

การพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายสู่การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนใน ชุมชนตำบลคำแมด อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น

The Development of Network Partners Participation to Strengthen Road Safety in Community at Khum Mad Sub-district, Sam Soong District, Khon Kean Province

ณภัทรพงษ์ หงษ์ทอง

Napattarapong Hongsthong

(Received: January 11, 2023; Accepted: May 8, 2023)

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น เป็นการผสมผสานความร่วมมือในการวางแผน ดำเนินการ สังเกตผล และสะท้อนผลลัพธ์เพื่อแก้ไขปัญหา ดำเนินการวิจัยโดยเครื่องมือ 5 ชิ้น พร้อมกับกลยุทธ์ 5ส. 5ช. ผู้ร่วมวิจัยประกอบด้วยภาคีเครือข่าย แกนนำเยาวชน และนักเรียน รวมทั้งสิ้น 120 คน ผลการวิจัย พบว่า ภาคีเครือข่ายทราบและตระหนักถึงความสำคัญในบทบาทหน้าที่ของตนเองในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนมากขึ้น พร้อมทั้งมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการแก้ไขปัญหา ทั้งนี้ พบ 5 ปัญหาหลัก คือ พฤติกรรมการขับรถเร็ว พฤติกรรมเด็กแว้น/แต่งซิ่ง พฤติกรรมเมาแล้วขับ พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย และการไม่ปรับปรุงสภาพรถ โดยมี 7 รูปแบบการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน ได้แก่ การสร้างธรรมนูญสุขภาพตำบลคำแมด ผู้นำชุมชนประชาสัมพันธ์รณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ติดป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์การขับขี่ปลอดภัย การอบรมแกนนำเยาวชนเพื่อการขับขี่ปลอดภัย การอบรมนักเรียนสุขภาพบุรุษไม่ซิ่ง เปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ (6) งานศพ งานบุญปลอดเหล้า และ (7) การตัดต้นไม้ปรับปรุงภูมิทัศน์ แก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน โดยหลังดำเนินการ แกนนำเยาวชนมีความรู้ในการขับขี่ปลอดภัยสูงขึ้น มีพฤติกรรมในการขับขี่ปลอดภัยดีขึ้น นักเรียนสุขภาพบุรุษไม่ซิ่งแก้ไขรถจักรยานยนต์กลับสู่สภาพเดิมครบทุกคัน มีงานศพปลอดเหล้า 10 งาน ไม่มีอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงที่ดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

คำสำคัญ: การมีส่วนร่วม, ภาคีเครือข่าย, อุบัติเหตุทางถนน, ความปลอดภัยทางถนน

Abstract

This participatory action research aimed to study the development of network partners' participation and strengthening road safety in the Kham Mad sub-district

communities, Sam Soong District, Khon Kaen Province. It is a combination of cooperation in planning, action, and observation. and reflection on the results to solve the problem. Proceed with research using 5 tools and 5S, 5CH strategy. Participants in the research consisted of network partners, youth leaders, and students, totaling 120 people. Results: Network partners are more aware of the importance of their roles and responsibilities in solving road traffic accident problems in the community. With full participation in every step problem-solving there are 5 main problems of road traffic accidents in the Khum Mad Sub-district community, which are (1) speed driving behavior, (2) driving/driving behavior, (3) drunk driving behavior, (4) behavior not wearing a helmet and (5) unadjusted behavior Repair of headlights. There are 7 models for strengthening road safety in the community, which are (1) the construction of the Khum Mad Sub-district Health Statute, (2) Community leaders publicizing campaigns to campaigns accidents, (3) placing publicity signs for safe driving campaigns, (4) youth leadership training for safe driving, (5) training for unrestrained gentlemen students, open schools, open garages, (6) Funeral, merit-free ceremony, and (7) tree cutting, landscape improvement. After the operation Youth leaders have increased knowledge of safe driving. have better safe driving behavior The gentleman students do not race, fix all the motorcycles back to their original condition. There are 10 alcohol-free funerals and there are no accidents in the risky areas that have been corrected.

Keywords: participation, network partners, road traffic accident, road safety

บทนำ

รายงานล่าสุดขององค์การอนามัยโลกระบุว่าประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก (มูลนิธิไทยโรดส์, 2560) ซึ่งในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 925,029 คน และเสียชีวิตจำนวนสูงถึง 17,176 คน (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2563) จังหวัดขอนแก่น มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย

โดยปี พ.ศ. 2560-2562 มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 10,520 คน 12,462 คน และ 11,157 คน ตามลำดับ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น, ม.ป.ป.) และมีผู้เสียชีวิต จำนวน 166 คน 189 คน และ 161 คน ตามลำดับ (บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, ม.ป.ป.) และในปี พ.ศ. 2560-2562 อำเภอซำสูง มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 442 คน 316 คน และ 289 คน ตามลำดับ (โรงพยาบาลซำสูง, 2563) ส่วนตำบล

คำแมตมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 28 คน 38 คน และ 39 คน ตามลำดับ (โรงพยาบาลช้างสูง, 2563) ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

อุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก คือ บุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม โดยมีสาเหตุด้านพฤติกรรมส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ความเร็วสูง เมาแล้วขับ ง่วงแล้วขับ และการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ทั้งนี้ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นปัจจัยที่เพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอาจส่งผลให้พิการและเสียชีวิตได้ (มูลนิธิไทยโรดส์, 2562) ตลอดจนก่อให้เกิดความเสียหายมหาศาลทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม (มูลนิธิไทยโรดส์, 2560) เพื่อลดความสูญเสียต่าง ๆ จึงต้องมีการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง

การดำเนินงานเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนควรยึดกลยุทธ์ 5ส. 5ช. โดย 5ส. ประกอบด้วย (1) สารสนเทศ การพัฒนาระบบข้อมูลให้เอื้อประโยชน์ (2) สุดเสี่ยง เลือกปัญหาที่มีความสำคัญสูงสุดมาดำเนินการก่อน (3) สหวิชาชีพ การใช้ศักยภาพของทีมสหวิชาชีพ (4) สุดคุ้ม เลือกมาตรการดำเนินงานที่เป็นไปได้และคุ้มค่า และ (5) ส่วนร่วม ภาครัฐเครือข่ายมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการ และ 5ช. ประกอบด้วย (1) ชง การเสนอข้อมูลประเด็นปัญหาสำคัญ (2) เชื่อม เชื่อมความร่วมมือและติดต่อประสานงานภาครัฐเครือข่ายอย่างเป็นรูปธรรม (3) แชร แลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันอยู่เสมอ (4) เชียร์ สนับสนุน ชื่นชม ให้กำลังใจภาครัฐเครือข่ายในการดำเนินงาน และ (5) ช้อน การสรุปประเด็นองค์ประกอบของปัญหาเพื่อ

ดำเนินงานต่อไป (ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน, ม.ป.ป.ก) และเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดควรวิเคราะห์ประมวลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในชุมชนด้วยเครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ขั้น) ประกอบด้วย สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ แผนภูมิต้นไม้ ปัญหา บันไดผลลัพธ์ การวิเคราะห์แรงเสริม-แรงต้าน และการรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้ผู้ปฏิบัติงาน มองเห็นและแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนเป็นระบบแบบองค์รวมได้มากขึ้น เพราะจะทำให้ทราบถึงภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในชุมชน เชื่อมโยงปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นเหตุเป็นผล วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา ผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อเข้าใจสถานการณ์ปัญหาที่แท้จริง กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน วางผลลัพธ์ที่ช่วยให้เดินไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้ วิเคราะห์ต้นทุนและข้อจำกัดในการดำเนินงาน เพื่อลดแรงต้านให้เหลือน้อยที่สุด และเพิ่มแรงเสริมให้มีพลังมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลเพื่อสะท้อนผลลัพธ์การดำเนินงานด้วย (ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน, ม.ป.ป.ช)

แม้ว่าประเทศไทยจะดำเนินการแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังไม่สามารถที่จะลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ โดยเฉพาะการเสียชีวิตให้ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ตามมติคณะรัฐมนตรี ที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนได้ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554) บ่งชี้ถึงความจำเป็นที่ต้องเปลี่ยนวิธีคิดในการแก้ไขปัญหา โดยควรมุ่งเน้นการสร้างระบบความ

ปลอดภัยทางถนน (Safe System Approach) ให้มากขึ้น พร้อมทั้งมองปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เป็นระบบแบบองค์รวม (Holistic View) (มูลนิธิไทยโรดส์, 2562) อีกทั้งการแก้ไขปัญหานั้น คงไม่อาจทำได้เพียงแค่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หากแต่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกคน ทุกภาคส่วน ทุกระดับ

การแก้ไขปัญหาคือการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับชุมชน โดยยึดชุมชนเป็นฐาน (Community-Based Approach) อาจเป็นจุดเล็ก ๆ แต่มีความสำคัญมาก เพราะหากแก้ไข ปัญหาในระดับชุมชนได้ จะส่งผลให้ระดับที่สูงกว่าดำเนินงานตามมาตรการต่าง ๆ ได้ดียิ่งขึ้น การวิจัยนี้ จึงมุ่งพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่ายในชุมชน ส่งเสริมให้ภาคีเครือข่าย ทราบและตระหนักถึงความสำคัญในบทบาท หน้าที่ของตนเองในการแก้ไขปัญหา พัฒนา ศักยภาพทั้งทัศนคติ ความรู้ และทักษะในด้าน ต่าง ๆ โดยการจัดอบรม แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และ ลงมือปฏิบัติงาน พร้อมทั้งมีส่วนร่วมในทุก ขั้นตอนของการแก้ไขปัญหาคือ ดำเนินการวิจัยโดย ใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น พร้อมกับกลยุทธ์ 5ส. 5ช. เพื่อสร้างแนวทาง รูปแบบ มาตรการ หรือนโยบายในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนใน ชุมชน ส่งเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ในชุมชนตำบลคำแมดต่อไป

วัตถุประสงค์

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน ตำบลคำแมด อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น โดย

มีวัตถุประสงค์เฉพาะเพื่อศึกษาบริบทชุมชนและสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน รูปแบบของการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน และผลการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน ตำบลคำแมด อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) นี้ มุ่งพัฒนาการมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์ของภาคี เครือข่ายสู่การเสริมสร้างความปลอดภัยทาง ถนนในชุมชนตำบลคำแมด โดยมีกรอบแนวคิด ในการวิจัยตามขั้นตอน PAOR ของ Kemmis และ McTaggart (1988)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ ผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด และได้ คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างหรือผู้ร่วมวิจัยโดยยึดตาม วัตถุประสงค์การศึกษาเป็นหลัก จำนวน 120 คน ประกอบด้วย 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 ภาคี เครือข่าย ได้แก่ เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วน ตำบล (อบต.) คำแมด จำนวน 14 คน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 5 คน เจ้าหน้าที่สาธารณสุข จำนวน 6 คน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำ หมู่บ้าน (อสม.) จำนวน 6 คน เจ้าหน้าที่กู้ชีพ อบต.คำแมด จำนวน 2 คน ครู จำนวน 1 คน ตำรวจ จำนวน 3 คน ปลัดอำเภอ จำนวน 1 คน และตัวแทนประชาชน จำนวน 2 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 40 คน และ กลุ่มที่ 2 กลุ่มเป้าหมาย

