจอดรถซ้อนคัน ล้ำเส้นจราจรทางหลัก	ติดตั้งป้ายจราจร
8. สี่แยกไฟแดง เซเว่นอีเลฟเวน	ไม่มีป้ายจราจร	ติดตั้งป้ายจราจร
ถนนชัยอาญา		
9. หน้าตลาดสดเทศบาลตำบลกำแพง	ไม่มีป้ายจราจร, จอดรถซ้อนคัน, ทางแยกไม่เห็นรถ	ติดกระจกโค้ง, ป้ายจราจร
10. สี่แยกซุปเปอร์บอล	ไม่มีสัญญาณไฟจราจร, จอดรถซ้อนคัน	ติดตั้งป้ายจราจร
11. สามแยกสถานีตำรวจ	ไม่มีสัญญาณไฟจราจร, จอดรถซ้อนคัน	ติดตั้งป้ายจราจร
12. หน้าบ้านพักข้าราชการโรงพยาบาลอุทุมพรพิสัย	ทางโค้งทำให้มองไม่เห็นรถที่สวนมา	ติดกระจกโค้ง, ตัดกิ่งไม้

3. เฝ้าระวัง ถอดบทเรียน

จากการดำเนินโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน คณะทำงานมีการร่วมกันสังเกต เก็บข้อมูลจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังปรับปรุงพบว่า ก่อนมีโครงการมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนถนนในชุมชนจำนวน 11 ครั้ง หลังจากทำงานแก้ไขจุดเสี่ยงแล้วนั้น (ธ.ค.62–มี.ค.63) ไม่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น ถือได้ว่าเป็นการลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุได้ 100% ทำให้คณะทำงานและคนในชุมชนร่วมกันถอดบทเรียนเกี่ยวกับผลลัพธ์ที่ได้โดยสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน คือการลดจำนวนอุบัติเหตุได้จริง ทำให้เกิดข้อเรียนรู้ว่า หากเรามีการทำงานอย่างจริงจังและต่อเนื่องแล้วนั้น ทุกอย่างจะประสบผลสำเร็จด้วยพลังของชุมชน เกิดการจัดระบบการเก็บข้อมูลที่ตรงกันทั้ง 3 แหล่ง ทำให้เป็นฐานในการจัดการต่อในเรื่องอื่น ๆ ได้ รวมถึงสามารถสร้างความตระหนักให้กับคนในชุมชนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และทำให้ทุกคนในชุมชนทราบว่า “ไม่มีใครเข้าใจปัญหาของชุมชนได้เท่ากับคนในชุมชนเอง”

