

## รูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

### Participatory Model of Community Network Partners in Driving Road Safety Policy at Nuea Khlong Sub - district, Nuea Khlong District, Krabi Province

สกลวรรณ นนนวน<sup>1\*</sup>

Sakonwat Nanuan<sup>1\*</sup>

#### บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ โดยดำเนินการแบบปฏิบัติการมีส่วนร่วมกับแกนนำภาคีเครือข่ายในชุมชน โดยใช้วงจร PAOR และเครื่องมือ 5 ชิ้น ในการขับเคลื่อนกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบบันทึกผลกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสังเกตแบบมีส่วนร่วม การบันทึกภาคสนามและข้อมูลทุติยภูมิของชุมชน ระยะเวลาในการศึกษา กรกฎาคม 2562 – เมษายน 2563 การวิเคราะห์ข้อมูลโดยจำแนกข้อมูลและสรุปแต่ละประเด็นย่อยจากผลกระบวนการและเทคนิคการเรียนรู้ในแต่ละขั้นตอนตามกรอบการวิจัยปฏิบัติการและเรียงเรียงเชิงพรรณนา ผลการศึกษาพบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในตำบลเหนือคลอง คือ ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจร ไม่ลดความเร็วในเขตชุมชน แข่งบริเวณทางโค้ง ผู้ขับขี่ดื่มของมึนเมา และเด็กวัยรุ่นคนองขับรถเร็ว โดยรถจักรยานยนต์เป็นประเภทรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนปฏิบัติตามกฎจราจรทุกคนจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้มาก ส่วนการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนต้องปรับปรุง 1) คนต้องมีความรู้ด้านกฎจราจรและเคารพกฎกติกาสังคมในการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ทุกคนต้องมีสติและศักยภาพของร่างกายที่พร้อมเสมอ 2) สภาพแวดล้อมของถนนไม่ชำรุดเสียหาย มีไฟส่องสว่างเพียงพอ มีป้ายบอกทางและป้ายเตือนจุดเสี่ยง และ 3) มีระบบที่เกี่ยวข้องที่สมบูรณ์และพร้อมใช้ เช่น กฎหมายระเบียบทางจราจร และการใช้คำสั่ง ศปถ. ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ทำให้ได้แนวทางการบูรณาการเพื่อเชื่อมโยงการดำเนินการกับภาคีเครือข่ายในชุมชน มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนถนนปลอดภัยในตำบล มีการร่วมกันวิเคราะห์สถานการณ์และปัญหา ร่วมกันแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย ควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง (เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว และขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย) มีมาตรการรณรงค์ สื่อสารประชาสัมพันธ์ ก่อให้เกิดสถานศึกษาปลอดภัย ชุมชนปลอดภัย และนำสถานการณ์ที่ได้มาติดตามประเมินผล เพื่อหาหรือปรับปรุงการทำงานให้ดียิ่งขึ้น ข้อเสนอแนะ ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ และปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการจัดการความปลอดภัยทางถนน

**คำสำคัญ:** การมีส่วนร่วม ภาคีเครือข่ายชุมชน การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

<sup>1</sup>นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ งานยุทธศาสตร์ กลุ่มงานประกันสุขภาพยุทธศาสตร์และสารสนเทศทางการแพทย์ โรงพยาบาลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ 81130

<sup>1</sup>Public Health Academic Expert, Strategic Work, Health Insurance Strategy and Medical Information Group, Nuea Khlong Hospital, Nuea Khlong District, Krabi Province, 81130, Thailand

\*Corresponding author Tel: 083-0611014 E-mail address: skoll.bin@gmail.com

## Abstract

This is participatory action research aiming to investigate the participatory model of community network partners to drive road safety policy in Nuea Khlong sub-district, Nuea Khlong district, Krabi province. The study was conducted through participatory practices with the community network leaders using the PAOR cycle. There are five instruments used for driving the mechanism of the Road Safety Administration Center and collecting data: participatory learning process result record form, formal and informal in-depth interview, participatory observation form, field work recording form and secondary data of the communities during July 2019–April 2020. The data were analyzed by categorizing and summarizing sub-issues from the results of each learning process and technique based on the conceptual framework and descriptively compiled. The study found that the main cause of accidents in Nuea Khlong sub-district are drivers not respecting traffic rules, do not reduce speed in community areas, overtaking on a curve, the driver was drinking alcohol and young teenagers driving fast. Motorcycles are the type of vehicle that causes the most accidents and if every driver on the road follows traffic rules, the accident rate can be greatly reduced. As for accident prevention in the community, it must be improved: 1) People must have knowledge of traffic rules and respect social rules in using vehicles on the road. Every driver must have awareness and the potential of the body to be ready at all times. 2) The road environment is not damaged, there is adequate lighting, there are road signs and signs warning of risky spots, and 3) The relevant systems are complete and ready to use such as laws and traffic regulations and using orders from the Road Safety Administration Center to drive road safety. The results provide an integrated approach to link operations with network partners in the community. A working group has been appointed to drive safe roads in the sub-district. There is a joint analysis of situations and problems, jointly solving problems at risk points, dangerous points, controlling risky behavior (drunk driving, speeding, and driving without wearing a helmet). There is a public relations organization section that creates a safe educational institution and a safe community and use the obtained situation to monitor and evaluate in order to discuss and improve work even further. The suggestions in this study suggest that there should be an investigation of factors influencing successful operation and obstacles to road safety management.