หลัก คือ แกนนำเยาวชน จำนวน 40 คน และนักเรียน จำนวน 40 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 80 คน ทั้งนี้ ผู้วิจัยทำหน้าที่เป็นผู้ให้องค์ความรู้ เป็นวิทยากรกระบวนการร่วมกับภาคีเครือข่ายและกลุ่มเป้าหมายหลัก และประสานความร่วมมือในการดำเนินงาน

เครื่องมือในการวิจัยและคุณภาพเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการวิจัยคือ เครื่องมือ 5 ชิ้น ซึ่งทำให้มองเห็นและแก้ไขปัญหาคอขวดบนถนนเป็นระบบแบบองค์รวมได้มากขึ้น และยึดกลยุทธ์ 5ส. 5ช. เพื่อช่วยขับเคลื่อนงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย แบบบันทึกบทบาหน้าที่ของภาคีเครือข่าย แบบสำรวจยานพาหนะในชุมชน แบบวิเคราะห์จุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน แบบสอบถาม แบบบันทึกสภาพรถ แบบบันทึกกิจกรรมดำเนินงาน และแบบประเมินผลการดำเนินงาน โดยแบบสอบถามคือเครื่องมือประเมินความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่ปลอดภัยของแกนนำเยาวชน ซึ่งผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน พบทุกข้อคำถามมีค่า IOC 0.67 ขึ้นไป ภายหลังปรับแก้ไขตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญแล้ว นำเครื่องมือไปทดลองใช้กับกลุ่มเยาวชน ประเมินค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่น (Kappa) เท่ากับ 0.93

ขั้นตอนดำเนินการวิจัย

ดำเนินการตามขั้นตอน PAOR ของ Kemmis และ McTaggart (1988) โดยทบทวนคำสั่งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

(ศปถ.) อบต.คำแมด พิจารณาความครบถ้วนของผู้ปฏิบัติงาน ประสานงานกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง หรือภาคีเครือข่าย ชี้แจงรายละเอียดการวิจัย และขอความร่วมมือเข้าร่วมการวิจัย ซึ่งพิจารณาความเป็นสหวิชาชีพ (ส: สหวิชาชีพ) เพื่อให้เกิดแนวคิดที่หลากหลาย เตรียมเครื่องมือสำหรับการวิจัย และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนวางแผนการดำเนินงาน (Planning) ประกอบด้วย (1) จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ “ฉันเป็นใคร ต้องทำอะไร มีความสำคัญอย่างไร” โดยเป็นการส่งเสริมให้คณะทำงาน ศปถ.อบต.คำแมด หรือภาคีเครือข่ายทราบและตระหนักถึงความสำคัญในบทบาทหน้าที่ของตนเองในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน พัฒนาศักยภาพทั้งทัศนคติ ความรู้ และทักษะในด้านต่าง ๆ ในแต่ละภาคส่วน และเชื่อมความร่วมมือและติดต่อประสานงานภาคีเครือข่ายอย่างเป็นรูปธรรม (ข: เชื่อม) พร้อมกับเปิดโอกาสให้ทุกคนมีส่วนร่วมทุกขั้นตอน (ส: ส่วนร่วม) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการทำงานสูงสุด (2) สำรวจข้อมูลจำนวนยานพาหนะ หมวกนิรภัยทุกครัวเรือนในตำบลคำแมด ครัวเรือนที่รถขาดต่อพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) คุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ รวมถึงการเคยเกิดอุบัติเหตุทางถนนและประชาคมสำรวจความคิดเห็นของชุมชนในประเด็นปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน พร้อมด้วยข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา (3) ภาคีเครือข่ายร่วมกันวิเคราะห์บริบทชุมชน ข้อมูลทุติยภูมิ ข้อมูลต่าง ๆ จากการ

สำรวจ และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน (4) ภาควิชาเครือข่ายร่วมกันประมวลภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในชุมชน เชื่อมโยงปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นเหตุเป็นผล วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา และผลกระทบที่เกิดขึ้น กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน สร้างรูปแบบ มาตรการในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน วางผลลัพธ์ที่ช่วยให้เดินไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้ วิเคราะห์แรงเสริม-แรงต้าน และวางแผนรวบรวมข้อมูลเพื่อสะท้อนผลลัพธ์การดำเนินงานจากเครื่องมือ 5 ชิ้น รวมทั้งการแก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนด้วย (5) จัดทำสรุปข้อมูล วิเคราะห์ ประมวลผลอย่างเป็นระบบ ให้ถูกต้องและเหมาะสมต่อการใช้งาน และเข้าใจง่าย (ส: สารสนเทศ) (6) นำเสนอข้อมูลต่าง ๆ แก่ภาควิชาเครือข่าย เพื่อการสื่อสาร สร้างความร่วมมือ และวางแผนการดำเนินงาน (ช: ชง) และ (7) ภาควิชาเครือข่ายร่วมกันจัดทำแผนดำเนินงานต่าง ๆ โดยจัดลำดับความสำคัญของปัญหา เลือกปัญหาที่มีความสำคัญสูงสุดมาดำเนินการก่อน (ส: สุดเสียง) พร้อมกับพิจารณารูปแบบ มาตรการการดำเนินงานที่เป็นไปได้และคุ้มค่าด้วย (ส: สุดคุ้ม)

ขั้นตอนปฏิบัติงาน (Action) คือ นำแผนการดำเนินงาน/กิจกรรมต่าง ๆ ไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยสนับสนุนให้ภาควิชาเครือข่ายปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของตนเองอย่างเต็มที่

ขั้นตอนสังเกตผล (Observation) ประกอบด้วย (1) สังเกต และประเมินการเข้าร่วมของภาควิชาเครือข่าย (2) ติดตามการดำเนินงาน

