

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร

Prevention Accident on the Road of Yasothon Province

รัชชิต สุจริต*
ชมพูนุท โมราชาตี**
สุรีย์ ธรรมิกบวร**

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) สภาพการใช้อยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E และแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร 2) ปัจจัยเงื่อนไขและการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 3) การสร้างและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน แบบของการวิจัยและพัฒนา โดยการผสมผสานวิธีวิจัยเชิงคุณภาพและวิธีวิจัยเชิงปริมาณ การใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ประชากรผู้ให้ข้อมูลสำคัญคือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และผู้ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน รวมจำนวน 71 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก แบบ สังเกต ประเด็นการสนทนากลุ่ม วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหาและนำเสนอแบบพรรณนาวิเคราะห์และวิธีวิจัยเชิงปริมาณประชากร คือคณะกรรมการของชุมชนในเขตเทศบาล จำนวน 738 คน กลุ่มตัวอย่าง 259 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถามวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ สถิติที่

ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการศึกษาพบว่า

1. สภาพการใช้อยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E และแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ในชุมชน พบว่าบริบทชุมชนของจังหวัดยโสธร ประกอบด้วยโครงสร้างที่สำคัญได้แก่ เศรษฐกิจประสมอุบัติเหตุทางถนน ยานพาหนะทำให้เกิดอุบัติเหตุการมีใบอนุญาตขับขี่ การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานในการเรียกตรวจยานพาหนะ แหล่งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ที่ได้รับการฝึกอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การศึกษาดูงานที่เกี่ยวข้องอุบัติเหตุจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่พบเห็นและควรแก้ไข ช่องทางการแจ้งให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม ความคิดเห็นในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การช่วยเหลือของระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ความต้องการของชุมชนให้เทศบาลกำหนดเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นเทศบัญญัติ ช่องทางการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนได้รับรู้

2. ปัจจัยเงื่อนไขและการมีส่วนร่วมของชุมชน

*สาขาวิทยุยุทธศาสตร์การพัฒนากุมิภาค มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี
**อาจารย์ที่ปรึกษา

ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุเกิดจากการให้ชุมชนของตนเองมีความปลอดภัย เงื่อนไขการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนพบว่า ชุมชนมองเห็นประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุต่อชุมชนและสังคม การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ชุมชนมีส่วนร่วมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ 1) การร่วมศึกษาปัญหาและสาเหตุของอุบัติเหตุ 2) การร่วมวางแผนดำเนินการและระดมความคิดเห็น 3) การร่วมลงมือปฏิบัติ 4) การร่วมติดตามประเมินผล และรับผลประโยชน์

3. การสร้างและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ที่พึงประสงค์สำหรับประชาชน พบว่า มี 5 แนวทาง ได้แก่ 1) แนวทางการให้ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ 2) แนวทางการประชาสัมพันธ์เชิงรุก และทำอย่างต่อเนื่อง 3) แนวทางการสร้างความตระหนักรู้ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน 4) แนวทางการสร้างความสัมพันธ์ของภาคีเครือข่าย 5) แนวทางการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

คำสำคัญ: แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E การมีส่วนร่วมของชุมชน

Abstract

The purposes of this research were to study: 1) for studies 5E using strategy safety way road states and the plan take action to protect and decrease way road accident of Yasothons 2) for study condition factor and participating in of the community in accident way road preventions 3) for build and present prevention accident way road trend by participating in of the community of the research and development by used mixed methodologies of quantitative

and qualitative. used by the main qualitative research methodology, Key informant was people is the participant relates in occurrence accident way road prevention, and person practice the duty about safety way road strategy, total up 71 persons amounts, a tool that use in the research for example to interview deep manner observe, conversations group issue, analyse the data by the content analysis and present to describe analyse and the way research quantitative people manner be committee of the community in the municipal limits 738 persons amounts 259 persons samples by use the way take a random to specify a tool that use in the research is the questionnaire analyse the data by use the computer program the statistics that use in data analysis for example percentage average

The finding of this research were as follows:

1. 5E using strategy safety way road states and the plan take action to protect and decrease way road accident go to use in the community meet that confiscate the community of the Yasothon compose important structure for example ever have an accident road way that make vehicle has an accident having licence duty practice of an officer in the calling checks the vehicle data information source about an accident that receives prevention accident training the education observes activities that about with an accident the dot risks the limit of danger that sees and should correct giving information way gives the community comes in to participate in the activity the opinion in about law enforcement gives the policeman the

assistance of medical profession emergency system the requirement of the community gives the municipality fixes about way road safety is the municipal law communication way and the public relations give the community receive to know

2. the factor condition and participating in of the community in accident way road prevention meet that the factor that affect to build accident prevention is born from want to give the community of the self has the safety prevention accident way road condition meet that the community sees prevention accident advantage builds the community and the social participating in of the community in accident way road prevention meet that the community participates in 4 both of a side for example 1) sharing studies a problem and the cause of 2) sharing accidents plan to manage and brainstorm 3) sharing start to minister 4) sharing follow to evaluate and take the gain

3. building and present prevention accident way road trend by participating in of the community desirable for people meet that there is 5 the trend for example 1) alms knowledge trend about prevention accident 2) accident line preventions rubs something public manner relations invades and do continuously 3) building awareness trend knows in about prevention accident 4) way road trend building up friendship safeties of network 5) trend enforcement law participants strictly

Keywords: Prevention Accident on the Road Model by Participating in of the Community, 5E