ภาพ 2 แผนปฏิบัติการโครงการ ในรูปแบบของปัญหาผลลัพธ์

อภิปรายผล

การจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน ถือได้ว่าเป็นกระบวนการที่เริ่มต้นจากฐานของชุมชนท้องถิ่นที่ประสบภัยจากการบาดเจ็บล้มตายบนถนน การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในฐานะเจ้าของปัญหา ให้ลุกขึ้นมาวิเคราะห์ปัญหาความปลอดภัยของตัวเองร่วมกัน[3] การวิเคราะห์ปัญหาด้วยแผนผังต้นไม้ปัญหา เป็นเครื่องมือที่ทำให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการคิด วิเคราะห์ปัญหาด้านสุขภาวะในชุมชนของตนเอง ซึ่งการมีส่วนร่วมคิด และวิเคราะห์ ดังกล่าว คือ จุดเริ่มต้นของการรับรู้ และตระหนักถึงความเป็นเจ้าของปัญหาที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นหรือชุมชนของตนเอง ซึ่งได้พบสาเหตุและปัญหาความปลอดภัยทางถนนเกิดขึ้นมากมาย เช่น ปัจจัยด้านบุคคลคือ การขาดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน การดื่มสุราแล้วขับขี่ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และขาดการดูแลรักษาสภาพยานพาหนะเช่น ไฟหน้ารถ ไฟท้าย ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมคือ มีกิ่งไม้หรือพุ่มไม้มาบดบังการมองเห็น พื้นผิวจราจรขรุขระ เป็นหลุมบ่อ[9] ทางทีมวิจัยนำมาวิเคราะห์ปัญหาความปลอดภัยทางถนนของชุมชนโดยใช้เครื่องมือที่เรียกว่า ต้นไม้ปัญหา โดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลกำแพง เชิญชวนคนในตำบลวิเคราะห์สภาพปัญหาแบ่งเป็น สาเหตุด้านบุคคล ด้านสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ/สังคม และด้านระบบกลไก มีกติกาชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เกิดจากการประชาพิจารณ์ของคนในชุมชน จากนั้นทำการวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน ได้จุดเสี่ยงทั้งหมด 12 จุด นำจุดเสี่ยงที่ได้มาจัดลำดับความเร่งด่วนในการแก้ไขโดยใช้หลักการคือ หากเป็นจุดเสี่ยงที่มีผู้คนใช้เป็นเส้นทางหลักในการสัญจรคับคั่ง จะได้รับการแก้ไขก่อน พร้อมหาวิธีแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง 12 จุด ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นจุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถแก้ไขได้เอง และได้รับความร่วมมือจากภาคีที่เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไขจุดเสี่ยง เช่น การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร กระจกโค้ง และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม เช่นตัดแต่งกิ่งไม้พุ่มไม้เพื่อให้มีทัศนวิสัยในการมองเห็นที่ชัดเจนขึ้น ทั้งนี้ นิวัช สร้อยมาลี[10] ได้ศึกษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์ พบว่าจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมานั้นจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรวมจำนวนหลายครั้ง สำหรับแนวทางแก้ไขปัญหาในจุดเสี่ยงดังกล่าว ควรมีการแก้ไขโดยมีการติดตั้งป้ายเตือนต่าง ๆ เช่น ป้ายหยุด ป้ายทางโค้ง ป้ายสามแยก ป้ายสี่แยก ป้ายโรงเรียน ป้ายชุมชน และมีเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เช่น มี Rubber Strip อยู่บนพื้นทางเพื่อเตือนให้ระวังทางโค้ง ทางแยกและมีไฟฟ้าแสงสว่างในยามค่ำคืนในบริเวณที่เป็นทางโค้ง ทางแยกต่างๆ และมีสัญญาณไฟกระพริบ เพื่อเตือนบริเวณสามแยกหรือสี่แยกเป็นต้น

มีการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดการประชุมขึ้นอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง โดยรูปแบบการประชุมเป็นภาพรวมการทำงานเป็นทีมระหว่างภาคีเครือข่ายในระดับตำบล โดยเนื้อหาของการประชุมประกอบด้วย แบ่งบทบาทหน้าที่ แบ่งการเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของตำรวจและประธานชุมชน และข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลอุทุมพรประจำห้องฉุกเฉิน แล้วนำข้อมูลที่ได้เข้าสู่การประชุมของคณะกรรมการเพื่อร่วมการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ มีการบูรณาแผนการทำงานร่วมกัน ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ มีการให้คำปรึกษา

ระหว่างภาคีเพื่อเป็นการขับเคลื่อนโครงการจนจบสิ้น ทั้งนี้ ธีรยุทธ์ ลีโคตร สีดา สอนศรีและยุพา คลังสุวรรณ์[11] ได้เสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุไว้ว่าชุมชนควรมีการจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีการสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชน หาแนวทางป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยงสอดคล้องกับกาญจนา เลิศวุฒิ วันเพ็ญ โพธิยอด และชัยธรณ์ อุ่นบ้าน[12] ศึกษาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการกำหนดเป้าหมายและแนวทางแก้ไขปัญหาในพื้นที่ รวมทั้งมีแผนปฏิบัติงานบูรณาการงบประมาณ โดยมีกิจกรรมที่ได้มาจากร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมดำเนินการ ร่วมประเมินผล จากรูปแบบเดิมแต่ละภาคีเครือข่ายต่างก็มีแผนปฏิบัติงานประจำปีและต่างก็ดำเนินการตามบทบาทภารกิจ ซึ่งบางกิจกรรมซ้ำซ้อน ในกลุ่มเป้าหมายและพื้นที่ดำเนินการ เช่น การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การซ้อมแผน การจัดประชุม รูปแบบใหม่ที่ได้