ภาควิชาเครือข่ายรายงานความก้าวหน้า และร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้กันเป็นระยะ (ช: แชร์) พร้อมทั้งมีการสนับสนุน ชื่นชม ให้กำลังใจซึ่งกันและกันด้วย (ช: เชียร์) (3) ประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน/กิจกรรมต่าง ๆ ที่ได้จากกระบวนการมีส่วนร่วมของภาควิชาเครือข่าย และ (4) เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อสะท้อนผลการปฏิบัติงาน

ขั้นตอนสะท้อนผล (Reflection) คือ ภาควิชาเครือข่ายร่วมกันสรุปผลการดำเนินงาน ถอดบทเรียน วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค แนวทางแก้ไข และปรับแนวทางการดำเนินงาน สิ่งที่ได้ดำเนินการได้ดีก็นำไปขยายผลต่อ (ช: ซ้อน)

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลจากรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด (5 ปี ย้อนหลัง) สรุปบทบาทหน้าที่ของภาควิชาเครือข่ายในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด จากกิจกรรม “ฉันเป็นใคร ต้องทำอะไร มีความสำคัญอย่างไร” อสม. ลงพื้นที่สำรวจข้อมูลจำนวนยานพาหนะ หมวกนิรภัย ครีวเรือนที่รถขาดต่อ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการเคยเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้วิจัยและภาควิชาเครือข่ายประชาคมสำรวจปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาจากชุมชน ภาควิชาเครือข่ายร่วมกันวิเคราะห์ปัญหาและการจัดการเชิงผลลัพธ์จากเครื่องมือ 5 ชิ้น รวมถึงการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด แคนนำเยาวชนทำแบบสอบถามเพื่อประเมินความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่ปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบ

การดัดแปลงและบันทึกสภาพรถจากกิจกรรม
อบรมนักเรียนสุขภาพบุรุษไม่ชิ่ง เปิดโรงเรียน เปิด
โรงรถ ผู้วิจัยบันทึกกิจกรรมดำเนินงาน สรุป
รายงานผลการดำเนินงาน การสังเกต และ
บันทึกการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ตลอดจน
ปรากฏการณ์อื่น ๆ ที่เกิดขึ้น และสรุปรายงาน
การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด
ปี พ.ศ. 2563 รวมถึงผลการดำเนินงานตาม
รูปแบบการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนใน
ชุมชนตำบลคำแมดที่กำหนดไว้

สถิติและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้รับการตรวจสอบ
ความถูกต้องและสมบูรณ์แล้ว มาวิเคราะห์ข้อมูล
โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive
statistics) ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ
ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ
วิเคราะห์ข้อมูลตามเนื้อหา (Content analysis)
อย่างเป็นระบบ โดยอ่านทำความเข้าใจ จับ
ประเด็นและแปลความหมาย จัดหมวดหมู่และ
เชื่อมโยงความสัมพันธ์กัน ขยายความ และ
สรุปผลทั้งหมดจากหัวข้อต่าง ๆ ที่วิเคราะห์ได้

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยด้านบริบทชุมชนและการ
วิเคราะห์ปัญหา พบว่า ตำบลคำแมด เป็นพื้นที่ที่
ไม่ติดกับถนนสายหลัก แต่ถนนในชุมชนก็มีทาง
แยกค่อนข้างเยอะ ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน
อยู่บ่อยครั้ง ซึ่งมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทาง
ถนนเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยปี พ.ศ. 2558-2562
มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
จำนวน 29 คน 31 คน 28 คน 38 คน และ 39

คน ตามลำดับ ในทุก ๆ ปี เพศชายเกิดอุบัติเหตุ
ทางถนนสูงกว่าเพศหญิง เฉลี่ย 2.4 เท่า โดยปี
พ.ศ. 2558 เพศชายเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่า
เพศหญิงถึง 3.1 เท่า รถจักรยานยนต์เป็น
ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด โดย
สูงที่สุดในปี พ.ศ. 2562 คือจำนวน 34 คัน ช่วง
อายุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด คือ 15-19 ปี
จำนวน 22 คน และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทาง
ถนนสูงที่สุดคือ 18.00-19.00 น. จำนวน 29 คน
ดังรายละเอียดในภาพที่ 1-5

ผลการสำรวจยานพาหนะของตำบลคำ
แมด เดือนตุลาคม พ.ศ. 2562 ทั้งหมดจำนวน
633 คัน เรือยนต์ พบว่า มียานพาหนะทุกชนิด
จำนวน 1,983 คัน ซึ่งเป็นรถจักรยานยนต์
จำนวน 941 คัน คิดเป็นร้อยละ 47.50 แต่มี
หมวกนิรภัยเพียง 867 ใบเท่านั้น และมีครัวเรือน
ที่รถขาดต่อ พ.ร.บ. คัมครองผู้ประสภภัยจากรถ
จำนวน 296 หลังคาเรือน ดังรายละเอียดใน
ตารางที่ 1

การประชาคมสำรวจความคิดเห็นของ
ชุมชนและการประมวลสถานการณ์อุบัติเหตุทาง
ถนนในชุมชนจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ
เครื่องมือ 5 ชิ้น เพื่อขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่
ผลลัพธ์ ของภาคีเครือข่าย พบว่า ปัญหา
อุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด มี 5
ปัญหาหลัก ได้แก่ (1) พฤติกรรมการขับรถเร็ว
(2) พฤติกรรมการเด็กแว้น/แต่งซิ่ง (3) พฤติกรรม
การเมาแล้วขับ (4) พฤติกรรมการไม่สวมหมวก
นิรภัย และ (5) การไม่ปรับปรุงสภาพรถ เช่น
ซ่อมแซมไฟหน้า ไฟท้าย และไฟเลี้ยว โดยส่วน
ใหญ่เกิดในกลุ่มเยาวชน ส่วนการวิเคราะห์จุด
เสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน พบว่า มี 17 จุด