Safety Way of Road in Strategies, Participation of the Community

บทนำ

การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจน การบาดเจ็บ รวมไปถึงภาวะทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทย จากการศึกษาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันพบว่า มีสาเหตุและองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยพิจารณาแล้วอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากหลายด้านเช่น ด้านวิศวกรรมทางถนนเกี่ยวกับเรื่องการสร้างถนนเพื่อรองรับการใช้รถใช้ถนน บริบทของสิ่งแวดล้อมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ สภาพยานพาหนะ การบังคับใช้กฎหมาย ประการที่สำคัญคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขาดความระมัดระวัง และพฤติกรรมของผู้สัญจรบนท้องถนนด้วย ในปี 2552 องค์การอนามัยโลก (World Health Organization) ซึ่งเห็นส่วนหนึ่งขององค์การสหประชาชาติ (The United Nations) ได้เสนอเอกสารผลการวิจัยสำคัญชื่อ Global Status Report On Road Safety Time For Action สะท้อนให้เห็นว่ามีประชาชนชาวโลก เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ในแต่ละปีรวมแล้วกว่า 1.2 ล้านคน หรือวันละกว่า 3,333 คน หรือชั่วโมงละประมาณ 139 คน หรือ คิดเป็นนาทีละกว่า 2.3 คน และปีเดียวกันองค์การสหประชาชาติ ซึ่งมีการจัดประชุม ณ กรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย โดยที่ประชุมล้วนให้ความสำคัญกับเรื่องอุบัติเหตุบนทางถนน จนกระทั่งเกิดปฏิญญามอสโก โดยในเรื่องนี้ ประเทศสมาชิกต่างเห็นพ้องร่วมกันกำหนดให้ปี ค.ศ. 2010-2020 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน จากสถิติของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศในปี พ.ศ. 2552-2554 พบว่าสาเหตุหลัก 5 อันดับแรกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนคือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด ตามกระชั้นชิด แขงรถ ผิดกฎหมาย และ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ซึ่งสถิติดังกล่าวในปัจจุบันยังเป็นไปในทิศทางเดิม แสดงให้เห็นถึงการดำเนินชีวิตของคนไทยยังเป็นไปใน

รูปแบบเดิม ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่มีผลมาจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนยังมีน้อยเหมือนเดิม (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2554) ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ เห็นความสำคัญในเรื่องแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนี้โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) กำหนดให้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นเรื่องเร่งด่วนที่จะต้องแก้ไข พร้อมทั้งกำหนดแนวทางในการดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก โดยตั้งเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลง ร้อยละ 50 หรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน และกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติงานในปี พ.ศ. 2554 - 2563 ต่อไป โดยคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ กำหนดให้ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ

จากเวทีสัมมนาระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 10 “ทศวรรษแห่งการลงมือทำ” ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทคบางนา กรุงเทพมหานคร ที่ประชุมมีข้อเสนอให้ภาครัฐต้องเร่งผลักดันให้นโยบายของรัฐบาล นโยบายสังคมและคุณภาพชีวิต นโยบายความมั่นคงของชีวิตและสังคมในเรื่องลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือน้อยที่สุด โดยส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทางและการใช้การขนส่งอย่างปลอดภัย ให้สามารถแก้ปัญหาได้และนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศไทยให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม จากการกำหนดเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติและนโยบายเร่งด่วนดังกล่าว ทำให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดมาตรการ ในระดับนโยบายและกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยบนถนนขึ้นมา

โดยใช้กรอบการปฏิบัติของยุทธศาสตร์ 5E เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากผลการดำเนินการดังกล่าวทำให้แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยลดลง แต่ความสูญเสียที่เกิดขึ้นยังอยู่ในเกณฑ์ที่สูง ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิตปีละ 12,000 คน หรือเฉลี่ยวันละ 33 คน คิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน สูงถึง 19 คน และ 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นแกนหลักของครอบครัว ร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บมีอายุน้อยกว่า 20 ปี และในแต่ละปีจะมีผู้พิการรายใหม่เพิ่มกว่า 5,000 ราย ข้อมูลความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปี มีมูลค่าสูงถึง 232,855 ล้านบาท หรือคิดเป็น 2.8 เปอร์เซ็นต์ของค่า GDP ของประเทศ (รายงานประชาชน ประจำปี, 2552: 2) แต่สิ่งที่สะท้อนให้เห็นคล้ายกัน คือ ความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินยังคงมีอยู่ต่อไป

จังหวัดยโสธรได้กำหนดแนวทางการดำเนินการเพื่อควบคุมให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินโดยการบังคับใช้กฎหมายเป็นหลัก ซึ่งสถิติการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรเกิดขึ้นในรอบปี พ.ศ. 2552 - 2554 และผลการปฏิบัติเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดยโสธร ซึ่งสรุปผลการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นคดี สูงสุด 4 อันดับ คือการไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เมาสุราแล้วขับ และขับรถเร็ว เกินกว่ากฎหมายกำหนด สถิติดังกล่าว สอดคล้องกับสถิติของการดำเนินคดีในระดับประเทศจากการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดกับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ทำให้ผลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธรลดลง สถิติและจำนวนของผู้ถูกดำเนินคดีความผิดกฎหมายจราจรที่เพิ่มขึ้น ส่งผลต่อ ผู้ได้รับบาดเจ็บ และ จำนวนการเสียชีวิตลดลง ในปี พ.ศ. 2552 - 2554 ด้วย และอีกสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นและเป็นปัญหาหลักของคนไทยทั้งประเทศ คือช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มึประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนนในการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนา และพาครอบครัว

ไปสังสรรค์ ท่องเที่ยวทำให้มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และสูงกว่าช่วงปกติ ผลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2552 - 2554 ในช่วงปกติจะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเฉลี่ยวันละ 232 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 30 คน แต่ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์จะเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยวันละ 516 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 50 คน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554)

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัย ซึ่งผู้วิจัยได้พบข้อเสนอนักวิชาการ และฝ่ายต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องการสนับสนุนการขับเคลื่อนให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไข และบรรเทาปัญหา ในลักษณะกลุ่ม ชมรม ระบบภาคีเครือข่าย และความช่วยเหลือกันในหลายรูปแบบเป็นสิ่งที่ต้องสร้างให้เกิดขึ้นในชุมชน การดำเนินการอย่างมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้กล่าวถึงสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จนั้นมียุทธศาสตร์ประกอบหลายอย่างเช่น บทบาทของผู้ประสานงานต้องชัดเจนมีความเข้าใจและตั้งใจที่จะสร้างความร่วมมือของชุมชนโดยมีกิจกรรมเป็นตัวนำเพื่อสร้างโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามีส่วนร่วม การสนับสนุนการเสริมอำนาจให้ชุมชนสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และเสนอให้บูรณาการความร่วมมือกับภาคีต่างๆ เข้าด้วยกันจะทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์ การสนับสนุนการเชื่อเชิญผู้นำชุมชน เข้ามาดำเนินกิจกรรมร่วมกับภาครัฐในลักษณะต่างๆ จะเป็นการสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาว่าสิ่งที่ควรตระหนัก คือ นโยบายต่าง ๆ ควรได้รับการยอมรับจากคนในชุมชน และนำไปปรับแต่งให้สอดคล้องกับความต้องการชุมชนด้วย

บทบาทของชุมชนในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจะต้องเกิดจากการดำเนินงานของชุมชนและท้องถิ่น เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน โดยคนในชุมชนรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้น การมีส่วนร่วมของประชาชนคือการที่ประชาชนได้มีโอกาส