**Keywords:** Participation, Community Network Partners, Driving Road Safety

## บทนำ

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety) ปี 2561 ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกยังคงเพิ่มขึ้น จากข้อมูลปี 2559 พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 1.35 ล้านคนต่อปี ทั่วโลก หรือทุกหนึ่งชั่วโมง จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน 155 คน ระบุว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 8 ของคนทุกกลุ่มอายุทั่วโลก จากรายงานของ WHO ปี 2561 พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในทวีปแอฟริกา อยู่ที่ 26.6 คนต่อประชากร 1 แสนคน รองลงมา คือทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในอัตรา 20.7 คนต่อประชากร 1 แสนคน โดยประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนน สูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อยู่ที่ 32.7 คน ต่อประชากร 1 แสนคน

จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ปี 2561 (Thailand National Status Report on Road Safety 2018) ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งสิ้น 19,585 ราย หรือทุก 1 ชั่วโมง จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างน้อย 2 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 29.95 รายต่อแสนประชากร ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งด้านคุณภาพชีวิตและทรัพย์สิน มีผู้บาดเจ็บนอนรักษาในโรงพยาบาลประมาณ 200,000 คน/ปี และผู้พิการอีกปีละ 9,000 คน ซึ่งแนวโน้มของปัญหายังอยู่ในอัตราที่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งไม่เกิน 10 ต่อประชากรแสนคน จากสถานการณ์ดังกล่าว หากมีมาตรการเพื่อแก้ปัญหาอย่างเหมาะสม จะสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นได้

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับว่าเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก ที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ไขปัญหายอย่างต่อเนื่อง โดยในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติครั้งที่ 64 ได้มีการรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกโดยประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) พิจารณากำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของกรอบปฏิญญามอสโก มีการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนน คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ไม่เกิน 10 คนต่อประชากรแสนคน ภายใน ปี 2562 โดยในส่วนของกระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศ และสอดคล้องเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) SDGs เป้าหมายที่ 3 คือ การมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี (Good Health and Well-being) การสร้างหลักประกันว่า คนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย โดยครอบคลุมในหลายๆด้านของสุขภาพ และหนึ่งในนั้นคือการยุติการตายที่ป้องกันได้จากอุบัติเหตุทางถนน และได้กำหนดเรื่องการลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายใน พ.ศ. 2562 โดยเป้าหมายในระดับประเทศ ลดอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 16.4 ต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2565 (ตามร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2561- 2565) [1] และในปี 2562 ลดอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 23.2 ต่อประชากรแสนคน

ในปี 2562 จังหวัดกระบี่ มีสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสะสม อยู่ที่ลำดับ 60 พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 43 ราย คิดเป็นอัตรา 84.28 ต่อประชากรแสนคน และมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 2,793 ราย [2] คิดเป็นอัตรา 5,474.75 ต่อประชากรแสนคน อำเภอเหนือคลองมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด จำนวน 52 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3 ราย บาดเจ็บ จำนวน 64 ราย คิดเป็นอัตรา 125.45 ต่อประชากรแสนคน โดยตำบลเหนือคลอง มีเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนผู้เสียชีวิตมาเป็นอันดับ 1 จำนวน 3 ราย และบาดเจ็บ 30 ราย [2] คิดเป็นอัตรา 58.80 ต่อประชากรแสนคน

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหา จึงได้ศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ โดยเน้นบูรณาการการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายของชุมชน กำหนดประเด็นหลักสำคัญเพื่อเน้นการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดผลชัดเจน คือ การค้นหาความคาดหวังของชุมชนต่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ การค้นหาปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายของชุมชนด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและแนวโน้มปัญหาในอนาคตและแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ค้นพบ การค้นหาพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของสมาชิกในชุมชน เช่น ขับเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ การกำหนดแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหามติกรรมเสี่ยงที่ค้นพบ ได้แก่ พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย จากกระบวนการดังกล่าวทำให้ได้แนวความคิดและแนวทางการดำเนินงานรวมทั้งทีมผู้นำที่เข้าร่วมในการดำเนินได้แผนการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงต่าง ๆ ในตำบลเหนือคลองและนิตยหมายการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงในตำบลเหนือคลองต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

## ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research, PAR) เพื่อศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ โดยกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงาน เป็นภาคีเครือข่ายจากองค์กรต่าง ๆ และผู้นำชุมชนจำนวน 30 คน ประกอบด้วย

1. ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเหนือคลอง จำนวน 1 คน เป็นผู้อำนวยการความสะอาด/ประสานงาน ทำหน้าที่ในการประสานงานกับประชาชน กลุ่ม/องค์กรต่าง ๆ และผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย การจัดสถานที่ รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านอื่น ๆ
2. ผู้แทนจากโรงพยาบาลเหนือคลอง จำนวน 2 คน เป็นผู้สังเกตการณ์ ทำหน้าที่สังเกตพฤติกรรมของผู้ร่วมเวที ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำโครงการ จัดเก็บข้อมูลให้มีประสิทธิภาพและมีบรรยากาศที่ดี
3. ผู้แทนจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเหนือคลอง จำนวน 2 คน เป็นผู้สร้างบรรยากาศทำหน้าที่ช่วยเหลือวิทยากรกระบวนการ เพื่อสนับสนุนข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการจัดทำประชาคม กระตุ้นให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน
4. ตำรวจในเขตตำบลเหนือคลอง จำนวน 2 คน ร่วมให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และการบังคับใช้กฎหมายที่เกิดขึ้น
5. กำนันตำบลเหนือคลอง จำนวน 1 คน
6. ผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 6 คน ร่วมให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและสนับสนุนการทำกิจกรรม ในการศึกษาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่
7. ครูโรงเรียนในเขตพื้นที่ตำบลเหนือคลอง จำนวน 8 คน
8. กู้ชีพกู้ภัยในเขตตำบลเหนือคลอง จำนวน 2 คน
9. อาสาสมัครสาธารณสุขหมู่บ้าน (อสม.) ในเขตตำบลเหนือคลองจำนวน 6 คน

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ มีเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินงาน ดังนี้

1. เครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์เครื่องมือ 5 ชิ้น ประกอบด้วย สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดปัญหา แผนภูมิต้นไม้ บันทึกลงผลลัพธ์ การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน และการรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ ใช้ในการขับเคลื่อนกลไก สปถ. เป็นเครื่องมือในการดำเนินงาน และใช้วงจร PAOR ในขั้นตอนการดำเนินงาน
2. แบบสัมภาษณ์ (Interview) เป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อศึกษาถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ทศนคติที่มีต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน และการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน
3. แบบสอบถามเพื่อหาระดับการรับรู้ต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร โดยมีลักษณะการตอบคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) และมี 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด
4. แบบบันทึกภาคสนามและอุปกรณ์ภาคสนาม

## วิธีการดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย ใช้วงจร PAOR รายละเอียดดังนี้

1. ขั้นตอนการวางแผน (Planning: P) ได้กำหนดให้มีผู้รับผิดชอบแบ่งออกเป็น 2 คณะ ได้แก่

1.1 คณะของทีมอำนวยการ ผู้นำในแต่ละภาคส่วนในตำบลเหนือคลอง เป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจในองค์กรภาคีเครือข่าย และเป็นผู้กำกับทิศทางการทำงาน

1.2 คณะทำงานชุดปฏิบัติการขับเคลื่อนถนนปลอดภัยอำเภอเหนือคลอง สมาชิกมาจากผู้ที่สนใจที่จะร่วมพัฒนาชุมชนโดยส่วนใหญ่เป็นผู้ปฏิบัติงานในชุมชน มีทั้งผู้ที่เป็นจิตอาสาและผู้ที่มาจากภาคส่วนต่าง ๆ ในอำเภอ

การกำหนดเป้าหมายของการดำเนินงาน เป้าหมายของการดำเนินงานในครั้งนี้ได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานไว้คือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือไม่เกินอัตรา 16 ต่อแสนประชากรและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในตำบลเหนือคลอง

2. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Action: A) ในขั้นตอนนี้ได้วางแผนการดำเนินงานไว้ 4 มาตรการ

2.1 การใช้มาตรการทางสังคม ได้วางแผนให้มีการจัดประชุมประชาคมเพื่อให้คนในชุมชนได้ตระหนักและเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุในตำบล เพื่อที่จะได้ร่วมกันหาแนวทางแก้ไขโดยเป้าหมายให้ได้มาซึ่งกฎกติกาหรือข้อตกลงร่วมกันของคนในชุมชนและได้เสนอให้มีการตั้งด่านชุมชนเพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในตำบล

2.2 มาตรการทางกฎหมาย จากสืบค้นข้อมูลการดำเนินงานเพื่อการลดอุบัติเหตุในพื้นที่อื่น ๆ ที่ได้ดำเนินการมาแล้ว ได้วางแผนนำมาตรการ สวมหมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัย 100 % มาใช้ในพื้นที่ตำบลเหนือคลอง

2.3 มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจให้คนในชุมชนหันมาใส่ใจและตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตำบลให้มีจิตสำนึกรับผิดชอบในการใช้รถ ใช้ถนน โดยกลุ่มเป้าหมายได้แก่ กลุ่มที่พบสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ กลุ่มวัยรุ่น อายุ 13-25 ปีทั้งที่อยู่ในระบบการศึกษาและนอกระบบการศึกษา

2.4 มาตรการด้านการบริหารจัดการด้วยทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ทั้งในด้านเงิน คน และของ ดังนั้นจึงได้วางแผนการดำเนินงานด้านมาตรการบริหารจัดการโดยการบูรณาการความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ ในตำบล มาช่วยกันจัดการแก้ไขปัญหาในตำบล โดยนำงบประมาณที่ได้รับจากการสนับสนุนจาก สสส. ใช้ในการดำเนินการจัดประชุมประชาคม หาแนวร่วมมาร่วมดำเนินงาน และใช้งบประมาณจากองค์กรบริหารส่วนตำบลและแนวทางหลวง มาใช้ในการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยง-จุดอันตรายในอำเภอ และวางแผนระบบการจัดเก็บและการวิเคราะห์ข้อมูล พัฒนาให้เป็นข้อมูลสารสนเทศที่ทุกหน่วยงานในตำบลสามารถนำไปใช้ร่วมกันในการพัฒนางานสร้างความปลอดภัยทางถนนในตำบลเหนือคลองต่อไป

3. ขั้นตอนการตรวจสอบและประเมินผล (Observing: O)

ในขั้นตอนนี้ได้วางแผนการดำเนินงานไว้ โดยกำหนดให้มีการจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเหนือคลอง ที่แต่งตั้งโดยนายอำเภอเหนือคลอง ทำหน้าที่อำนวยการ โดยวางแผนให้มีการจัดประชุมเพื่อติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงาน อย่างน้อย 2 เดือนต่อ 1 ครั้งโดยจะทำหน้าที่ติดตามข้อมูลที่ได้จากการประชุมการดำเนินงานตามมาตรการด้านชุมชน การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายในชุมชน สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในตำบล และผลการดำเนินงานตามมาตรการสวมหมวกนิรภัย สร้างความปลอดภัย 100 % และได้รวบรวมรายงานผลการดำเนินงานให้กับคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเหนือคลองต่อไป

4. กระบวนการสะท้อนผล (Reflection: R)

ได้วางแผนให้มีการปรับปรุงแก้ไขในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน โดยวางแผนให้มีการพูดคุยประเมินผล สะท้อนผลการปฏิบัติงาน และการจัดกิจกรรมของคณะทำงานหลังจากที่จัดกิจกรรมนั้น ๆ เสร็จ (After action review) เพื่อที่จะได้นำไปปรับปรุงแก้ไขในการจัดกิจกรรมไป

## การรวบรวมข้อมูล

เริ่มจากการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนตำบลเหนือคลอง (ศปถ. ตำบลเหนือคลอง) โดยได้แนวคิดการดำเนินงานมาจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มาใช้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยกำหนดให้คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง มีการประชุมเป็นระยะเสนอให้นายอำเภอลงนาม

การจัดประชุมในกลุ่มผู้นำเพื่อรับฟังความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำตำบลเหนือคลอง ซึ่งประกอบไปด้วย นายอำเภอเหนือคลอง สาธารณสุขอำเภอเหนือคลอง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเหนือคลอง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลปลัดอำเภอเหนือคลอง นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทุกตำบลเหนือคลอง ผู้อำนวยการโรงเรียนทุกโรงเรียนในตำบลเหนือคลอง และตัวแทนภาคประชาชนและสื่อมวลชน และประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งได้ทำหนังสือเรียนเชิญเข้าร่วมประชุมประชุม เป็นการเปิดเวทีเพื่อระดมความคิดเห็นจากสมาชิกเหล่าผู้นำชุมชน และประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีองค์ประกอบการจัดเวทีประชุมตำบล

## การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative analysis) ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม มาประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป (SPSS) ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของแบบสอบถามด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) โดยใช้สถิติ เช่น ความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย และใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis) อธิบายข้อมูลทั่วไปและระดับการรับรู้ต่อพฤติกรรมที่เกิดอุบัติเหตุทางจราจร

2. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative analysis) นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดเวทีประชุม โดยใช้การวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic analysis) นำข้อมูลที่ได้มาทำการถอดเทป (Transcribe) เพื่อทำการสังเคราะห์และแยกแยะข้อมูลตามวัตถุประสงค์งานวิจัย จัดระบบและหาข้อสรุปของข้อมูล

## ผลการศึกษา

**รูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่**

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบและพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชน ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตำบล เหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ โดยนำเสนอผลการศึกษา ดังนี้

1. การวางแผน (Planning) โดยการใช้ประชุมเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์ เพื่อกำหนดประเด็นปัญหา จัดลำดับความสำคัญของปัญหาและค้นหาสาเหตุของปัญหา กำหนดภาพลักษณ์ชุมชนที่พึงปรารถนา กำหนดแนวทางในการแก้ปัญหา และวางแผนปฏิบัติการโดยมีขั้นตอนดังนี้

1.1 นำผลการวิเคราะห์ชุมชนมาทบทวน พิจารณาวิเคราะห์ประเด็นปัญหา โดยให้ทีมพัฒนารูปแบบการส่งเสริมสุขภาพ จัดลำดับความสำคัญของปัญหา โดยวิธีการให้คะแนนตามความรุนแรงของปัญหาและนำผลการพิจารณาภาพรวมในชุมชน เปิดโอกาสให้สมาชิกทุกคนอภิปรายแสดงความคิดเห็นตรวจสอบความถูกต้อง

1.2 ให้แต่ละคนอภิปรายแสดงความคิดเห็นและวาดภาพชุมชนที่พึงปรารถนาของและนำภาพของแต่ละคนมารวมเป็นภาพของตำบลและเปิดโอกาสให้สมาชิกร่วมแสดงความคิดเห็น

1.3 ให้แต่ละคนอภิปรายแสดงความคิดเห็นและวาดภาพชุมชนที่พึงปรารถนา นำภาพของแต่ละคน มารวมเป็นภาพของชุมชน และเปิดโอกาสให้สมาชิกของทุกคนร่วมแสดงความคิดเห็น

1.4 ให้สมาชิกแต่ละคนวิเคราะห์แนวทางการดำเนินการเพื่อสู่ชุมชนที่พึงปรารถนา และนำมารวมเป็นแนวทางการดำเนินงานในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดยจำแนกกิจกรรมออก 3 ประเภทคือ

1.4.1 กิจกรรมที่ภาคีเครือข่ายและแกนนำชุมชนทำได้เองในชุมชนตำบลเหนือคลอง

1.4.2 กิจกรรมที่ร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่นขอการสนับสนุนด้านการพัฒนาโครงสร้างทางกายภาพในการสัญจรจากองค์การบริหารส่วนตำบล เป็นต้น

1.4.3 กิจกรรมที่ขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น เช่น ขอรับการสนับสนุนวิทยากรจากสถานีตำรวจโรงพยาบาลและศูนย์ความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น

การประชุมเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์ เพื่อให้ชุมชนพิจารณา ประเด็นปัญหา จัดลำดับความสำคัญของปัญหา ค้นหาสาเหตุของปัญหาและกำหนดภาพลักษณ์ของชุมชนที่พึงปรารถนา และพันธกิจในการส่งเสริมสุขภาพในชุมชน รวมทั้งทำแผนปฏิบัติการ โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

1.5 การใช้เครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชิ้น) จากศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน สามารถวิเคราะห์ประเด็นปัญหาต่างได้ดังนี้ การใช้สามเหลี่ยมกำหนดปัจจัยพฤติกรรมสุขภาพ การใช้แผนภูมิต้นไม้ปัญหาในการวิเคราะห์พฤติกรรม การวิเคราะห์บันไดผลลัพธ์ การวิเคราะห์เพิ่มแรงเสริม ลดแรงต้าน และการรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์

#### ตารางที่ 1 การประชุมเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์

| ผลการประชุมแบบมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์ |                            |                            |                                                   |
|-----------------------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------|
| ประเด็นปัญหา                            | ลำดับความสำคัญของปัญหา     | สาเหตุของปัญหา             | ภาพลักษณ์ชุมชนที่พึงปรารถนา                       |
| 1. การมีส่วนร่วมของชุมชน                | 1. การมีส่วนร่วมของชุมชนใน | 1. ความเห็นแก่ตัวต่อ       | “ชุมชนเหนือคลองน่าอยู่ ถนนปลอดภัยมีวินัยทางจราจร” |
| 2. การสร้างวินัยทางจราจร                | การขับเคลื่อนความปลอดภัย   | ประโยชน์สาธารณะ            |                                                   |
| 3. การดูแลสุขภาพของตนเอง                | ทางถนน                     | 2. ความง่ายและการขาดจิต    |                                                   |
| 4. ไฟฟ้าข้างทางและความปลอดภัยทางถนน     | 2. ยาเสพติด                | สำนึกของคน                 |                                                   |
|                                         | 3. สุขภาพของชุมชน          | 3. ความไม่ใส่ใจในสุขภาพ    |                                                   |
|                                         | 4. การมีส่วนร่วมของชุมชน   | 4. ขาดการตระหนักรู้ต่อ     |                                                   |
|                                         |                            | กฎระเบียบจราจร             |                                                   |
|                                         |                            | 5. ทุกคนต้องทำงานไม่มีเวลา |                                                   |

#### การใช้เครื่องมือ 5 ชิ้นเพื่อขับเคลื่อนกลไก สปถ. ตำบลเหนือคลอง

1.5.1 การใช้สามเหลี่ยมกำหนดปัจจัยพฤติกรรมสุขภาพ

กลุ่มเป้าหมายสามารถวิเคราะห์พฤติกรรมในแต่ละด้าน ได้แก่ ตัวบุคคล มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถย้อนศร ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และเมาแล้วขับ

1.5.2 การใช้แผนภูมิต้นไม้ปัญหาในการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง

จากการใช้เครื่องมือ แผนภูมิต้นไม้ เพื่อวิเคราะห์ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยง ทำให้ได้ปัญหา คือ เด็กนักเรียนและเยาวชนไม่สวมหมวกนิรภัย

1.5.3 การวิเคราะห์บันไดผลลัพธ์

จากการใช้เครื่องมือบันไดผลลัพธ์เพื่อกำหนดเป้าหมายในการแก้ปัญหา ดังนี้

1.5.3.1 การใช้มาตรการสวมหมวกนิรภัย ปลอดภัย 100%

1.5.3.2 สามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัย ได้ร้อยละ 80

#### 1.5.4 การวิเคราะห์เพิ่มแรงเสริม ลดแรงต้าน

ผลการวิเคราะห์เพิ่มแรงเสริม พบว่า ควรมีการกำหนดกฎระเบียบในการบังคับกฎหมายทางจราจรและมีการจัดกิจกรรมรณรงค์การใส่หมวกนิรภัยในทุกพื้นที่ กิจกรรมเพิ่มแรงเสริม สร้างความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายและควรมีการแต่งตั้งกรรมการท้องถิ่นในการดูแลเพิ่ม

ผลการวิเคราะห์แรงต้าน พบว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องทั่วไปจะใส่ก็ได้ไม่ใส่ก็ได้ เพราะไม่มีหน่วยงานไหนบังคับ กิจกรรมลดแรงต้าน มีการประชุมในการใช้ข้อบังคับทางกฎหมายเกี่ยวกับระเบียบกฎจราจร จัดกิจกรรมให้กลุ่มเป้าหมายมองเห็นว่าเรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่มีความสำคัญของชีวิต

1.5.5 การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์จากการรวบรวมข้อมูลทำให้ได้ตัวชี้วัดในการสร้างความปลอดภัยถนน คือ การสร้างวินัยทางจราจรในการสวมหมวกนิรภัยให้เป็นกิจวัตรและปฏิบัติเป็นประจำ โดยแหล่งข้อมูลจากการตั้งด่านตรวจจับของตำรวจสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง

2. การปฏิบัติตามแผน (Acting: A) ดำเนินการตามสาเหตุที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลและสำรวจพื้นที่จุดเสี่ยง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ นำเสนอผู้เกี่ยวข้องร่วมหาแนวทางการแก้ไข มอบหมายกรรมการตามบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน พร้อมทั้งประสานกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคณะผู้ดำเนินการติดตาม และประสานการดำเนินงานซึ่งมีกิจกรรมดังนี้

2.1. การรณรงค์สร้างจิตสำนึกการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในชุมชนในการขับขี่ หรือการจราจรในชุมชน และการสร้างมาตรการชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุ

2.2. การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรด้านสภาพแวดล้อม แสดงจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุปรับภูมิทัศน์จัดสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการจราจรทางถนน

3. การสังเกตและบันทึกผล (Observing: O) จากรายงานการประชุมและสัมภาษณ์กลุ่มแกนนำ พบว่า การดำเนินงานเป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานที่กำหนดไว้ การเก็บรวบรวมข้อมูลตามแบบ สัมภาษณ์การมีส่วนร่วมของแกนนำชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในชุมชน ร่วมวางแผนโดยการกำหนดวิธีการและแนวทางการดำเนินงานตามสาเหตุที่ได้จากการวิเคราะห์ ตลอดจนกำหนดทรัพยากรและแหล่งทรัพยากรที่จะใช้เพื่อการดำเนินงาน สำรวจพื้นที่จุดเสี่ยง ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานภายนอก จากนั้นมีการติดตามและประเมินผลโดยการจัดประชุม สำรวจพื้นที่จุดเสี่ยงนำสิ่งที่ยังไม่สามารถดำเนินการหรือแก้ไขได้มาวิเคราะห์หาสาเหตุ และปรับแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

3.1 ข้อมูลการรับรู้ต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรในตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่

ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ต่อพฤติกรรมที่เกิดอุบัติเหตุทางจราจร ส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นมากที่สุด คือ การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับขี่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ และ การป้องกันอุบัติเหตุได้นั้นควรหลีกเลี่ยงการขับขี่รถเมื่อร่างกายมีอาการอ่อนเพลียหรือง่วงนอน คิดเป็นร้อยละ 100 รองลงมาคือ การป้องกันอุบัติเหตุบนถนน ควรปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 95.00 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การรับรู้ต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร

| การรับรู้ต่อพฤติกรรม การป้องกัน<br>อุบัติเหตุทางจราจร         | ระดับความคิดเห็น |           |         |      |            |
|---------------------------------------------------------------|------------------|-----------|---------|------|------------|
|                                                               | มากที่สุด        | มาก       | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด |
| 1. ท่านคิดว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ | 18 (90.00)       | 2 (10.00) |         | -    |            |

ตารางที่ 2 การรับรู้ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร (ต่อ)

| การรับรู้ต่อพฤติกรรมการป้องกัน<br>อุบัติเหตุทางจราจร                                                                 | ระดับความคิดเห็น |            |           |      |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------|-----------|------|------------|
|                                                                                                                      | มากที่สุด        | มาก        | ปานกลาง   | น้อย | น้อยที่สุด |
| 2. การป้องกันอุบัติเหตุบนถนนควรปฏิบัติตาม<br>เครื่องหมายจราจรทุกครั้ง                                                | 19 (95.00)       | 1 (5.00)   |           |      |            |
| 3. การขับขี่ด้วยความระมัดระวังแม้ว่าสภาพ<br>ถนนไม่ดีจะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ                                         | 14 (46.67)       | 16 (53.37) |           |      |            |
| 4. การลดความเร็วในการขับขี่ลงเมื่อ เข้าสู่<br>ชุมชนสามารถลดอุบัติเหตุลงได้                                           | 17 (56.67)       | 13 (43.33) |           |      |            |
| 5. การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อน หรือ<br>ระหว่างขับขี่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ                                   | 30 (100.00)      |            |           |      |            |
| 6. อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นได้ มีสาเหตุ<br>เนื่องจาก ความบกพร่องของเครื่องหมาย<br>จราจรบนถนนมากกว่าสาเหตุของผู้ขับขี่ | 17 (56.67)       | 8 (26.67)  | 5 (16.66) |      |            |
| 7. การที่คนอื่นมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ดีแต่<br>ท่านมีการขับขี่ด้วยความระมัดระวังจะ<br>สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุลงได้ | 13 (43.33)       | 15 (50.00) | 2 (6.67)  |      |            |
| 8. อุบัติเหตุทางจราจรที่เกิดขึ้นรุนแรงมี<br>ผลกระทบต่อสภาพจิตใจของผู้บาดเจ็บและ<br>ครอบครัว                          | 18 (60.00)       | 12 (40.00) |           |      |            |
| 9. การป้องกันอุบัติเหตุได้นั้น ควรหลีกเลี่ยง<br>การขับขี่รถเมื่อร่างกายมีอาการอ่อนเพลียหรือ<br>ง่วงนอน               | 30 (100.00)      |            |           |      |            |
| 10. การจัดสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการใช้รถ<br>ใช้ถนนจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุลงได้                                     | 17 (56.67)       | 13 (43.33) |           |      |            |