เสี่ยง ซึ่งแต่ละจุดก็จะมีแก๊สที่แตกต่างกัน เช่น การตัดต้นไม้ ปรับปรุงภูมิทัศน์ ติดตั้งกระจกนูน ติดตั้งไฟเตือน ติดตั้งเนินชะลอความเร็ว เป็นต้น

ผลการวิจัยด้านการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย จากการจัดกิจกรรมร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ “ฉันเป็นใคร ต้องทำอะไร มีความสำคัญอย่างไร” พบว่า ภาคีเครือข่ายทราบและตระหนักถึงความสำคัญในบทบาทหน้าที่

ของตนเองในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนมากขึ้น โดยมีหน้าที่ต่าง ๆ ดังรายละเอียดในตารางที่ 2

ทั้งนี้ จากการสังเกต รายงานการประชุม และบันทึกการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย พบว่า ภาคีเครือข่ายทุกคน ทุกฝ่ายทุกหน้าที่ มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการแก้ไขปัญหา โดยระหว่างการทำงานเห็นถึงการติดต่อประสานงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้ สนับสนุนกันและกัน

ผลการวิจัยด้านรูปแบบของการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด พบว่าภาคีเครือข่ายร่วมกันเชื่อมโยงปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นเหตุเป็นผล วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา ผลกระทบที่เกิดขึ้น กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน สร้างรูปแบบ มาตรการในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน วางผลลัพธ์ที่ช่วยให้เดินไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีรูปแบบการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด 7 รูปแบบ ได้แก่ (1) การสร้างธรรมนูญสุขภาพตำบล คำแมด (2) ผู้นำชุมชนประชาสัมพันธ์รณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุทาง

ถนน (3) ติดป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์การขับขี่ปลอดภัย (4) การอบรมแกนนำเยาวชนเพื่อการขับขี่ปลอดภัย (5) การอบรมนักเรียนสุภาพบุรุษไม่ซิ่ง เปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ (6) งานศพ งานบุญปลอดเหล้า และ (7) การตัดต้นไม้ ปรับปรุงภูมิทัศน์ แก๊สจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน โดยทั้ง 7 รูปแบบนี้ถือเป็นตัวแบบการพัฒนาในรอบแรก

ผลการวิจัยด้านผลการดำเนินงานเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด พบว่า ธรรมนูญสุขภาพตำบลคำแมด เรื่อง การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด ได้ถูกสร้างขึ้นและประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวหมู่บ้าน โดยผู้นำชุมชนทุกวัน พร้อมทั้งสื่อสารข้อมูลด้านการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนผ่านหอกระจายข่าวให้กับประชาชนได้รับทราบทุกวัน ซึ่งจากการสอบถามประชาชนทั่วไปต่างรับทราบมาตรการต่าง ๆ ในธรรมนูญสุขภาพตำบลคำแมดฉบับนี้ และตระหนักถึงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนมากขึ้น ป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์การขับขี่ปลอดภัย ได้ถูกติดตั้งไว้ทุกจุดตามความเห็นของภาคีเครือข่าย ทั้งป้ายเตือน ลักษณะเส้นทางและการลดความเร็วตามพื้นที่ต่าง ๆ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และป้ายรณรงค์ห้ามขับรถเร็ว เมาไม่ขับ ง่วงไม่ขับ โทรไม่ขับ ต้องสวมหมวกนิรภัย และต้องคาดเข็มขัดนิรภัยในพื้นที่สำคัญต่าง ๆ โดยภายหลังดำเนินงาน ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงที่ได้รับการติดป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์การขับขี่ปลอดภัย หลังการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อการขับขี่ปลอดภัย แกนนำเยาวชนมีความรู้ในการขับ

ชีพลอดภัย อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 87.50 มีค่าเฉลี่ยคะแนนเท่ากับ 13.20 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.26) แตกต่างจากก่อนการ

อบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p -value<0.001) ดังรายละเอียดในตารางที่ 3-4

ตารางที่ 1 การสำรวจยานพาหนะของตำบลคำแมด และข้อมูลอื่น ๆ

จำนวน หลังคา เรือนที่ สำรวจ	ประเภทยานพาหนะ								รวม (คัน)	หมวด นิรภัยที่ ใช้งาน ได้ (ใบ)	ที่บ้าน มีรถขาด พ.ร.บ. (หลัง)	ที่บ้าน เคยเกิด อุบัติเหตุ ทาง ถนน (หลัง)
	รถจักร ยนต์ (คัน)	รถจักร ยนต์ (คัน)	รถ กระบะ (คัน)	รถ ทางการ เกษตร (คัน)	รถเก๋ง (คัน)	รถ บรรทุก (คัน)	รถตู้ (คัน)	รถสาม ล้อ (คัน)				
633	941	454	300	259	79	25	12	6	1,983	867	296	186