เข้าร่วมในการดำเนินงาน ตั้งแต่กระบวนการเบื้องต้นจนถึงกระบวนการสิ้นสุด โดยอาจร่วมในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งหรือครบวงจรก็ได้ การมีส่วนร่วมมักจะเน้นความช่วยเหลือมากกว่าความถูกต้อง จึงเป็นการทำงานของประชาชนที่สนใจและสนับสนุนความถูกต้องและวิธีการแก้ปัญหาท้องถิ่น เพื่อดำเนินการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ต้องการ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงต้องเริ่มจากคนในชุมชน ซึ่งในหลายพื้นที่ที่มีการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้รับความสำเร็จ เกิดบทเรียนที่เป็นประโยชน์สามารถปรับใช้ได้ในส่วนบริบทของพื้นที่ จังหวัดยโสธร ผู้วิจัยมุ่งหวังให้เห็นกระบวนการทำงานของคนในชุมชน มีบทบาทเข้ามาเกี่ยวข้องและมีส่วนร่วมในฐานะของผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้ร่วมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน เพื่อให้การดำเนินการสามารถขับเคลื่อนป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้

ผู้วิจัยปฏิบัติหน้าที่ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็น 1 ใน 5 ยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มีหน้าที่ ดูแล ควบคุมการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และรักษาความปลอดภัยในร่างกายชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในจังหวัดยโสธร จึงมีความสนใจที่จะศึกษาสถานการณ์การใช้ยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 5E และแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้อยู่ และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนนั้นมีปัจจัยและเงื่อนไขของการดำเนินการอย่างไร เพื่อนำเสนอเป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการใช้ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E และการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ในชุมชนของจังหวัดยโสธร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยเงื่อนไขและการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

3. เพื่อสร้างและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

วิธีดำเนินการวิจัย

1. แบบของการวิจัยเป็นแบบวิจัยและพัฒนา ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ผสมกับวิธีวิจัยเชิงปริมาณ

2. ประชากร ที่ใช้วิจัยเชิงคุณภาพได้แก่ ประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร จำนวน 71 คน ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้แก่ 1) กลุ่มผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่ม เป็นตัวแทนของคณะกรรมการชุมชนที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดที่สุดคือ เทศบาลเมืองยโสธร ซึ่งมีชุมชนในเขตเทศบาลจำนวน 23 ชุมชน โดยคัดเลือกตัวแทนมาชุมชนละ 2 คน รวมจำนวน 46 คน 2) กลุ่มผู้ให้การสัมภาษณ์ระดับลึก จำนวน 25 คน สำหรับประชากรที่ใช้วิจัยเชิงปริมาณได้แก่ประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นคณะกรรมการชุมชนที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นกรรมการชุมชนในระหว่างปี พ.ศ. 2555-2556 ที่อาศัยอยู่บริเวณที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานเทศบาลจำนวน 738 คน กลุ่มตัวอย่างจำนวน 259 คนใช้ วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง

3. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ จำแนกตามระเบียบวิธีวิจัยดังนี้ เครื่องมือเชิงคุณภาพ ได้แก่ 1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก 2) แบบสังเกต 3) ประเด็นการสนทนากลุ่ม 4) ประเด็นการระดมสมอง เครื่องมือเชิงปริมาณ คือ ใช้แบบสอบถาม

4. การเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ผู้วิจัยได้จำแนกตามระเบียบวิธีวิจัยตามขั้นตอน ดังนี้

4.1 เชิงคุณภาพ

4.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในระดับเป็นผู้กำหนดนโยบาย ระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ นักวิชาการ ผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน และมุมมองจากบุคคลภายนอกที่มีส่วนเกี่ยวข้องการใช้

ยุทธศาสตร์ 5E และแผนปฏิบัติการในพื้นที่วิจัย และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ขณะปฏิบัติงานจริง เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในชุดประจำตั้งจุด ตรวจจุดสกัด ในช่วงเทศกาลวันปีใหม่ พ.ศ.2556 โดยการเลือกแบบเจาะจง ในจุดตรวจที่เป็นเส้นทางหลัก ประกอบด้วย ตำรวจหน่วยกู้ชีพกู้ภัย พยาบาล และหน่วยภาคีอื่นที่เข้ามาร่วมกิจกรรม และผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีขั้นตอนดำเนินการดังนี้ 1) แนะนำตัวเพื่อขอสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลในการวิจัย 2) ชี้แจงให้ผู้รับการสัมภาษณ์ทราบวัตถุประสงค์ 3) ดำเนินการสัมภาษณ์ 4) นำแบบสัมภาษณ์ที่ได้มาทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์ แล้วรวบรวมแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดไปวิเคราะห์โดยมีขั้นตอนดังนี้ (1) ตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสัมภาษณ์ เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วน ถูกต้องตามที่กำหนด (2) แยกคำตอบแบบสัมภาษณ์เพื่อรวบรวมแสดงความถี่ของข้อความที่แสดงความคิดเห็นที่ซ้ำหรือเป็นประเด็นเดียวกันไว้เป็นชุดเดียวกัน

4.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสังเกต ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมของคน และสิ่งแวดล้อมที่เป็นองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และกิจกรรมในการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในเรื่องป้องกันอุบัติเหตุโดยมีประเด็นการสังเกต 4 ประเด็น ได้แก่ 1) อุบัติเหตุทางถนนมีสาเหตุมาจากคนทำให้เกิดขึ้นเป็นอย่างไร 2) อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างไร 3) มีการจัดกิจกรรมของชุมชนในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุอย่างไร 4) มีการเสริมสร้างให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้นได้อย่างไร

4.1.3 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสนทนากลุ่ม และแบบระดมสมอง ผู้วิจัยได้จัดประชุมสนทนากลุ่ม ครั้งที่ 1 ผู้สนทนากลุ่ม เป็นกลุ่มตัวอย่างของคณะกรรมการชุมชนในเขตเทศบาลเมืองยโสธร จำนวน 46 คน โดยทำหนังสือเชิญระบุตัวบุคคลและไปเชิญด้วยตนเอง โดยมีวิธีการรวบรวมข้อมูล ดังนี้

4.1.3.1 นำเสนอผลการศึกษากារป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากขั้นตอนที่ 1 เป็นผลการศึกษาสภาพการใช้อยู่ทศศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุ

4.1.3.2 สันทนาการกลุ่มโดยแบ่งผู้เข้าร่วมสนทนา ออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มด้านการบังคับใช้กฎหมาย 2) กลุ่มด้านวิศวกรรมทางถนน 3) กลุ่มด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน 4) กลุ่มด้านการศึกษาและประชาสัมพันธ์ 5) กลุ่มด้านการติดตามประเมินผล ผลจากการสนทนาถูกนำมาเป็นข้อมูลของความคิดเห็นโดยรวบรวมข้อมูลเป็นความถี่เพื่อนำไปสู่ การกำหนดความต้องการของชุมชนเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

4.1.3.3 จัดประชุมกลุ่มตัวอย่างครั้งที่ 2 โดยระบุงกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการใช้รถใช้ถนน ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในชุมชน เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพเจ้าหน้าที่สถานีวิทยุชุมชน เจ้าหน้าที่จากสำนักงานเทศบาล และอาจารย์ในสถานศึกษาที่ตั้งอยู่ในเขตชุมชน เป็นการระดมสมอง เพื่อให้ได้แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยดำเนินการ ดังนี้ (1) นำเสนอผลการศึกษาสภาพการใช้อยู่ทศศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ปัจจัย เงื่อนไข และการมีส่วนร่วมของชุมชนให้ที่ประชุมรับทราบ (2) นำเสนอผลความต้องการของชุมชน จากผลการสนทนาถูกนำมา ครั้งที่ 1 นำเสนอให้ที่ประชุมทราบ (3) ยกร่างแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

4.2 เชิงปริมาณ

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามโดยผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง และมีข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำอยู่ในแต่ละสถานีตำรวจภูธรอำเภอ ในเขตของแต่ละอำเภอ เป็นผู้ช่วยผู้วิจัยโดยมีขั้นตอนดำเนินการดังนี้ 1) นำหนังสือแนะนำตัวผู้วิจัยจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย

ราชภัฏอุบลราชธานีถึงสำนักงานเทศบาลทั้ง 9 อำเภอเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล 2) ผู้วิจัยชี้แจงให้ผู้ช่วยผู้วิจัยทั้ง 9 อำเภอ โดยการขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านตำรวจชุมชนสัมพันธ์ อำเภอละ 2 คน เพื่อให้ทราบความต้องการขั้นตอนและวิธีการเก็บข้อมูล และการตอบแบบสอบถาม เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าใจและให้รายละเอียดสูงสุดจากการตอบแบบสอบถาม โดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมาด้วยตนเอง 3) ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่วิจัยและขอรับคืนทันที 4) นำแบบสอบถามที่ได้มาทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์แล้วรวบรวมแบบสอบถามทั้งหมดไปวิเคราะห์และประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วน ถูกต้องตามที่กำหนด แล้วบันทึกลงในโปรแกรมการคำนวณและแยกคำตอบแบบสอบถามปลายเปิดไว้ต่างหากเพื่อรวบรวมแสดงความถี่ของข้อความที่แสดงความคิดเห็นที่ซ้ำหรือเป็นประเด็นเดียวกัน แล้วบันทึกข้อมูลลงในเครื่องคอมพิวเตอร์

5. การวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้ผู้วิจัยได้จำแนกตามระเบียบวิธีวิจัยตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

5.1 ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหาโดยการรวบรวมจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนาถูกนำมาเสนอแบบพรรณนาวิเคราะห์ ดังนี้

5.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลควบคู่ไปกับการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งเป็นกรวิเคราะห์ข้อมูลรายบุคคล และหลังจากการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ครบถ้วนแล้ว ผู้วิจัยได้วิเคราะห์โดยเลือกใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งเป็นการตีความสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย บรรยายเป็นเนื้อหาตามที่ปรากฏในข้อความและการพิจารณาเนื้อหาของข้อมูลที่ได้รับ โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังนี้

1) รวบรวมผลข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์โดยแยกข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม ตามกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้ โดยมีประเด็นการสัมภาษณ์ คือ (1) อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมีผลกระทบต่อใครและผลเป็นอย่างไร (2) แนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างไร (3) การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมีหรือไม่ ถ้ามีส่วนร่วมน้อย ชุมชนมีการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมให้มากขึ้นอย่างไร

2) นำข้อมูลที่ได้มาจัดหมวดหมู่ในลักษณะเชิงบรรยายและทำความเข้าใจตามเนื้อหาทั้งหมดที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตที่ศึกษา

3) คัดเลือกคำ ประโยค หรือเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับประเด็นในการศึกษาในแต่ละด้านออกมาให้ได้มากที่สุด

4) ผู้วิจัยดำเนินการซ้ำตามข้อ 2-3 สำหรับข้อมูลที่ได้จนครบตามจำนวนที่สัมภาษณ์แล้วนำมาจัดกลุ่มประเด็นต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา และเมื่อไม่มีประเด็นใหม่เกิดขึ้นผู้วิจัยจึงหยุดสัมภาษณ์ แล้วนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ทุกรายมาวิเคราะห์รวมกัน

5) ผู้วิจัยลดทอนข้อมูลโดยการพิจารณาจัดหมวดหมู่ให้ตรงกับประเด็นเหล่านั้นว่าข้อความใดควรเป็นประเด็นหลัก เพื่อหาข้อสรุปตามความเป็นจริงที่ปรากฏและครอบคลุมตามวัตถุประสงค์การวิจัย

5.1.2 การวิเคราะห์การสนทนากลุ่มและการระดมสมอง ข้อมูลที่เก็บรวบรวม ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์ในกรอบหลัก 2 ข้อคือ 1) ความถูกต้อง และเที่ยงตรงของรายงานผลการศึกษาในระยะที่ 1 เกี่ยวกับสภาพการใช้ยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 2) ความต้องการของชุมชนและผู้เกี่ยวข้องในการหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ในระยะที่ 2 สำหรับเทคนิควิธีการวิเคราะห์

เชิงเนื้อหา (content Analysis) เป็นการตีความสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย บรรยายเป็นเนื้อหาตามที่ปรากฏในข้อความจากการสนทนา และการแสดงความคิดเห็นพิจารณาจากเนื้อหาของข้อมูลที่ได้รับ

5.1.3 ส่วนข้อมูลที่ได้จากการตอบคำถามปลายเปิด และจากแบบสังเกตผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์เนื้อหาสรุปนำเสนอเป็นความถี่เพื่อสนับสนุนข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก

5.2 ข้อมูลเชิงปริมาณ มีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังนี้