3.2 สัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้างเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนและการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน

ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อสนับสนุนผลการศึกษาให้มีความชัดเจนและครอบคลุมมากขึ้น โดยทำการศึกษาในประเด็นเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนและการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดยสัมภาษณ์ผู้นำชุมชน ในพื้นที่จุดเสี่ยง ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ผู้ดำเนินการใช้เครื่องมือการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเหนือคลอง จำนวน 1 คน ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจากโรงพยาบาลเหนือคลอง จำนวน 2 คน ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเหนือคลอง จำนวน 2 คน ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรเหนือคลอง จำนวน 2 คน กำนันตำบลเหนือคลองจำนวน 1 คน ผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 6 คน ครูในโรงเรียนที่อยู่ในเขตตำบลเหนือคลอง จำนวน 8 คน ตัวแทนกู้ชีพกู้ภัยจำนวน 2 คน และอสม. ในเขตตำบลเหนือคลองจำนวน 6 คน รวมจำนวน 30 คน จากการสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมของแกนนำชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในชุมชน พบว่า

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

“ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจร ไม่ลดความเร็วในเขตชุมชน แข่งบริเวณทางโค้ง ผู้ขับขี่ดื่มของมึนเมา เด็กวัยรันทึกคคะนองขับรถเร็ว”

ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุ

“รถจักรยานยนต์ ไฟเลี้ยว ไฟท้ายขาด ทำให้เพื่อนที่ขับสวนทางมาหรือขับตามมองเห็นไม่ชัด ตอนกลางคืน”

“รถบรรทุก มีน้ำหนักมากเกินไป ทำให้ถนนเสียหายเกิดเป็นหลุมเป็นบ่อ รถเล็กผ่านไปมาทำให้เกิดอุบัติเหตุ”

การปฏิบัติตามกฎจราจร

“ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนปฏิบัติตามกฎจราจรทุกคน อุบัติเหตุคงจะเกิดขึ้นน้อยมาก”

### วิธีการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน

จะต้องมีการปรับปรุง 3 อย่าง

1) คน ต้องมีความรู้ด้านกฎจราจรและเคารพกฎกติกาสังคมในการใช้รถใช้ถนน ต้องมีสติและศักยภาพของร่างกายที่พร้อมเสมอ

2) สภาพแวดล้อม ถนนไม่ชำรุดเสียหาย มีไฟส่องสว่างเพียงพอ มีป้ายบอกทางและป้ายเตือนจุดเสี่ยง

3) ระบบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายระเบียบทางจราจร การใช้คำสั่ง ศปถ. ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน บทบาทของท้องถิ่น (อปท.) ในการสนับสนุนงบประมาณ

4. การสะท้อนผล (Reflecting: R) จากข้อมูลการสังเกตและบันทึกผลพบว่า การดึงแกนนำชุมชนมาเป็นจุดเชื่อมและเริ่มต้นในการสร้างความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและวางเป้าหมายร่วมกันนั้น สามารถนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในชุมชนได้ จากรายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ตำบลเหนือคลองพบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรลดลง โดยในปี 2562 มีการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ จำนวน 196 ครั้ง อุบัติเหตุจากรถยนต์ จำนวน 88 ครั้ง ปี 2563 มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 127 ครั้งและอุบัติเหตุจากรถยนต์ จำนวน 62 ครั้ง ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร เปรียบเทียบย้อนหลัง 2 ปี

| จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ (ครั้ง) |         |         |
|---------------------------------|---------|---------|
| ประเภทของรถ                     | ปี 2563 | ปี 2562 |
| รถจักรยานยนต์                   | 127     | 196     |
| รถยนต์                          | 62      | 88      |

ตารางที่ 4 บทบาทหน้าที่ของภาคีเครือข่าย

| กิจกรรม          | ผลลัพธ์                                                 | การเปลี่ยนแปลง                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| แต่งตั้งคณะทำงาน | เกิดการประชุมภาคีเครือข่ายการขับเคลื่อนถนนปลอดภัยในตำบล | 1. เกิดแกนนำ ทีมงานในการขับเคลื่อนงานและคณะทำงานได้นำข้อมูลสภาพปัญหา มาร่วมกันวิเคราะห์สถานการณ์และหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน<br>2. เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ร่วมติดตาม ประเมินผลการทำงานร่วมกัน<br>3. เกิดความสัมพันธ์ฉันท์พี่น้องมีกลยุธมิตรในการทำงานร่วมกัน |