ตารางที่ 2 บทบาทหน้าที่ของภาคีเครือข่าย

ที่	ภาคีเครือข่าย	บทบาทหน้าที่
1	เจ้าหน้าที่ อบต.คำแมด	จัดทำแผนงานและสนับสนุนงบประมาณ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง สภาพแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน
2	กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน	ประชาสัมพันธ์ สร้างความตระหนักและรณรงค์ในการขับขี่ปลอดภัย รับเรื่องร้องเรียน กรณีพบผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน
3	เจ้าหน้าที่ สาธารณสุข	รวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน จัดหมวดหมู่ วิเคราะห์ และสรุปรายงาน
4	อสม.	เป็นต้นแบบความปลอดภัย เฝ้าระวัง และเป็นฝ่ายสนับสนุนลดการเกิดอุบัติเหตุทาง ถนนในชุมชน
5	เจ้าหน้าที่กู้ชีพ อบต.คำแมด	ให้บริการช่วยเหลือ ปฐมพยาบาลเบื้องต้น และส่งต่อผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทาง ถนน อย่างถูกต้องตามมาตรฐานระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
6	ครู หรือโรงเรียน	ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจร การขับขี่ปลอดภัย และเฝ้าระวังการเกิด อุบัติเหตุทางถนนของนักเรียน
7	ตำรวจ	ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจรแก่ประชาชน ให้ความสะดวก และบริการ แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนกวดขันวินัยจราจร
8	ปลัดอำเภอ	นำนโยบายการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจากจังหวัดหรือ ส่วนกลางระดับประเทศมาถ่ายทอดให้กับชุมชน
9	ตัวแทนประชาชน	เป็นผู้นำด้านการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ตารางที่ 3 ระดับความรู้ในการขับขีปลดภัยของแกนนำเยาวชน

ระดับความรู้	ก่อนเข้าร่วมกิจกรรม		หลังเข้าร่วมกิจกรรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	9	22.5	35	87.5
ปานกลาง	30	75.0	5	12.5
ต่ำ	1	2.50	0	0.0
$\bar{X}$ (SD)	10.65 (1.25)		13.20 (1.26)	
Median (Min : Max)	11 (7 : 14)		13 (10 : 15)	

ตารางที่ 4 ผลเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ในการขับขีปลดภัยของแกนนำเยาวชน

การเข้าร่วมกิจกรรม	$\bar{X}$	SD	Mean Difference	95% CI	p-value
ก่อนเข้าร่วมกิจกรรม	10.65	1.25	2.55	2.22,	<0.001
หลังเข้าร่วมกิจกรรม	13.20	1.26		2.88	

แกนนำเยาวชนมีพฤติกรรมในการขับขีปลดภัย อยู่ในระดับดี ร้อยละ 85.00 มีค่าเฉลี่ยคะแนน 2.62 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.20) แตกต่างจากก่อนการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value<0.001) ดังรายละเอียดในตารางที่ 5-6

ตารางที่ 5 ระดับพฤติกรรมในการขับขีปลดภัยของแกนนำเยาวชน

ระดับพฤติกรรม	ก่อนเข้าร่วมกิจกรรม		หลังเข้าร่วมกิจกรรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดี	1	2.5	34	85.0
ปานกลาง	39	97.5	6	15.0
ไม่เหมาะสม	0	0.0	0	0.0
$\bar{X}$ (S.D.)	2.11 (0.11)		2.62 (0.20)	
Median (Min : Max)	2.13 (1.87 : 2.47)		2.70 (2.20 : 2.87)	

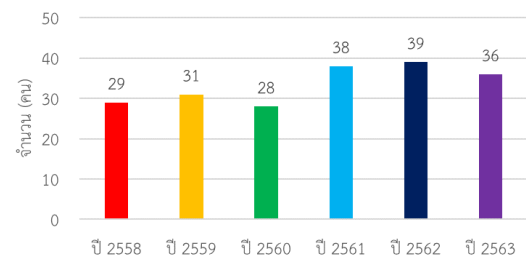
ตารางที่ 6 ผลเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยมัธยฐานคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่ปลอดภัยของ
แกนนำเยาวชน

การเข้าร่วมกิจกรรม	$\bar{X}$	SD	Median	95% CI	p-value
ก่อนเข้าร่วมกิจกรรม	2.11	0.11	0.60	0.53,	<0.001
หลังเข้าร่วมกิจกรรม	2.62	0.20		0.60	

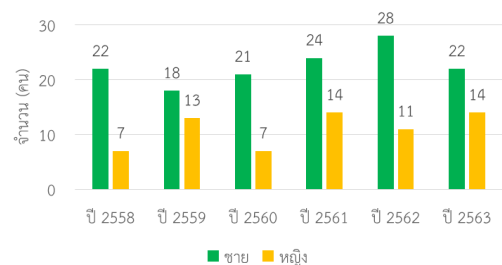
นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ถึง ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โรงเรียนบ้านคำแมด ที่ได้รับการอบรมโครงการนักเรียนสุภาพไม่บุรุษไม่ซึ่งเปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ มีการปรับปรุงแก้ไขรถจักรยานยนต์กลับสู่สภาพเดิมครบทั้ง 4 คัน ในปีนี้มีเจ้าภาพ 10 งาน ที่เข้าร่วมโครงการงานศพปลอดเหล้า นับเป็นเรื่องที่ดีต่อชุมชนที่ช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ซึ่งไม่มีผู้เกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการมาในชุมชนตำบลคำแมดแล้วขับยานพาหนะต่าง ๆ ภาควิเคราะห์มีการจัดโครงการจิตอาสาพัฒนาชุมชนตำบลคำแมด หน้าบ้าน นามอง ชุมชนสะอาดถนนปลอดภัย ขึ้น โดยมีการดำเนินการตัดต้นไม้ปรับปรุงภูมิทัศน์ ติดตั้งกระถางต้นไม้แก้ปัญหาจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมดและประชาชนร่วมทำความสะอาดหน้าบ้านของตนเอง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด ถือเป็นการสร้างกระแส ให้ประชาชนร่วมเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยเริ่มจากหน้าบ้านของตนเอง

ปี พ.ศ. 2563 มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 36 คน ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา ๆ มา เพศชายเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าเพศหญิง 1.5 เท่ารถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะที่เกิด

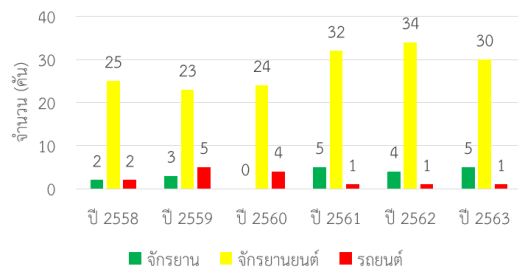
อุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด คือจำนวน 30 คัน ช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด คือ 20-24 ปี และ 25-29 ปี จำนวน 5 คน เท่ากัน ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดคือ 10.00-11.00 น. จำนวน 9 คน ดังรายละเอียดในภาพที่ 1-5



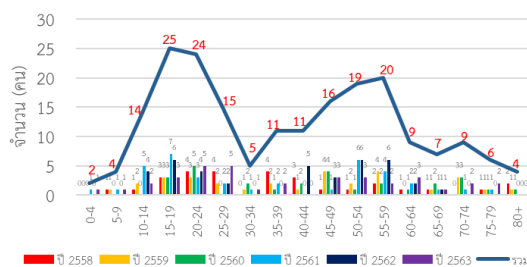
ภาพที่ 1 แผนภูมิแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2558-2563



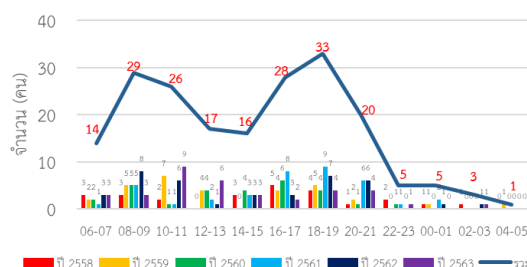
ภาพที่ 2 แผนภูมิแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2558-2563 จำแนกตามเพศ



ภาพที่ 3 แผนภูมิแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2558-2563 จำแนกตามยานพาหนะ



ภาพที่ 4 แผนภูมิแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2558-2563 จำแนกตามอายุ



ภาพที่ 5 แผนภูมิแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2558-2562 จำแนกตามเวลา

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด มี 5 ปัญหาหลัก ได้แก่ (1) พฤติกรรมการขับรถเร็ว (2) พฤติกรรมการเล่นแวน/แตงซิ่ง (3) พฤติกรรมเมาแล้วขับ (4) พฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และ (5) การไม่ปรับปรุง

สภาพรถ เช่น ซ่อมแซมไฟหน้า ไฟท้าย และไฟเลี้ยว โดยส่วนใหญ่เกิดในกลุ่มเยาวชน พร้อมทั้งปัญหาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนด้วย แต่แผนงานและกิจกรรมการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนที่กำหนดไว้ มีบางส่วนที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ ภายใต้ข้อจำกัดด้านบุคลากร เวลา และงบประมาณ จึงพิจารณารูปแบบของการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด ที่สามารถดำเนินการได้ทันทีในครั้งนี้ 7 รูปแบบ ได้แก่ (1) สร้างธรรมนูญสุขภาพตำบลคำแมด (2) ผู้นำชุมชนประชาสัมพันธ์รณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (3) ติดป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์การขับขี่ปลอดภัย (4) การอบรมแกนนำเยาวชนเพื่อการขับขี่ปลอดภัย (5) การอบรมนักเรียนสุขภาพบุรุษไม่ซิ่ง เปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ (6) งานศพ งานบุญปลอดเหล้า และ (7) การตัดต้นไม้ ปรับปรุงภูมิทัศน์ แก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน สอดคล้องกับการศึกษาของธีรยุทธ์ ลีโคตร และคณะ (2558) ที่พบ บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน 7 ด้าน ได้แก่ (1) บทบาทด้านหน้าที่ของชุมชน (2) บทบาทด้านการรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ (3) บทบาทด้านการฝึกอบรมให้ความรู้ (4) บทบาทด้านการแจ้งข่าว (5) บทบาทด้านการแก้ไข (6) บทบาทด้านการประสานงาน และ (7) บทบาทด้านการสร้างเครือข่าย การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมดทั้งหมดนี้ เป็นการดำเนินงานโดยความร่วมมือของภาคีเครือข่าย สอดคล้องกับการศึกษาของ ภาวินี เอี่ยมมระกุล และคณะ (2555) ที่พบว่า การวิจัยเชิงปฏิบัติการ

แบบมีส่วนร่วม ที่ผู้วิจัยทำหน้าที่เป็นผู้ให้องค์ความรู้และประสานความร่วมมือภาคีเครือข่าย ส่งผลให้เกิดการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานอย่างแท้จริง

การที่ผู้นำชุมชนสื่อสารข้อมูลด้านการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนผ่านหอกระจายข่าวให้กับประชาชนได้รับทราบทุกวัน ทั้งสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จุดที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลอื่น ๆ ส่งผลให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร และตระหนักถึงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนมากขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ กาญจนา เลิศวุฒิ และคณะ (2561) ที่พบว่า การสื่อสารความเสี่ยงนับเป็นการสร้างแหล่งเรียนรู้ วัฒนธรรมสร้างกระแส และความตระหนักด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจ และยอมรับมาตรการด้านกฎหมาย