สรุปผล

จากงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน เทศบาลตำบลกำแพง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ และเพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีเทคนิคการประชาคม ประชุมกลุ่มย่อย สัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มเก็บข้อมูลระหว่างเดือนกรกฎาคม 2562 – มีนาคม 2563 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ฐานข้อมูลอุบัติเหตุจาก 3 แหล่ง ได้แก่ (1) สถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัย (2) โรงพยาบาลอุทุมพรพิสัย (3) ประธานชุมชน ทั้งนี้พบว่า รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน เทศบาลตำบลกำแพงเกิดจาก มีภาคีเครือข่ายที่ขับเคลื่อนในนามคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานในพื้นที่ โดยมีการสร้างแผนปฏิบัติการของโครงการคือเพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ แบ่งบทบาทหน้าที่ จากนั้นนำประชาชนในพื้นที่ค้นหา วิเคราะห์จุดเสี่ยงซึ่งพบว่ามีทั้งหมด 12 จุด โดยมีลักษณะคือพื้นผิวถนนขรุขระเป็นหลุมไม่มีสัญญาณไฟจราจร/ไฟกระพริบแจ้งเตือนทางโค้ง ทางแยก ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่คนในชุมชนและภาคีเครือข่ายสามารถแก้ไขได้เองทั้งสิ้น จากนั้นเกิดกติกาชุมชนที่ได้จากการประชาคมจำนวน 11 ข้อ ซึ่งเนื้อหาภายในกติกาล้วนเกี่ยวข้องกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุชุมชนที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยแผนผังต้นไม้ปัญหาในกระบวนการที่ 1 และทำการเฝ้าระวัง ถอดบทเรียนของโครงการ พบว่าการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย โดยสามารถลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจากก่อนมีโครงการ 11 ครั้ง ซึ่งหลังจากแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง 12 จุด แล้วเสร็จทำให้ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ซึ่งถือว่าเป็นการป้องกันและลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนโดยได้ยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

ในการวิจัยครั้งนี้มีการแสดงข้อมูลจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังที่มีแก้ไขจุดเสี่ยง ซึ่งเป็นข้อมูลจากคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลกำแพง โดยช่วงที่ทำการเก็บข้อมูลจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุก่อนการแก้ไขจุดเสี่ยงจะครอบคลุมถึงช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ทำให้มีผลต่อจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ

หลังจากแก้ไขจุดเสี่ยง ดังนั้นเพื่อความสมบูรณ์ด้านเนื้อหาใน การวิจัยครั้งต่อไป หากมีการเปรียบเทียบข้อมูลจำเป็นต้องเก็บไปจนครบรอบปีของช่วงเทศกาลดังกล่าว