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยผู้วิจัยได้ตรวจสอบความถูกต้องของการตอบแบบสอบถาม ความสมบูรณ์ และชัดเจน หลังจากนั้นก็ดำเนินการบันทึกข้อมูลลงไฟล์ข้อมูล เพื่อเตรียมสำหรับวิเคราะห์และประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป สำหรับแบบสอบถามที่เป็นข้อแสดงความคิดเห็นตามเทคนิค ลิเคิร์ตสเกลจะให้คะแนนเรียงลำดับ และให้ถือว่าคะแนนเป็นมาตรวัดระดับช่วง (Interval Level) เพื่อให้สามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลระดับสูงได้

6. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยใช้การหาค่าสถิติพื้นฐาน ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อนำไปแปลผล

สรุปผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาสภาพการใช้ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E และการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า จังหวัดยโสธรมี 9 อำเภอ มีชุมชนที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานเทศบาลจำนวน 82 ชุมชน มีแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยมีการใช้ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนครบทุกด้าน ผ่านหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง โดยเน้นนโยบายเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเป็นหลัก ปรากฏจากสถิติการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรจากสถิติมากไปน้อยคือ ข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มี

ใบอนุญาตขับขี่ เมาสู่แล้วขับ และขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด พบว่าการเสียชีวิตลดลงในแต่ละปี ซึ่งเป็นผลจากการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่ดำเนินการตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน มีการจัดตั้งศูนย์ควบคุมสั่งการเชื่อมโยงเครือข่ายและบูรณาการข้อมูล เป็นจุดบริการ และจุดตรวจจุดสกัดในบริเวณที่มีความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดอุบัติเหตุ แต่ความร่วมมือของประชาชนมีน้อย ไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ ไม่ให้ความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุ เช่นสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย บทบาทของชุมชนยังขาดผู้ประสานงานที่มีความเข้าใจและยังไม่มีกิจกรรมเพื่อสร้างให้คนเข้ามามีส่วนร่วม ยังขาดผู้นำชุมชน ที่จะเข้ามาร่วมมือในการแก้ไขปัญหา และนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน โดยชุมชนมีโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้ มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาสูงสุด มีอาชีพค้าขายสูงสุด มีความคิดเห็นต่อสถานการณ์เกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามและคนในครอบครัวไม่เคยประสบอุบัติเหตุสูงกว่า ยานพาหนะที่พบในการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 84.90 มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์สูงสุด ร้อยละ 71.00 เคยถูกเรียกตรวจยานพาหนะจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สูงกว่าไม่เคยถูกเรียกตรวจ ร้อยละ 67.20 แหล่งข้อมูลข่าวสารในเรื่องอุบัติเหตุทางถนนได้รับจากโทรทัศน์สูงสุด ค่าเฉลี่ยที่ 4.45 แพลผลอยู่ในระดับมากที่สุด การฝึกอบรมจากหน่วยงานภาครัฐในเรื่องการสร้างวินัยและปลูกจิตสำนึกการป้องกันอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 78.40 ผ่านการศึกษา ดูงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุในเรื่องผลการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 88.00 จุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่พบเห็นควรแก้ไขคือบริเวณทางร่วม ทางแยก สูงที่สุด ร้อยละ 78.80 วิธีการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมคือการทำหนังสือแจ้งให้รับรู้ สูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยที่ 3.88 แพลผล อยู่ในระดับมาก ความคิดเห็นในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายให้เจ้าหน้าที่ใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดไม่ควร

เลือกปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ค่าเฉลี่ยที่ 4.25 แพลผล อยู่ในระดับมากที่สุด การช่วยเหลือของระบบการแพทย์ฉุกเฉิน โดยในชุมชนมีหน่วยกู้ชีพกู้ภัยในชุมชนของตัวเอง สูงที่สุด ร้อยละ 66.40 ความต้องการของชุมชนในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพื่อเสนอให้เทศบาลกำหนดเป็นเทศบัญญัติคือ เรื่องแสงสว่างบนถนนในชุมชนสูงสุด ร้อยละ 67.70 การสื่อสารและประชาสัมพันธ์ของชุมชนต้องการมีสถานีวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวในชุมชน สูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยที่ 3.88 แพลผล ในระดับมาก

2. ผลการศึกษาปัจจัย เงื่อนไข และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน พบว่า 1) ปัจจัยการเข้ามามีส่วนร่วมของชุมชนเกิดจากหลายปัจจัยเป็นองค์ประกอบแต่ความต้องการให้ชุมชนของตนเองเกิดความปลอดภัย มีค่าสูงสุด ค่าเฉลี่ยที่ 4.07 แพลผลอยู่ในระดับมาก 2) เงื่อนไขของการเข้ามามีส่วนร่วมของชุมชน โดยชุมชนเห็นความสำคัญเรื่องป้องกันอุบัติเหตุและเป็นประโยชน์ต่อสังคมและชุมชนของตน มีค่าสูงสุด ค่าเฉลี่ยที่ 4.12 แพลผลอยู่ในระดับมาก 3) การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ผลการศึกษามีส่วนร่วมแบ่งออกเป็น 4 ประเด็น ได้แก่ (1) การมีส่วนร่วมในเรื่องการศึกษา ปัญหาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าชุมชนต้องร่วมกันแสวงหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าสูงสุด ร้อยละ 57.10 (2) การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ พบว่าการนำแผนงานการป้องกันอุบัติเหตุเข้าไปดำเนินการในงานปกติของชุมชนมีค่าสูงสุด ร้อยละ 57.10 (3) การมีส่วนร่วมลงมือปฏิบัติ พบว่าชุมชนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด มีค่าสูงสุด ร้อยละ 79.90 (4) การมีส่วนร่วมในเรื่องของการติดตามประเมินผล พบว่าการตั้งเตือนให้คำแนะนำของคนในครอบครัวมีค่าสูงสุด ร้อยละ 64.90