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด ปี พ.ศ. 2563 ยังมีอัตราที่สูง โดยปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน มีความสลับซับซ้อนมากมาย อาจไม่สามารถแก้ไขเพียงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือจุดใดจุดหนึ่งได้ หากต้องค่อย ๆ แก้ไขแบบองค์รวมทั้งด้านของบุคคล สภาพแวดล้อม และระบบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในขั้นตอนการสะท้อนผล พบว่า จำเป็นต้องมีการส่งเสริมความรู้ และพฤติกรรม การขับซิ่งจักรยานยนต์ของเยาวชนอย่างจริงจัง ซึ่งต้องเป็นการฝึกทักษะคิดให้เยาวชนดูตัวเองออก บอกตัวเองได้ แก้ไขตัวเองเป็น เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน และเกิดผลต่อครอบครัว พร้อมกับการแก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนให้ครบทุกจุดเสี่ยง ตลอดจนขับเคลื่อนมาตรการชุมชนอย่าง

เนื่องเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนต่อไป

การส่งเสริมให้ภาคีเครือข่ายทราบและตระหนักถึงความสำคัญในบทบาทหน้าที่ของตนเองในการแก้ไขปัญหา พัฒนาศักยภาพทั้งทัศนคติ ความรู้ และทักษะในด้านต่าง ๆ โดยการจัดอบรม แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และลงมือปฏิบัติงาน พร้อมทั้งมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการแก้ไขปัญหา ซึ่งยึดกลยุทธ์ 5ส. 5ช. และนำเครื่องมือ 5 ขึ้น มาใช้ เพื่อให้มองเห็นและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นระบบแบบองค์รวมได้มากขึ้น จนเกิดเป็นรูปแบบของการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมดทั้ง 7 รูปแบบนั้น ถือเป็นการเริ่มต้นการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมดที่ดี โดยทุกรูปแบบล้วนมีผลลัพธ์การดำเนินงานที่ส่งผลดีต่อชุมชน เป็นการสร้างกระแสให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1) เครื่องมือ 5 ขึ้น ก็เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้สามารถมองเห็นและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนเป็นระบบแบบองค์รวมได้มากขึ้น และกลยุทธ์ 5ส. 5ช. เป็นแนวคิดที่ช่วยขับเคลื่อน พัฒนางาน และพัฒนาผู้ปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิภาพ จึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง หากจะนำกลยุทธ์และเครื่องมือนี้ไปใช้เพื่อพัฒนาการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน

2) การเข้าถึงชุมชนทั้งด้านข้อมูลเชิงพื้นที่ และการมีส่วนร่วมของของชุมชน เป็น

ปัจจัยสำคัญซึ่งช่วยให้การดำเนินงานสอดคล้องกับปัญหาและความต้องการของชุมชนที่แท้จริง ฉะนั้น การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน สร้างความรู้ และความตระหนักให้กับกลุ่มเป้าหมายจึงจำเป็นต้องเข้าถึงชุมชน โดยใช้เทคนิคที่หลากหลายขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละพื้นที่

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรดำเนินงานตามขั้นตอนหรือวงจร PAOR 2 วงรอบขึ้นไป เพื่อให้เห็นถึงการปรับปรุง

แก้ไข การพัฒนา และผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณภาคีเครือข่ายการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน ตำบลคำแมด อำเภอ ขำสูง จังหวัดขอนแก่น ทุกท่านที่เป็นส่วนสำคัญในการวิจัย และมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการแก้ไขปัญหา รวมถึงการติดต่อประสานงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้ สนับสนุนกันและกัน ซึ่งก่อให้เกิดผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

เอกสารอ้างอิง

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). *แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563*. ม.ป.ท.: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- กาญจนา เลิศวุฒิ, วันเพ็ญ โพธิ์ยอด, และอชัยธรณ์ อุ่นบ้าน. (2561). การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของพหุภาคีเครือข่าย จังหวัดลำพูน. *วารสารสาธารณสุขล้านนา*, 14(1), 46-59.
- ธีรยุทธ์ ลีโคตร, สิดา สอนศรี, และยุพา คลังสุวรรณ. (2558). บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา บ้านแพง ตำบลแพง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม. *วารสารการเมืองการปกครอง*, 5(2), 112-129.
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด. (ม.ป.ป). *รายงานอุบัติเหตุทางถนน (ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)*. Thairsc.com. สืบค้น 10 กรกฎาคม 2563, จาก <http://www.thairsc.com/p77/index/40>
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, พิริยา ชัมเจริญ, และพรชัย จันท์ถาวร. (2555). แนวทางการศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง: กรณีศึกษา เทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี. *วารสารวิจัยและสารสถาปัตยกรรม/การผังเมือง (JARS)*, 9(1), 61-81.
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2560). *พิมพ์เขียวแนวทางการจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ไทย*. ม.ป.ท.: มูลนิธิไทยโรดส์.

- มูลนิธิไทยโรดส์. (2562). รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560. ม.ป.ท.: มูลนิธิไทยโรดส์.
- โรงพยาบาลช้างสูง. (2563). รายงานผลการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอช้างสูง. โรงพยาบาลช้างสูง.
- ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. (ม.ป.ป.ก). บทเรียนการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน ศปถ.อพท.โมคคาน อ.ท่าศาลา จ.นครศรีธรรมราช. ม.ป.ท.: ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน.
- ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน. (ม.ป.ป.ข). เครื่องมือ 5 ชิ้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์. ม.ป.ท.: ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน
- สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2563). กว่า 20,000 ชีวิตต่อปี จะประเมินความสูญเสียอย่างไร. accident.or.th. สืบค้น 30 มิถุนายน 2563, จาก <http://www.accident.or.th/index.php/2017-11-03-04-01-18/245-2020-07-22-09-18-53>
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น. (ม.ป.ป.). รายงานอุบัติเหตุทางถนน (ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น). สืบค้น 10 กรกฎาคม 2563, จาก <https://kkn.hdc.moph.go.th/hdc/main/index.php>
- Kemmis, S., & McTaggart, R. (1988). *The Action Research Planer* (3rd ed.). Victoria : Deakin University.