การปกป้องสิทธิ์กลุ่มเป้าหมาย

เนื่องจากเป็นการศึกษาวิจัยในมนุษย์ เพราะกลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน ทำให้ต้องคำนึงถึงจริยธรรมและสิทธิของผู้เข้าร่วมวิจัย จึงมีการดำเนินการตามขั้นตอน คือ ผู้วิจัยเสนอโครงการวิจัยต่อคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ คณะศิลป–ศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ เพื่อการพิจารณาการวิจัยในมนุษย์ และได้รับการอนุมัติเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2562 ตามเอกสารรับรองเลขที่ COE No.023/2562 ในการตอบแบบสำรวจ เทคนิคการประชาคม ประชุมกลุ่มย่อย สัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่ม เป็นไปตามความสมัครใจไม่มีการบังคับซึ่งผู้วิจัยได้ชี้แจงให้กลุ่มตัวอย่างได้ทราบถึงวัตถุประสงค์และประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น กลุ่มตัวอย่างสามารถปฏิเสธการเข้าร่วมโครงการได้ตลอดโดยไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติงาน และไม่มีการระบุชื่อนามสกุลของผู้ให้ข้อมูลการวิจัย จะเป็นการใช้รหัสกำกับแทนการรวบรวมข้อมูล ดังนั้นการนำเสนอข้อมูลจึงไม่มีการเผยแพร่หรือเชื่อมโยงถึงตัวตนของผู้ให้ข้อมูล

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เทศบาลตำบลกำแพงทุกท่านที่ร่วมดำเนินงาน โรงพยาบาลอำเภออุทุมพรพิสัย สถานีตำรวจภูธรอุทุมพรพิสัย คณะทำงานพี่เลี้ยงรายประเด็น “การจัดการความปลอดภัยทางถนน” หน่วยจัดการระดับจังหวัดขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ (node agship) จังหวัดศรีสะเกษ ภายใต้ทุนสนับสนุนจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่สนับสนุนการทำโครงการในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

[1] สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. รายงานวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561. กรุงเทพฯ: กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย; 2562.

[2] คณะกรรมการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยจังหวัดศรีสะเกษ. รายงานการประชุมคณะกรรมการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยจังหวัดศรีสะเกษ. [ออนไลน์]. (ม.ป.ป.) [เข้าถึงเมื่อ วันที่ 1 กรกฎาคม 2563]. เข้าถึงได้จาก http://www.sisaket.go.th/meeting_report/meeting/256210011103–nB.pdf.

[3] วิชุดา เสถียรนามและคณะ. คู่มือจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน (ฉบับปรับปรุงใหม่). กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.); 2559.

[4] สิรินทร นรินทร์ศิลป์ ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และพรชัย จันทร์ถาวร. การส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนเพื่อการเจริญเติบโตของเมืองอย่างยั่งยืน.วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง 2554; 8(2): 51 – 68.

[5] ศิวพงศ์ ทองเจือ. กระบวนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนด้วยพลังภาคีเครือข่ายจังหวัดภูเก็ต. วารสารวิจัยเพื่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ 2562; 11(2): 170 – 87.

[6] ปิยะพงษ์ บุษบงก์. การวิเคราะห์นโยบายและการวางแผนแบบปรึกษาหารือ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์คอมม่อนบุ๊คส์; 2560.

[7] ภูวดล พลศรีประดิษฐ์ และมะลิ โพธิ์พิมพ์. การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสร์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา 2561; 4(1): 66 – 76.

[8] ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. เครื่องมือ 5 ชิ้นที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.ไปสู่ผลลัพธ์. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.); 2561.

[9] สุรพล เหลี่ยมสูงเนิน. โครงการการพัฒนาทักษะด้านการบริหารงานสร้างเสริมสุขภาพให้แก่บุคลากรขององค์การบริหารส่วนตำบล. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.); 2553.

[10] นิวัช สร้อยมาลี. การศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา [วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต]. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี สุรนารี; 2556.

[11] ธีรยุทธ์ ลีโคตร สีดา สอนศรี และยุพา คลังสุวรรณ์. บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาบ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม. การเมืองการปกครอง 2558; 5(2) มีนาคม–สิงหาคม 2558: 112 – 29.

[12] กาญจนา เลิศวุฒิ วันเพ็ญ โพธิยอด และชัยธรณ์ อุ่นบ้าน. การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของพหุภาคีเครือข่าย จังหวัดลำพูน. วารสารสาธารณสุขล้านนา 2561; 14(1): 46 – 59.