3. ผลการศึกษากการสร้างและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน พบว่า 1) การสร้างแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยเริ่มจากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การศึกษาสภาพการใช้ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E และการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ ปัจจัย เงื่อนไข และการมีส่วนร่วมของชุมชน และความต้องการของชุมชนในเรื่องป้องกันอุบัติเหตุ มากำหนดเป็นแนวทางเพื่อหาความหมายและขอบเขตที่สอดคล้อง กับบริบทของพื้นที่วิจัย แล้วพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากสภาพการณ์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่วิจัย การแก้ไขปัญห และความต้องการของชุมชนนำมาสู่ขั้นสรุป สุดท้ายได้ร่างแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 5 แนวทาง ได้แก่ 1) แนวทางการให้การศึกษ 2) แนวทางการประชาสัมพันธ์ในเชิงรุก 3) แนวทางการสร้างความตระหนักรู้ 4) แนวทางการสร้างภาคีเครือข่าย 5) แนวทางการบังคับใช้กฎหมาย 6) ผู้เชี่ยวชาญประเมินและตรวจสอบ ความเหมาะสมความเป็นไปได้ และประโยชน์ที่จะเกิดกับชุมชน เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน พบว่าความเหมาะสมของแนวทางมี ค่าสูงที่สุดคือแนวทางการบังคับใช้กฎหมาย มีค่าเฉลี่ยที่ 4.73 แปลผลในระดับมากที่สุด ความเป็นไปได้ ของแนวทางมีค่าสูงที่สุด คือการให้การศึกษ มีค่าเฉลี่ยที่ 4.45 แปลผลในระดับมาก ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับชุมชนของแนวทางมีค่าสูงที่สุดคือการให้การศึกษ มีค่าเฉลี่ยที่ 4.69 แปลผลในระดับ มากที่สุด แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนรวมทั้ง 5 แนวทาง มีความเหมาะสม ค่าเฉลี่ยที่ 4.66 แปลผล ในระดับมากที่สุด มีความเป็นไปได้ ค่าเฉลี่ยที่ 4.39 แปลผลในระดับมาก ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน ค่าเฉลี่ยที่ 4.66 แปลผล ในระดับมากที่สุด

อภิปรายผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาสภาพการใช้ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E และการนำแผนปฏิบัติ

การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ในชุมชนของจังหวัดยโสธร พบว่า 1) การใช้ การบังคับใช้กฎหมาย E1 (Law Enforcement) เป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นที่ชุมชนจะปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ไม่เลือกปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2) การใช้วิศวกรรมทางถนน E2 (Engineering) เป็นเรื่องที่ชุมชนเข้าไม่ถึงแต่สามารถร้องเรียนหรือแจ้งตำแหน่งหรือจุดที่เป็นอันตราย แต่เป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐจัดให้ชุมชนเพียงเป็นผู้รับผลและปฏิบัติตาม 3) การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ E3 (Education and Public Relation) เป็นเรื่องที่สำคัญที่ชุมชนต้องการเพื่อสร้างฐานความรู้ เกิดความคิด และสามารถจะพัฒนาในส่วนอื่นในเรื่องความปลอดภัยทางถนน 4) การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน E4 (EMS : Emergency Medical Services) เป็นกลไกของระบบการช่วยเหลือของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ซึ่งในด้านสาธารณสุขของชุมชนของพื้นที่วิจัยมีองค์ประกอบที่ครบสามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็ว 5) การประเมินผลและระบบสารสนเทศ E5 (Evaluation and Information) เป็นระบบที่สามารถเข้าถึงโดยผ่านการทำงานของภาครัฐอยู่แล้วชุมชนสามารถเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง สอดคล้องกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2549) โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจากรถทางบกด้วยระบบงานวิศวกรรมโดยยุทธศาสตร์ที่ 1 การบังคับใช้กฎหมาย ต้องปรับปรุงกฎหมายทุกฉบับที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้ได้มาตรฐาน และทันสมัยเพิ่มบทลงโทษในคดีจราจรบางประเภทยุทธศาสตร์ที่ 2 งานด้านวิศวกรรม ควรจัดตั้งศูนย์ร้องเรียนตำแหน่งอันตรายหรือจุดเสี่ยงที่มีปัญหาเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ ควรมีการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาแผน กำกับดูแลติดตามการดำเนินงานยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริการทางการแพทย์ ควรจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการปฐมพยาบาลไว้ในศูนย์ช่วยเหลือ และยุทธศาสตร์ที่ 5 การประเมินผลและสารสนเทศ ควรส่งเสริมการปฏิบัติงาน ของ ศปถ. ให้มี

บทบาทในการประสานงาน ผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีการดำเนินการในพื้นที่เป็นปกติโดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในร่วมกันรับผิดชอบและดำเนินการ แต่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เทศกาลปีใหม่ จะมีการระดมกำลังร่วมกันเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยมีการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ซึ่งถือว่าเป็นการสร้างภาคีเครือข่าย การมีส่วนร่วมในการดำเนินการเพื่อให้ครอบครัวประกอบตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน 5E แต่การเข้ามามีส่วนร่วมกันของคนในชุมชนยังไม่พบเห็นได้ อย่างเป็นรูปธรรม การร่วมกันทำงานของหน่วยงานเป็นไปตามกรอบหน้าที่ของตนเองที่ปฏิบัติ เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจก็จบ มีระบบการสั่งการตรวจสอบและติดตามในแต่ละยุทธศาสตร์ เพื่อตอบสนองต่อนโยบายของภาครัฐและของทางราชการเท่านั้น แต่ในสถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับชุมชนนั้นจะต้องมีองค์ประกอบที่ซับซ้อนและมากกว่า ซึ่งทั้งในชุมชนมีอยู่แล้ว และที่สิ่งชุมชนจะต้องสร้างขึ้นใหม่หรือปรับปรุงสิ่งที่มี เพื่อจะได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎหมายที่มีอยู่ ดังนั้นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่พบนี้จึงสามารถปรับใช้ให้เข้ากับแต่ละพื้นที่ ได้ จึงเป็นเรื่องสำคัญและจำเป็นที่ชุมชนจะต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินการ ผลการศึกษาในพื้นที่วิจัยเป็นความต้องการของชุมชนสามารถดำเนินการได้โดยใช้ 2E คือ (Education, Law Enforcement) และเพิ่มในส่วนอื่นเข้ามา เป็น การประชาสัมพันธ์ เชิงรุก (Promoting) การสร้างความสัมพันธ์ของชุมชน (Connection) และการสร้างความตระหนักรู้ (Awareness) เพื่อให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่และสามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้

2. ผลการศึกษาศักยภาพ เจริญใจ และการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของชุมชนพบว่าปัจจัยและเงื่อนไขของชุมชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากความต้องการให้ชุมชนของตนเองมีความปลอดภัย และมองเห็นประโยชน์ที่เกิดขึ้นทั้งต่อตัวเอง ชุมชนและสังคม