ตารางที่ 4 บทบาทหน้าที่ของภาคีเครือข่าย (ต่อ)

| กิจกรรม                             | ผลลัพธ์                                                                                                                                                                                                                                             | การเปลี่ยนแปลง                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| พัฒนาระบบข้อมูล                     | เกิดคณะทำงานรวบรวมข้อมูล ได้ชุดข้อมูล นำมาวิเคราะห์ร่วมกัน                                                                                                                                                                                          | <ol style="list-style-type: none"> <li>ใช้ประโยชน์จากข้อมูลนำมาวิเคราะห์และวางแผนแก้ไขปัญหาคู่ภัยอันตรายร่วมกัน</li> <li>เกิดการพูดคุยแลกเปลี่ยนสภาพปัญหาจากข้อมูลที่ได้จัดเก็บรวบรวม วิเคราะห์</li> <li>พื้นที่เกิดการตื่นตัว จากผลของการคืนข้อมูล(จุดเสี่ยง จำนวนการเกิดเหตุ การบาดเจ็บและการเสียชีวิต</li> </ol> |
| สถานศึกษาปลอดภัย/<br>โรงเรียนต้นแบบ | <ol style="list-style-type: none"> <li>เกิดแกนนำนักเรียน</li> <li>เกิดการตื่นตัวในโรงเรียน</li> <li>นำไปสู่มาตรการการองค์กร</li> </ol>                                                                                                              | <ol style="list-style-type: none"> <li>นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย</li> <li>นักเรียนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเกิดการขับขี่ที่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร</li> </ol>                                                                                           |
| ชุมชนปลอดภัย                        | <ol style="list-style-type: none"> <li>คนในชุมชนเกิดการรวมตัว รับรู้ตระหนักถึงปัญหาและเห็นถึงความสำคัญ</li> <li>เกิดการร่วมมือในการจัดการการป้องกันและแก้ไขปัญห</li> <li>เกิดกลุ่มแกนนำชุมชน ร่วมกันเฝ้าระวังและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>เกิดความร่วมมือค้นหาแนวทางประชาคมหาข้อตกลงร่วมกันในชุมชน</li> <li>มีการเฝ้าระวัง ป้องกันและแก้ไข</li> <li>เกิดการประสานงานระหว่างชุมชนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>กลุ่มแกนนำชุมชน เครือข่ายการดำเนินงาน มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย</li> </ol>                          |
| การจัดการจุดเสี่ยง                  | <ol style="list-style-type: none"> <li>คนในชุมชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย เช่น ตัดกิ่งไม้ ถางหญ้า ติดป้ายเตือนสัญญาณจราจร</li> <li>คนในชุมชน หน่วยงาน เกิดความร่วมมือจัดการกับปัญหาจุดเสี่ยง</li> </ol>              | <ol style="list-style-type: none"> <li>ภาคีเครือข่าย ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้ร่วมกันวิเคราะห์แก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย ทำให้เกิดการจัดการกับปัญหา</li> <li>เกิดการประสานความร่วมมือและติดตามผลจากแก้ไขปัญหาร่วมกัน</li> </ol>                                                                                         |
| มาตรการองค์กร                       | <ol style="list-style-type: none"> <li>เกิดการประสานความร่วมมือระหว่างองค์กรในการสวมหมวกนิรภัย</li> <li>เกิดกิจกรรมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนและหน่วยงานองค์กรอย่างจริงจัง</li> </ol>                                                               | <ol style="list-style-type: none"> <li>บุคลากร นักเรียน สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น</li> <li>เจ้าหน้าที่ บุคลากรและภาคีเครือข่ายที่เข้าร่วมโครงการให้ความสำคัญ และปฏิบัติตามในการสวมหมวกนิรภัย</li> </ol>                                                                                                                |
| สื่อสารประชาสัมพันธ์                | <ol style="list-style-type: none"> <li>เกิดการสื่อสารเรื่องถนนปลอดภัย</li> <li>มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในการขับขี่อย่างปลอดภัย</li> </ol>                                                                                                | กลุ่มเป้าหมายรณรงค์ เกิดการรับรู้ เข้าใจ และมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย                                                                                                                                                                                                                                                 |

ตารางที่ 4 บทบาทหน้าที่ของภาคีเครือข่าย (ต่อ)

| กิจกรรม         | ผลลัพธ์                                                                        | การเปลี่ยนแปลง                                                                                                       |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ติดตามประเมินผล | มีข้อมูล มีการพูดคุย และติดตาม ประเมินผลร่วมกันจากผลงานที่ได้ ร่วมกันดำเนินการ | ข้อมูลที่ได้จากการติดตามประเมินผล ถูกหยิบยกรนำมา พุดคุย ปรึกษาหารือเพื่อหาวิธีการปรับปรุงการทำงาน ให้ดียิ่งขึ้นต่อไป |

### สรุปผลและอภิปรายผล

ในการดำเนินการพัฒนาการมีส่วนร่วมของแกนนำชุมชนในการควบคุมป้องกันปัจจัยเสี่ยงด้านอุบัติเหตุชุมชน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ เป็นการดำเนินการแบบปฏิบัติการมีส่วนร่วม ร่วมกับแกนนำภาคีเครือข่ายในชุมชนตามวงจร PAOR ของ Kemmis & McTaggart (1988) [3] ทำให้ได้ข้อมูลดังนี้

จากการสัมภาษณ์การมีส่วนร่วมของแกนนำชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในชุมชน พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ คือ “ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจร ไม่ลดความเร็วในเขตชุมชน แข่งบริเวณทางโค้ง ผู้ขับขี่ดื่มของมึนเมา เด็กวัยร่นคึกคะนองขับรถเร็ว” ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุ คือ “รถจักรยานยนต์ ไฟเลี้ยว ไฟท้ายขาด ทำให้เพื่อนที่ขับสวนทางมาหรือขับตามมองเห็นไม่ชัด ตอนกลางคืน” “รถบรรทุก มีน้ำหนักมากเกินไป ทำให้ถนนเสียหายเกิดเป็นหลุมเป็นบ่อ รถเล็กผ่านไปมาทำให้เกิดอุบัติเหตุ” การปฏิบัติตามกฎจราจร คือ “ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนปฏิบัติตามกฎจราจรทุกคน อุบัติเหตุคงจะเกิดขึ้นน้อยมาก”

สามารถพิจารณารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ได้ 3 อย่าง คือ 1. คนต้องมีความรู้ด้านกฎจราจรและเคารพกฎกติกาสังคมในการใช้รถใช้ถนน ต้องมีสติและศักยภาพของร่างกายที่พร้อมเสมอ 2. สภาพแวดล้อม ถนนไม่ชำรุดเสียหาย มีไฟส่องสว่างเพียงพอ มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน จุดเสี่ยง 3. ระบบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายระเบียบทางจราจร การใช้คำสั่ง ศปภ. ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน บทบาทของท้องถิ่น (อปท.) ในการสนับสนุนงบประมาณสอดคล้องกับถนนอดศักดิ์ บุญสู่ และคณะ (2563) [4] ที่พบว่า รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี คือ 6 ก. สู่ความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยกิจกรรม 6 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนที่ 1 การสร้างความสัมพันธ์เพื่อสร้างความร่วมมือ ขั้นตอนที่ 2 การประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ ขั้นตอนที่ 3 การกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงาน ขั้นตอนที่ 4 การออกแบบกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนน ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินกิจกรรมการลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน และขั้นตอนที่ 6 การประเมินสะท้อนผลลัพธ์ รูปแบบที่ค้นพบและถูกสร้างขึ้นนี้เป็นการกำหนดร่วมกันของผู้วิจัยและผู้เข้าร่วมวิจัยโดยใช้หลักการใช้เครื่องมือ 5 ชิ้นทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปภ. ไปสู่ผลลัพธ์ของ Road Safety Academic Center (2561) [5] ประกอบด้วย 1) สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ 2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา 3) บันทึกละเอียด 4) การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน และ 5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ รูปแบบที่ค้นพบและหลักการใช้ เครื่องมือ 5 ชิ้นพบว่า มีความแตกต่างกันที่ขั้นตอนที่ 1 และขั้นตอนที่ 2 คือ การวิเคราะห์สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ และการวิเคราะห์แผนภูมิต้นไม้ปัญหา ซึ่งผู้วิจัยถือว่าความสำเร็จของการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้ด้วยดินนี้ ขั้นตอนนี้มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากการสร้างความสัมพันธ์ที่ดี เลือกพื้นที่วิจัย การเตรียมคนและเครือข่ายความร่วมมือ การจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นงานยากและซับซ้อน หากต้องการให้งานสำเร็จเกิดความต่อเนื่องและยั่งยืน จึงต้องทำในขั้นตอนที่ 1 และขั้นตอนที่ 2 นี้ให้ดี

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง เป็นการดำเนินงานโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย สอดคล้องกับการศึกษาของภาวินี เอี่ยมตระกูล และคณะ (2555) [6] ที่พบว่า

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ที่ผู้วิจัยทำหน้าที่เป็นผู้ให้องค์ความรู้และประสานความร่วมมือภาคีเครือข่าย ส่งผลให้เกิดการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานอย่างแท้จริง

การส่งเสริมให้ภาคีเครือข่ายทราบและตระหนักถึงความสำคัญในบทบาทหน้าที่ของตนเองในการแก้ไขปัญหา พัฒนาศักยภาพทั้งทัศนคติ ความรู้ และทักษะในด้านต่าง ๆ โดยการจัดอบรม แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และลงมือปฏิบัติงาน พร้อมทั้งมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการแก้ไขปัญหา ซึ่งการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมโดยใช้เทคนิค AIC และการนำเครื่องมือ 5 ขึ้นมาใช้ เพื่อให้มองเห็นและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นระบบแบบองค์รวมได้มากขึ้น จนเกิดเป็นรูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง นั้น ถือเป็นการเริ่มต้นการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลเหนือคลองที่ดี ล้วนมีผลลัพธ์การดำเนินงานที่ส่งผลต่อชุมชน เป็นการสร้างกระแสให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับนวัตกรรม ดีตาช (2564) [7] ที่พบว่า การประชุมปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมและสร้างสรรค์ด้วยเทคนิค AIC โดยใช้แนวคิดกระบวนการ 5 ส ในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนน สามารถสร้างแนวทางป้องกันอุบัติเหตุเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของกลุ่มองค์กรและภาคีต่าง ๆ ที่มีอยู่ในชุมชนในการหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการดำเนินการครั้งต่อไป มีดังนี้

1. ควรศึกษาปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ และปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการจัดการ

ความปลอดภัยทางถนน

### กิตติกรรมประกาศ

จากการดำเนินโครงการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ตำบลเหนือคลอง อำเภอเหนือคลอง จังหวัดกระบี่ ทำให้ผลการดำเนินงานสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ ขอขอบคุณภาคีเครือข่าย ผู้นำชุมชน กำนัน นายก อบต. ผู้ใหญ่บ้าน และชาวบ้าน ในการดำเนินการแก้ปัญหา โดยมีผู้นำชุมชนเป็นผู้ดำเนินการ โดยใช้ทุนทางสังคมที่มีอยู่ในพื้นที่ และอาศัยแนวคิดความสัมพันธ์ด้านเครือญาติในการจัดการปัญหา เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายที่เป็นปัญหาในการจราจรนั้นล้วนแต่เป็นลูกหลานของผู้นำชุมชนทั้งสิ้น

### เอกสารอ้างอิง

- [1] Road Safety Thailand. (2018 - 2021). *Study in the project to strengthening road Safety Programme in Thailand through cooperation between the Thai government and the World Health Organization (WHO-RTG CCS 2018 - 2021)*, Department of Disaster Prevention and Mitigation, Ministry of Interior, Bangkok, Thailand.
- [2] Accident Information Center to Promote Road Safety Culture. (2019). *Statistics including road accident statistics*. <https://www.thairsc.com/>
- [3] Kemmis, S., & McTaggart, R. (1988). *The action research planner (3rd ed.)*. Geelong: Deakin University.
- [4] Boonsu, T., Sonthichai, A. & Krongyuth, P. (2020). A participation model on road safety management with kindergarten people in Ubon Ratchathani. *The Southern College Network Journal of Nursing and Public Health*, 7(3), 309-321.

- [5] Road Safety Academic Center. (2018). *Process driven mechanism for the establishment of 5 tools*.  
<http://www.roadsafetythai.org/>
- [6] Iamtrakul, P., Simcharean, P. & Jantaworn, P. (2012). Participation of local communities in road safety through Participation Research Approach (PAR): a case study of Thakhlung municipality, Pathumthani. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies (JARS)*, 9(1), 61-81.
- [7] Deedard, N. & Worapattirakul, P. (2021). The involvement of government agencies and citizens in defense and reduce road accidents in Songkhla Province, *UMT Poly Journal*, 18(1), 233-246.