มีความเป็นอยู่ในรูปแบบของความเป็นเมืองกิ่งชนบท ทำให้ มีความสัมพันธ์ในระบบเครือญาติ เชื้อพังผู้นำ และเคร่งครัดในเรื่องศาสนาวีถีชุมชน ประเพณีและวัฒนธรรม ทำให้เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนได้ง่าย สอดคล้องกับ นเรศ คงโต และคณะ (2549) ที่ศึกษารูปแบบการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อความปลอดภัยทางถนน ผลการศึกษาพบว่า องค์ประกอบการดำเนินงาน ที่นำไปสู่ความสำเร็จได้แก่ บทบาทของผู้ประสานงานต้องชัดเจน มีความเข้าใจ และตั้งใจที่จะสร้างความร่วมมือโดยอาศัยทักษะการสื่อสาร การเชื่อมความสัมพันธ์ การเป็นนักจัดการที่ดี มีกิจกรรมสำคัญเสริม มีการจัดประชาคมหรือเวทีสาธารณะเป็นการสร้างโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม

3. ผลการศึกษาศักยภาพการสร้างและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ที่พึงประสงค์สำหรับประชาชนจังหวัดยโสธร พบว่ามี 5 แนวทางดังนี้ 1) Education ด้านการให้การศึกษา ประชาชนจะต้องให้ความสำคัญในเรื่องการรับรู้และเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยผ่านการให้ความรู้ การอบรม จะทำให้ประชาชนมีข้อมูลและพร้อมรับกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้ สามารถให้ความรู้ได้ทั้งในระบบผ่านระบบการศึกษาในสถานบัน การศึกษาต่าง ๆ การถ่ายทอดความรู้ผ่านวิทยุชุมชน สอดคล้องกับ บริบูรณ์ อยู่สุขสมบูรณ์ (2550) ศึกษาโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดภูเก็ต พบว่า การศึกษาวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้ยุทธศาสตร์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” และแนวคิด “6 ช” คือ (ชวน เชื่อม ชง ชม ช้อน และ เช็ด) มาดำเนินการ จากผลการศึกษาแนวทางดังกล่าวทำให้มีแนวทางดำเนินการในพื้นที่ได้ 3 แนวทางได้แก่ นำความรู้เข้าไปใช้ในหลักสูตรการเรียนการสอนของโรงเรียน และสถานศึกษา นำความรู้เรื่องอุบัติเหตุทางถนนเข้าไปในชุมชนอย่าง

ทั่วถึง นำความรู้เข้าไปในหน่วยงานราชการกรณีมีการประชุมประจำเดือนของหัวหน้าหน่วยงานราชการประชุมประจำเดือนของกำนันผู้ใหญ่บ้าน 2) Promoting ด้านการประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยการสร้างสังคม หรือชุมชนที่อยู่ให้เป็นสังคมแห่งการเรียนรู้และรับรู้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นไปในเชิงสร้างสรรค์ เพื่อเป็นการป้องกันหรือสร้างภูมิคุ้มกันให้เกิดขึ้นกับสังคม หรือชุมชน การสร้างนวัตกรรมให้เกิดขึ้น จนสามารถเปลี่ยนแปลงความไม่ปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับ ธรรมนูญ ข้าราชการ (2551) ศึกษาการวางแผนการจัดการสื่อสารเพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่ากลุ่มอาจารย์ บุคลากร และนิสิตนักศึกษา มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ การสื่อสารที่เหมาะสมคือการใช้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอันตรายของอุบัติเหตุ โดยเน้นความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับตัวเขาอย่างไร มีช่องทางการให้ความรู้ผ่านสื่ออินเตอร์เน็ตและส่งเสริมการใช้โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ จากผลการศึกษาการจัดการสื่อดังกล่าวทำให้มีแนวทางการดำเนินการในพื้นที่ได้ 4 แนวทางได้แก่ การนำเสนอ การป้องกันอุบัติเหตุผ่านกิจกรรมของชุมชนที่มีอยู่ การนำเสนอผ่านสื่อกลางเช่น สื่อวิทยุ โทรทัศน์ CCTV อินเตอร์เน็ต หอกระจายข่าวของชุมชน เสนอผ่านแกนนำของชุมชนที่มีความตั้งใจ ให้ความสำคัญกับงาน เห็นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นมากกว่าเรื่องงบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนให้เกิดบุคคลต้นแบบ ทำเป็นตัวอย่างที่ดี เช่นกลุ่มแกนนำ ผู้ใหญ่ทำให้เด็กเห็นเป็นตัวอย่าง พ่อแม่ใส่หมวกนิรภัยให้ลูกดู 3) Awareness ด้านการสร้าง ความตระหนักรู้ จะต้องสร้างให้เกิดขึ้นกับตัวบุคคลหรือกับชุมชน ในเรื่องขององค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ ว่าทุกคนเป็นส่วนหนึ่งของอุบัติเหตุได้แต่สามารถควบคุมตัวเองให้รอดพ้นจากอุบัติเหตุ หรือเลือกที่จะเป็นส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ และในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ จะทำอย่างไรให้มีผลกระทบกับตัวเองหรือชุมชนน้อยที่สุด สอดคล้องกับ Carolyn Coggon (1998: 58 - 61) วิจัยผลกระทบ

จากความเสี่ยงของวัยรุ่นในชุมชน ของคณะกรรมการสุขภาพและศูนย์วิจัยในมหาวิทยาลัยโอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์ พบว่า ในโรงเรียนมีวิชาที่สอนเกี่ยวกับเรื่องนโยบายความปลอดภัยแต่มีการกระทำความผิดของนักเรียนในเรื่องการใช้สารเสพติด และได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุยังมีอยู่ จากการศึกษาดังกล่าวทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ และสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสม มีบทเรียนเพื่อสนับสนุนท้องถิ่นเกี่ยวกับการป้องกันตัวเองทำให้วัยรุ่นไม่เสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยง จากผลการศึกษาดังกล่าวทำให้มีแนวทางการดำเนินการในพื้นที่ได้ 5 แนวทางได้แก่ การดึงเอาวัฒนธรรม วิถีของชุมชนเข้ามาร่วม เช่นเรื่องดอนปู่ตา คนที่เดินทางผ่านไปมาจะเกิดความรู้สึกเกรงกลัว การผูกผ้าแดงบนต้นไม้ ในบริเวณทางโค้ง ทำให้คนเกิดความระมัดระวังเพิ่มขึ้น การปรับพฤติกรรมของคนในชุมชน ผ่านการรณรงค์ เช่นเรื่องหมวกนิรภัย รับแจกหมวกฟรีจากหน่วยงานภาครัฐ การสร้างความตระหนักรู้ในโรงเรียนถ้าไม่สวมหมวกไม่ให้เข้าโรงเรียน การจัดตั้งยูวชนอาสาจราจรในโรงเรียนอาสาจราจรในชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การสื่อสารที่บ่อยครั้งและทำอย่างต่อเนื่อง โดยนำประเด็นที่สนใจของชุมชนไปพูดคุยในเวทีต่างๆ ยกเรื่องที่เกิดในชุมชนใกล้ตัวให้มองเห็นภาพ เพื่อกระตุ้นให้รับรู้ การสร้างความตระหนักรู้ผ่านเวทีชาวบ้าน การบอกกล่าวเล่าสู่กันฟังอย่างไม่เป็นทางการเรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องของภัยใกล้ตัว และเกิดขึ้นได้กับทุกคนและทุกเวลา 4) Connection ด้านการสร้างภาคีเครือข่าย เป็นการสร้างความสัมพันธ์ให้เกิดขึ้นระหว่างตัวบุคคลกับตัวบุคคลหรือกับหน่วยงานอื่นให้เข้ามาร่วมในกิจกรรมใดๆ เพื่อให้เกิดความร่วมมือและประสานการปฏิบัติ มีการจัดการด้านข้อมูลข่าวสารร่วมกัน มีวัตถุประสงค์และแนวทางใด ๆ ร่วมกัน จนสามารถที่จะช่วยเหลือแก้ไขปัญหาาร่วมกันได้ ซึ่งการสร้างความสัมพันธ์นั้นเมื่อประกอบและเงื่อนไขหลายอย่าง แต่เป้าหมายในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุเป็นจุดร่วมที่แต่ละส่วนสามารถเข้ามาร่วมกันได้ สอดคล้องกับ วณัฐ อรรถกวี (2552: 17- 20) ศึกษาการสนับสนุน

การเสริมอำนาจให้ชุมชนสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเสนอให้บูรณาการความร่วมมือกับภาคีต่างๆ เข้าด้วยกันจะทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุด และปนัดดา ชำนาญสุข (2551: 1) กล่าวถึงการสนับสนุนการเชื่อเชิญผู้นำชุมชน เข้ามาดำเนินกิจกรรมร่วมกับภาครัฐในลักษณะต่าง ๆ จะเป็นการสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา จากผลการศึกษาการสร้างภาคีเครือข่ายดังกล่าวทำให้มีแนวทางการดำเนินการในพื้นที่ได้ 3 แนวทาง ได้แก่ การส่งเสริมเครือข่ายที่เข้มแข็งในชุมชนเช่น ผู้นำชุมชน นายก อบต. ให้เข้าไปเรียนรู้วิธีการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน การให้ความสำคัญกับทีม สหวิชาชีพเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันในเรื่องอุบัติเหตุทางถนน เชื่อมคนกับงานและงบประมาณ เข้าด้วยกัน โดยการผนวกให้เข้ากับงานประจำที่ชุมชนทำอยู่ การเสริมสร้างบทบาทของทีมกู้ชีพกู้ภัยจากช่วยเหลือผู้ประสบภัยให้มีบทบาทป้องกันภัยไม่ให้เกิดขึ้น โดยการสนับสนุนเครื่องมือ งบประมาณ และความรู้ เนื่องจากกลุ่มนี้จะเป็นคนที่มีจิตสาธารณะและเป็นคนในพื้นที่รู้และเห็นสภาพปัญหา สถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ รับรู้ข้อมูลจุดเสี่ยงต่าง ๆ ในชุมชนและใกล้ชิดข้อมูลมากที่สุด สามารถออกแบบการแก้ไขปัญหาได้อย่างสอดคล้องกับสภาพการณ์มากที่สุด 5) Law Enforcement ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่จะสามารถเข้าถึงประชาชนหรือชุมชนได้

มากที่สุด เพราะเป็นตัวกำหนดการกระทำของผู้ใช้รถใช้ถนนให้อยู่ในกรอบของกฎหมาย หรือควบคุมพฤติกรรมต่าง ๆ ของคนให้ปฏิบัติตาม ถ้ามีการละเมิดหรือไม่ปฏิบัติตามถือเป็นความผิด ซึ่งเป็นหลักการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนทั้งในประเทศไทยและของสากล สอดคล้องกับ เพลินพิศ พงศ์ปริญญากุล (2550) ศึกษาผลการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในเขตเทศบาลนครยะลา พบว่ามีผู้กระทำความผิดตามมาตรการ 3ม.2ข.1ร ในพื้นที่เทศบาลนครยะลามากที่สุด และมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงสุด โดยการดำเนินการสร้างความรู้ความเข้าใจ และการรับรู้ผ่านสื่อ

จากการศึกษาแนวทางดังกล่าวทำให้มีแนวทางการดำเนินการในพื้นที่ได้ 3 แนวทาง ได้แก่ การเสริมสร้างวินัยจราจรโดยตำรวจให้กับเด็กนักเรียนและเยาวชน ผ่านการให้ความรู้ทั้งในระบบและนอกระบบโรงเรียน ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ที่ถูกต้อง การคาดการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มารยาทในการใช้รถใช้ถนน ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ การบังคับใช้กฎหมายผ่านสำนักงานขนส่งจังหวัดในเรื่องการบรรทุกที่เกินอัตราของรถรับส่งนักเรียน การดัดแปลงสภาพรถที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย และเกิดอันตรายกับผู้โดยสาร การบังคับใช้กฎหมายด้านการคุ้มครองสิทธิตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การเข้าถึงสิทธิ์ประโยชน์ต่าง ๆ ที่ตนเองจะได้รับ



บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2552). **กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปี**. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- ดุษฐ์ อายูวัฒน์ และคณะ. (2549). **การมีส่วนร่วมของชาวบ้านในงานวิทยาศาสตร์ชุมชน : กรณีชุมชนบ้านห้วยม่วง**. โครงการวิจัยวิทยาศาสตร์ชุมชน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พลังเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย. (2552). **การบังคับใช้กฎหมาย**. เอกสารประกอบการสัมมนาที่ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค กรุงเทพมหานคร 20-21 สิงหาคม 2552.
- ปนัดดา ชำนาญสุข. (2552). **เร่รัก รุนแรง : โลกชายขอบของนักบิด**. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- รายงานฉบับสมบูรณ์การสัมมนาวิชาการภาคเหนือ. (2553). **อุบัติเหตุจราจร พลังเครือข่ายสู่ศวรรษความปลอดภัยทางถนน**. จังหวัดเชียงใหม่ 9 -10 สิงหาคม 2553.
- ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืน, มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (2552). **โครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค: จังหวัดยโสธร**. รายงานฉบับสมบูรณ์สำนักงานงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร.