รูปแบบมาตรการ การสร้างความปลอดภัยบนถนน กรณีศึกษา : ทางหลวงหมายเลข 24 อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) ระหว่างการวิจัยเชิงคุณภาพกับการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้วิธีวิทยาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) เพื่อศึกษาสภาพการณ์ความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข 24 พฤติกรรมการขับขี่รถของนักศึกษาและชาวบ้าน ทัศนคติของนักศึกษาและชาวบ้านต่อความไม่ปลอดภัยทางถนน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และหารูปแบบมาตรการที่เหมาะสมในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม พื้นที่ศึกษาคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 จากสี่แยกตลาดเจริญศรีถึงมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร ผู้ร่วมกระบวนการวิจัย รวม 655 คน แบ่งเป็น การวิจัยเชิงคุณภาพ 55 คน และการวิจัยเชิงปริมาณ 600 คน ประกอบด้วย (ก) หน่วยงานราชการ ได้แก่ รองนายกเทศบาลตำบลเมืองศรีไคและเทศบาลตำบลแสนสุข นายกเทศบาลตำบลธาตุ สารวัตรตำรวจภูธรวารินชำราบ สารวัตรตำรวจทางหลวงอุบล หมวดการทางวารินชำราบ (ข)สถาบันการศึกษา และโรงเรียนได้แก่ อาจารย์และนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านบัววัดและบ้านธาตุ รวมทั้ง พยาบาลจากวิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร (ค) ตัวแทนเอกชน ได้แก่ เจ้าของหอพัก ผู้จัดการตลาดเจริญศรี และเจ้าของโรงสีข้าว โดยมีกลุ่มเป้าหมายหลักคือ นักศึกษาและชาวบ้านในชุมชนสองข้างถนนตั้งแต่ตลาดเจริญศรีถึงมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย การจัดเวทีประชุมปรึกษาหารือ การร่วมกันวิเคราะห์จุดเสี่ยง แบบสัมภาษณ์ กล้องถ่ายรูป เทปบันทึกเสียง และการจัดเวทีคืนข้อมูลให้กับชุมชน

ผลการศึกษา พบว่า มี“จุดเสี่ยง” 8 จุด คือ หน้าตลาดเจริญศรี สาเหตุเกิดจากการจอดรถซ้อนคันไม่เป็นระเบียบ จุดกลับรถบ้านไม้ค้างตลาดเจริญศรี สาเหตุเกิดจากการขับรถย้อนศร จุดกลับรถหน้าโรงสีแหลมทอง สาเหตุเกิดจากรถบรรทุกวิ่งเข้าออกโรงสี ไม่มีป้ายเตือน จุดกลับรถบ้านหนองโก สาเหตุเกิดจากจุดกลับรถที่แคบไม่มีช่องชะลอกลับรถ ไม่มีไฟกระพริบเตือน ทางโค้งบัววัด สาเหตุเกิดจากขับรถเร็ว ไม่มีไฟกระพริบเตือน จุดกลับรถหน้าอนามัยที่ 7 สาเหตุเกิดจากการขับรถย้อนศรและการแบ่งช่องเดินรถไม่ชัดเจน จุดไฟแดงหน้าประตู A1 ทางเข้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี สาเหตุเกิดจากการขับรถย้อนศรตรงเข้าไปในมหาวิทยาลัย ไม่มีสัญญาณไฟ จุดกลับรถหน้าโรงเรียนบ้านศรีไค สาเหตุเกิดจากจุดกลับรถที่แคบไม่มีช่องชะลอกลับรถ และเป็นจุดที่ตรงกับแยกถนนสายรอง นักศึกษาและชาวบ้าน ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรกันมากที่หน้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี หน้าศูนย์อนามัยที่ 7 จากตลาดเจริญศรีไปยังจุดกลับรถบ้านไม้ค้าง ไม่สวมหมวกกันน็อก นักศึกษาและชาวบ้าน มีความเห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนมักเกิดจากการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นส่วนมาก ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย คือ1) การสร้างการรับรู้และความเข้าใจให้ตระหนักถึงภัยอันตรายของอุบัติเหตุ 2) การเป็นเจ้าของร่วมของชุมชนและภาคีเครือข่าย 3) การได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุไม่ว่าตนเองหรือญาติพี่น้อง 4) รูปแบบกิจกรรมที่ดึงความสนใจ 5) การได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน จากการคิดการทำร่วมกันจนนำไปสู่ผลประโยชน์สาธารณะ และ6) ผู้ที่มีจิตอาสามีเวลาว่าง และรูปแบบมาตรการสร้างความปลอดภัยอย่างมี 4 รูปแบบคือ 1) การปรับปรุงสภาพทางกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อม โดยกำจัดจุดเสี่ยง 2) การรณรงค์ เพื่อสร้างจิตสำนึก 3) การปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กเยาวชน 4) การเชื่อมประสานภาคีเครือข่าย ผลการศึกษาที่นำไปปรับใช้ที่เป็นรูปธรรม เช่น ตลาดเจริญศรีซึ่งเป็นเอกชนปรับปรุงคลองระบายน้ำของกรมทางหลวงเป็นพื้นที่จอดรถ ตำรวจเข้ามาจัดระเบียบ กวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถย้อนศร กรมทางหลวง ตั้งแท่งแบริเออร์ที่จุดกลับรถหนองโกเพื่อให้เฉพาะรถเล็กกลับได้ ตั้งแท่งคอนกรีตจากหัวเกาะกลางที่จุดโรงเรียนบ้านศรีไคออกไป 90 เมตร เพื่อไม่ให้กลับรถตรงทางแยก ติดตั้งไฟกระพริบเตือนทางโค้งบัววัด ทำลูกระนาดชะลอความเร็วและการติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังรถบรรทุกเข้าออกใกล้กับโรงสีข้าวเอกไพบูลย์

คำสำคัญ การมีส่วนร่วม รูปแบบมาตรการ การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน

หัวหน้าคณะวิจัย

พันตำรวจโท กิตติวัฒน์ ฉัตรศรีโพธิ์

คณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ที่อยู่ : มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

85 ต.เมืองศรีไค อ.วารินชำราบ

จ.อุบลราชธานี 34190

Email : kittiwat95@windowslive.com

Models and Measures of Road Safety Promotion : Case Study of the Highway No 24 in Warin Chamrab District of Ubon Ratchathnai Province

Abstract

This research is based on Mixed Methods of quality and quantity research, with emphasis on Participatory Action Research (PAR). The main objective is to study the dangerous points on Highway Number 24; the car/motorcycle driving behavior of students and local residents; the students' and local residents' attitude toward road dangers; the factors affecting road safety culture creation through public participation; to identify appropriate measures to promote road safety culture through public participation. The area of study stretches from Charoensri Market Intersection to Ubon Ratchathani University campus totally eight kilometers. Related agencies and organizations are Mueangsrikhai Sub district Municipality, Saensuk Sub district Municipality, That Sub district Administrative Organization, Warin Chamrab police, highway police, Highway Department, Ubon Ratchathani University, Sirindhorn Public Health College, dormitories, Charoensri Market, shops and rice mills. The main target groups are students and local residents of communities along the Highway Number 24 in Warin Chamrab District of Ubon Ratchathani Province. The main research methodology is an active workshop to promote mutual understanding of participants. Data collection is conducted through public participation, interviews, and tape recording. There are also regular meetings among research team members so as to identify concrete models and measures.

The results show that there are 8 dangerous spots: (1) in front of Charoensri Market (double parking and parking disorder); (2) U-turn spot at Maikhang Village near Charoensri Market (driving in the reversing direction); (3) U-turn spot in front of Laemthong Rice Mill (no warning sign of trucks getting in and out), (4) Nongko U-turn spot in front of the Rice Mill (main cause of car accidents at this sport is narrow road and there is no space for a car to reduce its speed before making U-turn and being hit by a following car); (5) sharp curve at Buawat Village (speedy traffic but no warning signboard), (6) U-turn spot in front of the 7th Regional Public Health Office (driving in the reversing direction and unclear traffic lanes); and (7) traffic light spot in front the main gate A 1 of Ubon Ratchathani University campus (driving in the reversing direction into the campus, and (8) U-turn spot in front of Srikhai Village (not enough space for the traffic and not wearing helmet). The result shows that students and local residents believe traffic rule violation is the main cause of road accidents. They are willing to participate in road safety creating activities if they have free time and the activities are interesting enough. Four models of road safety promotion with public participation are recommended. First, to improve road conditions and to identify the risky spots in the area. Second, to promote the public awareness of road safety with a variety of activities. Third, to promote traffic disciple among children and young people in this area. Four, network expansion. There are also concrete recommendations from the result. For example, sewage in front to Charoensri Market should be improved to provide more space for parking lots. Police should take an active role in enforce the traffic law. Highway police should setup barriers at Nong Ko U-turn point and only small cars should be allowed to make a U turn. Barriers should be set up in front of Bansrikhai School to prevent the drivers from making a U turn. Flash lights should be installed at Buawat Curve. Speed bumpers should be constructed. There should be also warning signs before the entrance to Ekpaiboon Rice Mill, for instance.

Keywords : public participation, models and measures, road safety promotion

Head of Research Team

Pol.Lt.Col. Kittiwat Chatsripho

Faculty of Law,

Ubon Ratchathani University

Address : Ubon Ratchathani University,

85 Sathonlamark Rd.,

Warin chamrap,

Ubon Ratchathani 34190

Email : kittiwat95@windowslive.com

บทนำ

นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย ได้กล่าวระหว่างการประชุมสัมมนาในเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้การขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เมื่อวันที่ 28-29 มีนาคม 2556 ณ โรงแรมมารวยการ์เด้น กรุงเทพมหานคร ว่า “การรายงานสถานการณ์ประเมินตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด (สอจร.) พ.ศ.2554” ว่าในทุกๆชั่วโมงของทุกๆวันมีคนไทย 2 คนต้องเสียชีวิตไปเพราะอุบัติเหตุบนท้องถนน ในปี 2554 คนไทย 14,033 คน เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุจราจร แต่ในขณะที่องค์การอนามัยโลกประมาณการเสียชีวิตของคนไทยว่าสูงถึง 26,000 คน หรือคิดเป็นอัตราการตาย 38.1 คน ต่อประชากร 100,000 คน อยู่ในอันดับ 3 ของโลก ซึ่งเป็นการเสียชีวิตลำดับที่ 3 ของคนไทย ยังไม่มีท่าทีว่าจะลดน้อยลง ตามที่รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาในวันที่ 24 สิงหาคม 2554 ว่าจะ “ลดอุบัติภัยและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือน้อยที่สุด ส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทางและการใช้การขนส่งอย่างปลอดภัยโดยน้อมนำหลักการแก้ไขปัญหาจราจรตามแนวพระราชดำริไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังและถือเป็นวาระแห่งชาติ ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ” ซึ่งตามรายงานดังกล่าวยังระบุว่าจังหวัดอุบลราชธานีเกิดอุบัติเหตุจราจร 13,675 ครั้ง เสียชีวิต 804 คน บาดเจ็บ 19,745 คน ซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด มีอัตราการเสียชีวิต 44.55 คนต่อประชากร 100,000 คน สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สถานีตำรวจภูธรวารินชำราบ ระหว่างปี พ.ศ.2551-2553 บนทางหลวง 24 ตั้งแต่แยกตลาดเจริญศรี ถึงมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น 49 ครั้ง เสียชีวิต 11 คน จะเห็นได้ว่าจังหวัดอุบลราชธานีมีแนวโน้มของอุบัติเหตุสูงและรุนแรง โดยเฉพาะถนน 24 จากตลาดเจริญศรีถึงมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ซึ่งมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย เช่น ปัญหาจากสภาพถนน ป้ายจราจร และพฤติกรรมการขับขี่ เช่น จุดกลับรถแคบเกินไปไม่มีช่องละชอกลับรถ ไม่มีป้ายเตือน ไฟกระพริบเตือน และพฤติกรรมการขับขี่รถที่ไม่เคารพกฎจราจร เช่น ขับย้อนศร ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกกันน็อก เป็นต้น แม้ว่าใน พ.ศ. 2554 ตำรวจจับกุมผู้ขับขี่เมาแล้วขับ 4,725 ราย ไม่สวมหมวกกันน็อก 151,936 ราย ขับรถเร็ว 24,153 ราย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 45,512 ราย ซึ่งเป็นสถิติการจับกุมค่อนข้างสูง แต่อุบัติเหตุก็ยังไม่ลดลง การบังคับใช้กฎหมายของตำรวจบนทางหลวงหมายเลข 24 ก็ทำไม่ได้อย่างเต็มที่ เพราะผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ค่อยให้ความร่วมมือและยังตำหนิการจับกุมของตำรวจทางเฟสบุ๊คด้วยซึ่งก็สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น.1 ของวิสัญ วงษ์อินทร์ (2541) พบว่า ตำรวจจราจรไม่บังคับใช้กฎหมายเคร่งครัดจริงจัง ขาดการตรวจสอบควบคุมดูแลจากผู้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิดและยังมีปัจจัยเงื่อนไขอื่นทำให้การบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มที่เนื่องมาจากปัญหาภายในหน่วยงานของตำรวจเอง และงานวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการกระทำผิดกฎจราจรศึกษากรณีจังหวัดหนึ่งในภาคใต้ ของเชาว์ ผอมนะ (2548) พบว่า เกิดจากจำนวนเจ้าหน้าที่

กิจกรรมรณรงค์สวมหมวกกันน็อกที่ตลาดเจริญศรี

มีไม่เพียงพอ การแบ่งกำลังไปทำหน้าที่รักษาความสงบและป้องกันอาชญากรรม ขาดเครื่องมืออุปกรณ์ เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว การบริหารงานด้านจราจรไม่มีแผนงานที่ชัดเจน การตั้งจุดตรวจจับไม่ครอบคลุมเวลา สถานที่ แผนการตรวจไม่ต่อเนื่อง ส่วนผลการศึกษาวิจัยเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย ศึกษาเฉพาะกรณีการใช้หมวกนิรภัย ของสิริชัย มาสิลีรังสี (2541) พบว่า การใช้หมวกนิรภัยจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพหากเจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง จับกุมปรับผู้ที่ฝ่าฝืนตลอดเวลาโดยไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลหรือช่วงเวลา และงานวิจัย เรื่อง ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย ศึกษากรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ของสงคราม เสงี่ยมพักตร์ (2549) พบว่า สถิติการตายจากการขับขี่เมาแล้วขับอยู่ในเกณฑ์สูงมาก เนื่องมาจากสาเหตุไม่มีการตรวจจับผู้ดื่มเมาแล้วขับอย่างต่อเนื่อง ขาดการกำหนดเงื่อนไขด้านเวลา สถานที่การตั้งจุดตรวจจับ

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย (ก) นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล ด้าน การจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย อธิบายว่า ปัจจัยหลักๆที่เกี่ยวเนื่องกันซึ่งรวมกันเป็นห่วงโซ่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีอยู่ด้วยกัน 3 กรณีคือ เรื่อง “คน” ถ้าคิดเปรียบเทียบเป็นร้อยละแล้ว คนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 95 ถนนและสิ่งแวดล้อมร้อยละ 28 รถที่นำมาใช้ขับขี่ร้อยละ 8 ตามลำดับ และรัฐบาลได้ประกาศนโยบายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 และกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ และได้จัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์(Strategic Map) เพื่อเป็นกรอบในการขับเคลื่อนเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน ภายในปี พ.ศ. 2563 วางมาตรในการขับเคลื่อนตามนโยบายดังกล่าว ใน 8 ประเด็นหลักคือ 1)การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 2)การลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ 3) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย 4)การปรับพฤติกรรมการใช้ความเร็ว 5)การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย 6)การพัฒนาสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนน 7) การพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ และ 8)การพัฒนาระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูล (ข) แนวคิดบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นหนึ่งในการจัดการความปลอดภัยทางถนนตาม “ยุทธศาสตร์ 5E” ซึ่งประกอบด้วย1) “มาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร.” “3ม.” คือ เมาไม่ขับรถ ใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และขับขี่มอเตอร์ไซค์อย่างปลอดภัย “ 2 ข.” คือ คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ พกใบขับขี่ทุกครั้งที่ขับรถ “1 ร.” คือ ขับรถด้วยความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด 2) มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ปรับปรุงแก้ไขถนนที่เป็นจุดเสี่ยง ทางโค้ง ทางแยก ป้ายสัญญาณ ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง 3) ทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) 4) การให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education Public Relation and Participation) โดยเฉพาะ กลุ่มเยาวชน นักเรียน นักศึกษา เพื่อสร้างวินัยเคารพกฎจราจร ตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่ 5) ด้านการประเมินผลและพัฒนาระบบฐานข้อมูล (Evaluation) เพื่อนำไปใช้กำหนดนโยบายและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ดังตัวอย่างจากงานวิจัย ของ วชิระ กาญจนวิภาดา (2551) พบว่า การบังคับใช้กฎหมาย“มาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร.” ในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ของจังหวัดลำพูนใน ปี พ.ศ.2549 ถึง 2551 เมื่อเปรียบเทียบผลพบว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลง ประชาชนให้ความร่วมมือปานกลาง จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตลดลง และพอใจการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ ควรมีการกวดขันอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่องจริงจังเคร่งครัดไม่เลือกปฏิบัติไม่เฉพาะในช่วงเทศกาลเท่านั้น และงานวิจัยของ วิสัญ วงค์อินทร์ (2530) พบว่า กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความประสงค์ให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการจราจรตามที่เป็นอยู่ ความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดประเภทข้อห้าม(Mala Prohibita) ตามที่กฎหมายบัญญัติและกำหนดโทษไว้ การบังคับใช้กฎหมายจราจรคือการบังคับให้ผู้ใช้รถรถใช้ถนนปฏิบัติตาม กฎ ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่ง เพื่อเป็นการสร้างวินัยการขับขี่ ความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน จากอุบัติเหตุซึ่งการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจยังไม่บังคับใช้กฎหมาย

อย่างเคร่งครัด ขาดการควบคุมตรวจสอบการบังคับใช้กฎหมายจากผู้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิด เป็นต้น (ค) แนวคิดการกำจัดจุดเสี่ยงบนถนน คือ แก้ไขปรับปรุงถนนจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งในยุทธ์ศาสตร์ 5E ในการจัดการความปลอดภัยทางถนนอันเนื่องมาจากสาเหตุมาจากความบกพร่องของถนน เช่น จุดกลับรถที่ไม่เหมาะสมแคบเกินไป ไม่มีช่องชะลอกลับรถ ไม่มีสัญญาณไฟกระพริบเตือน เป็นต้น ตัวอย่างเช่นงานวิจัยของของพิชัย ธานีรณานนท์ และคณะ (2546) พบว่า การปรับปรุงถนนและสิ่งแวดล้อมบริเวณโครงข่ายถนนที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายนั้น สามารถป้องกันอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของถนนได้ตามหลักปรัชญาการป้องกันไว้ดีกว่าแก้ไขถือเป็นการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในเชิงรุก (ง) งานวิจัยของต่อศักดิ์ ปานกลิ่นพุฒ (2542) เอกชัย ไขแสง (2535) อาภรพันธ์ จันทร์สว่าง (2522) และพัฒ บุญยรัตพันธ์ (2527) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมการจัดการปัญหาบนท้องถนน มีข้อค้นพบสำคัญคือ การมีส่วนร่วมหมายถึง ประชาชน ชุมชน หน่วยงานภาครัฐหรือเอกชน ที่มีความสมัครใจเข้ามาในฐานะส่วนตัวหรือฐานะที่เป็นผู้แทนหน่วยงาน ในกิจกรรมอันเกี่ยวกับเป็นประโยชน์สาธารณะจะเป็นทางการหรือไม่เป็นทางการก็ได้ เช่น ร่วมให้ข้อมูล ให้ข้อคิดเห็น ร่วมกิจกรรม ตัดสินใจ การศึกษาค้นคว้า วางแผนงาน หรือโครงการ กำหนดมาตรการ เพื่อขจัดหรือแก้ปัญหาของชุมชน หรือตอบสนองความต้องการของชุมชน รวมทั้งร่วมรับผิดชอบและประโยชน์ด้วย ตัวอย่างเช่น งานวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาคมมหาวิทยาลัยมหาสารคามเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุยานพาหนะในมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ของชำนาญ มีนิยม (2549) พบว่า ทีมงานที่ร่วมขับเคลื่อนประกอบด้วย กลุ่มบุคคลากรมหาวิทยาลัย กลุ่มนิสิต เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ร่วมมือกันขจัดจุดเสี่ยง 10 จุด บนทางหลวงชนบทหมายเลข 2202 มีบทบาทสำคัญต่อการร่วมกันกำหนดแนวทางและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุยานพาหะนะในมหาวิทยาลัย เช่น การอบรมให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย การจัดทำป้ายเตือน สัญญาณไฟจราจร และสัญญาณไฟกระพริบแจ้งเตือนจุดเสี่ยง

ดังนั้น การสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมและสนับสนุนมาตรการทางกฎหมาย ก็จะสามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ ทีมวิจัยซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมทางหลวง ตำรวจภูธรวารินชำราบ ตำรวจทางหลวง เทศบาลตำบลเมือศรีไค เทศบาลตำบลแสนสุข และเทศบาลตำบลธาตุ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร และภาคเอกชน ได้แก่ ชุมชน แกนนำชุมชน หอพัก ตลาดเจริญศรี โรงสีข้าว เป็นต้น ได้ร่วมกันศึกษาสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยทางถนน 24 พฤติกรรมการขับขี่รถของนักศึกษาและชาวบ้าน ทัศนคติของนักศึกษาและชาวบ้านต่อความไม่ปลอดภัยทางถนน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัย และรูปแบบมาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม ซึ่งผลที่คาดว่าจะได้รับคือข้อมูลเชิงลึกสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยทางถนน 24 มาตรการทางสังคมที่ทุกภาคส่วนร่วมกันกำหนด ได้ชุดความรู้เป็นรูปธรรมกล่าวคือ ผู้เข้ามาร่วมโครงการวิจัยทุกระดับ อาทิเช่น ประชนในชุมชน ผู้นำชุมชน เครื่องข่ายที่เป็นตำรวจ กรมทางหลวง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ได้เข้าใจกระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนทุกขั้นตอนจากกิจกรรมไปพร้อมๆกัน สามารถนำความรู้ไปใช้ประโยชน์เพื่อชุมชน เกิดกลุ่มแกนนำคนทำงานในชุมชนสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยใช้เวลาศึกษาวิจัย 1 ปี 4 เดือน เริ่มตั้งแต่ 6 ธันวาคม 2554 ถึง 31 มีนาคม 2556

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน(Mixed Method) ระหว่างการวิจัยเชิงคุณภาพกับการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้วิธีวิทยาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR)) เพื่อศึกษาสภาพการณ์ความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข 24 พฤติกรรมการขับขี่รถของนักศึกษาและชาวบ้าน ทัศนคติของนักศึกษาและชาวบ้านต่อความไม่ปลอดภัยทางถนน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และหารูปแบบมาตรการที่เหมาะสมในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม มีรายละเอียดการดำเนินการวิจัย ดังนี้

พื้นที่ศึกษา คือ ทางหลวงหมายเลข 24 จากสี่แยกตลาดเจริญศรี ถึงมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะทาง

ประมาณ 8 กิโลเมตร ครอบคลุม 3 ตำบล คือ ตำบลแสนสุข ตำบลธาตุ และตำบลเมืองศรีไค ชุมชนสองข้างทาง ตลาดเจริญศรี มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร หมู่บ้าน อาทิ บ้านไม้ค้าง บ้านทุ่งเดิ่น บ้านหนองโก บ้านบัววัด บ้านศรีไค เป็นต้น

ลงพื้นที่สัมภาษณ์สภาพปัญหาอุบัติเหตุเกิดขึ้นในชุมชน

กลุ่มประชากรภาคีเครือข่ายที่เข้าร่วมวิจัย รวม 655 คน แบ่งเป็น การวิจัยเชิงคุณภาพ 55 คน และการวิจัยเชิงปริมาณ 600 คน ประกอบด้วย (ก)หน่วยงานราชการท้องถิ่น ได้แก่ รองนายกเทศบาลตำบลเมืองศรีไคและเทศบาลตำบลแสนสุข นายกเทศบาลตำบลธาตุ สารวัตรตำรวจภูธรวารินชำราบ สารวัตรตำรวจทางหลวงอุบล อพปร. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หมวดการทางวารินชำราบ (ข)สถาบันศึกษาและโรงเรียน ได้แก่ อธิการบดี อาจารย์และนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านบัววัดและบ้านธาตุ รวมทั้ง พยาบาลจากวิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร (ค) ตัวแทนเอกชน ได้แก่ เจ้าของหอพัก ผู้จัดการตลาดเจริญศรี และเจ้าของโรงสีข้าวแหลมทองอุบลและโรงสีข้าวเทิดไทย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

การวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมายการ จัดการความปลอดภัยทางถนน จำนวน 55 คน แบ่งเป็น (1) ตัวแทนองค์กร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางหลวงหมายเลข 24 จำนวน 18 คน ได้แก่ ตัวแทนหน่วยงานราชการ สถาบันศึกษาและโรงเรียน (3) ผู้ที่ใช้รถใช้ทางหลวงหมายเลข 24 ที่สัญจรระหว่างตลาดเจริญศรีถึงมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เป็นประจำ ได้แก่ นักเรียน นักศึกษา อาจารย์ รวมทั้งชุมชน ร้านค้า ใกล้กับจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ จำนวน 20 คน

การวิจัยเชิงปริมาณ ผู้เข้าร่วมกระบวนการวิจัยประกอบด้วย นักศึกษาและชาวบ้านที่ใช้รถใช้ถนน จำนวน 600 คน ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถ มาตรการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข 24 แบ่งเป็น (1) ในเขตพื้นที่ตำบลเมืองศรีไค เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี/วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร 132 คน เป็นชาวบ้านในชุมชน 68 คน (2) ในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข เป็นนักศึกษา 48 คน ประชาชน 152 คน และ(3) ในเขตพื้นที่ตำบลธาตุ เป็นนักศึกษา 114 คน ประชาชน 86 คน

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

ระยะเตรียมการ

1) ลงพื้นที่ศึกษาสถานการณ์ของอุบัติเหตุ สภาพการณ์ของทางหลวงหมายเลข 24 เอกสารข้อมูลพื้นฐานของ อบต. เทศบาล ประวัติการบำรุงทางหลวงหมายเลข 24 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจากพนักงานสอบสวน และจัดทำแผนจำลอง เขียนสัญลักษณ์ต่างๆลงบนแผนที่ เช่น จุดทางโค้ง และจุดกลับรถ เพื่อนำไปกำหนดจุดเสี่ยง

2) จัดเวทีระดมสมองเพื่อประเมินจุดเสี่ยงร่วมกับชุมชน อพปร. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักศึกษา อาจารย์มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี /วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร ครู โรงเรียนบ้านธาตุ โรงเรียนบ้านศรีไค และโรงเรียนบ้านบัว

วัด พยาบาลศูนย์อนามัยที่ 7 ตำรวจภูธรวารินชำราบ ตำรวจทางหลวงอุบลราชธานี กรมทางหลวง เทศบาลตำบลเมือศรีไค เทศบาลตำบลแสนสุข เทศบาตำบลธาตุ และใช้กระดาษสีแปะลงบนแผนที่จำลองแทนสัญลักษณ์จุดเสี่ยงเรียงลำดับจากอุบัติเหตุเบาไปหาหนัก

3) จัดเวทีพัฒนาโจทย์วิจัย ประกอบด้วย ตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธรวารินชำราบ ครูโรงเรียนบ้านบัววัด โรงเรียนบ้านธาตุ ศูนย์อนามัยที่ 7 ผู้ใหญ่บ้าน โดยเชิญแพทย์และผู้มีประสบการณ์ในแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จมาแล้วมาเป็นวิทยากรถ่ายทอดความรู้

4) จัดเวทีชี้แจงความเป็นมา วัตถุประสงค์โครงการ สร้างความเข้าใจกับผู้ร่วมการวิจัย ประกอบด้วย นักศึกษาอาจารย์มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร พยาบาลวิชาชีพศูนย์อนามัยที่ 7 ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านบัววัด โรงเรียนบ้านธาตุและโรงเรียนบ้านศรีไค ตำรวจภูธรวารินชำราบ ตำรวจทางหลวง นายกเทศบาลตำบลเมือศรีไค ประธานสภาเทศบาลตำบลแสนสุข และนายกเทศบาลตำบลธาตุ เจ้าของตลาดเจริญศรี มีกรรมมีการแสดงดนตรีโปงลาง การทดสอบความรู้กฎจราจรและมอบรางวัลให้ผู้ตอบถูก

5) จัดเวทีออกแบบเครื่องมือเก็บข้อมูลวิจัย ประกอบด้วย ชุมชนและหน่วยงานต่างๆ

ระยะปฏิบัติการ

1) ลงพื้นที่เก็บข้อมูล สัมภาษณ์เจาะลึก กับ อธิการบดีมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี นายกเทศบาลตำบลธาตุ หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรศรีไค หัวหน้าหมวดการทางวารินชำราบ นายกเทศบาลตำบลเมืองศรีไค ผู้อำนวยการศูนย์อนามัยที่ 7 หน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน 1669 นายกเทศบาลตำบลแสนสุข ผู้จัดการและแม่ค้าตลาดเจริญศรี ผู้นำชุมและสมาชิกเทศบาลตำบลธาตุ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุบนถนน ใช้แบบสำรวจทัศนคติต่อความไม่ปลอดภัยทางถนน กับ นักศึกษาและชุมชนรอบม.อุบลฯ ปั้มน้ำมัน ปตท. บ้านไม้ค้าง และตลาดเจริญศรี ใช้เวลาเก็บรวบรวมข้อมูล 2 สัปดาห์

2) การจัดทำแผนปฏิบัติการ นำผลวิเคราะห์ไปจัดทำแผน ประกอบด้วย ประชาชนและผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี กรมทางหลวง เทศบาล ภาคเอกชน ได้แก่ ผู้จัดการตลาดเจริญศรี หอพัก โรงสีข้าว ผู้นำชุมชน และนักศึกษา ก่อนส่งแผนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง ตำรวจ เทศบาล ม.อุบลฯ ขนส่งจังหวัด ตลาดเจริญศรี เป็นต้น เพื่อดำเนินการต่อไป

3) การแปลงมาตรการการสร้างความปลอดภัยทางถนนสู่การทดลอง คือ การนำแผนปฏิบัติการที่ร่วมกันจัดทำขึ้นไปสู่การปฏิบัติจริง อาทิเช่น การติดตั้งป้ายห้ามจอดรถซ้อนคัน ห้ามกลับรถ ป้ายรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยใส่หมวกกันน็อก การติดป้ายไวนิลรณรงค์ริมถนน การอบรมเชิงปฏิบัติการและการปลูกฝังวินัยจราจรแก่เด็กโรงเรียนชั้นประถม

4) การนำแผนไปทดลองปฏิบัติการและติดตามผล เช่น การอบรมปลูกฝังวินัยจราจรกับนักเรียนชั้นประถม เพื่อให้เด็กได้เรียนรู้การขับขี่อย่างปลอดภัย การปฏิบัติตาม

จัดประชุมเพื่อติดตามผลการนำมาตรการไปปฏิบัติที่ตลาดเจริญศรี

กฎจราจร ผู้เข้าร่วมกิจกรรมประกอบด้วย ชุมชน ครู นักเรียน นักศึกษา ม.อุบลฯ ตำรวจชุดมวลชนสัมพันธ์ และจัดเวทีสัญจรติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง ตำรวจ ตลาดเจริญศรี เป็นต้น เพื่อทราบปัญหาและอุปสรรคและนำมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน คือ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย มิติด้านจุดเสี่ยง พฤติกรรมการขับขี่รถ ทัศนคติต่อความไม่ปลอดภัยทางถนน ปัจจัยที่มีผลต่อการร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และรูปแบบมาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม และการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ เพื่อหาค่าเฉลี่ย ร้อยละ

ผลการวิจัย

1. บริบทพื้นที่

ทางหลวงหมายเลข 24 มีความยาว 438 กิโลเมตร เริ่มต้นจากแยกต่างระดับ ตำบลสีคิ้ว อำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา พาดผ่านพื้นที่ จังหวัดบุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ สิ้นสุดที่กิโลศูนย์บริเวณหาดสวนยาสะพานเสรีประชาธิปไตยข้ามแม่น้ำมูล อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นทางแผ่นดินที่อยู่ในความรับผิดชอบดูแลของกรมทางหลวงตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535 เฉพาะจากแยกตลาดเจริญศรี ถึงมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร เป็นถนน 4 เลน มีเกาะกลาง ติดไฟส่องสว่าง เป็นเส้นทางสัญจรทั่วไปและการขนส่งสินค้าเกษตรอุตสาหกรรม ระหว่างอำเภอเดชอุดมกับจังหวัดอุบลราชธานี ถนนพาดผ่านครอบคลุม 3 ตำบล คือ ตำบลแสนสุข ตำบลธาตุ และตำบลเมืองศรีไค ตลาดเจริญศรี ชุมชน หมู่บ้าน อาทิ บ้านไม้ค้าง บ้านทุ่งเดิ่น บ้านโนนสมบูรณ์ บ้านหนองโก บ้านบัว บ้านหนามแท่ง บ้านศรีไค มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร ซึ่งสภาพทางภูมิศาสตร์ของชุมชน หมู่บ้าน ที่ตั้งอยู่สองด้านของถนนมีลักษณะเป็นที่ราบกึ่งเมืองกึ่งชนบท กล่าวคือ เป็นพื้นที่ทำการเกษตร เช่น ทำนา ทำไร่ พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม โรงสีข้าว ร้านค้า ร้านอาหาร และหอพักมีมากกว่า 300 แห่ง มีประชากรแฝงที่เป็นนักศึกษาและคนต่างถิ่นเข้ามาอาศัยอยู่ในเขต ตำบลเมืองศรีไคมากกว่า 300% ของประชากรในพื้นที่ซึ่งมีอยู่ 7,443 คน ตำบลธาตุมีมากกว่า 40 % ของประชากรซึ่งมีอยู่ 5,626 คน นำรถทุกประเภทเข้ามาใช้ในชุมชน รถจักรยานยนต์ที่วิ่งเข้า-ออก ม.อุบลฯ กับทางหลวงหมายเลข 24 เฉลี่ย 4,000- 5,000 เที่ยวต่อวัน

2. สถานการณ์ความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข 24

1) พบว่า มีจุดเสี่ยงรวม 8 จุด คือ (1) จุดกลับรถบ้านหนองโก เป็นจุดกลับรถที่แคบ ไม่มีช่องชะลอกลับรถจุดนี้ มีลักษณะเป็นรูปหัวกระสุน ไม่มีป้ายห้ามกลับรถบรรทุกซึ่งจุดนี้ตอนที่เริ่มสร้างถนนไม่ได้ออกแบบมาสำหรับเป็นจุดกลับรถ แต่ชาวบ้านมาเปิดเป็นจุดกลับรถกันเองก่อน แล้วจึงขอให้กรมทางหลวงอนุญาต รถบรรทุกขนาดใหญ่มักวิ่งมากลับรถตรงจุดนี้ ทำให้กีดขวางทางจราจรเพราะระยะรัศมีการกลับรถกว้าง จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยถึงสัปดาห์ละ 2–3 ราย เวลาที่ เกิดอุบัติเหตุประมาณ 17.00 น.–21.00 น. ช่องทางขาเข้าจังหวัดอุบลราชธานีมากกว่าทางไปมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุมักเป็นการชนท้ายรถที่กำลังชะลอความเร็วเพื่อกลับรถ หรือชนท้ายรถที่กำลังเบี่ยงออกจากรถที่กำลังชะลอกลับรถอยู่ บางรายเกิดอุบัติเหตุชนท้ายกันหลายคัน (2) จุดกลับรถบ้านไม้ค้าง เป็นจุดกลับรถที่แคบ ไม่มีช่องชะลอกลับรถจุดนี้ มีลักษณะเป็นรูปหัวกระสุนเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ ส่วนมากเกิดจากรถจักรยานยนต์ที่ขับย้อนศรมาจากทางตลาดเจริญศรีมาที่จุดกลับรถเพื่อจะข้ามไปยังช่องทางฝั่งตรงข้าม และชนกับรถที่วิ่งมาจากทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีด้วยความเร็ว ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุมักจะมีรถอื่นที่กำลังกลับรถอยู่กลางถนนด้วย (3) จุดหน้าตลาดเจริญศรี อุบัติเหตุมักเกิดจากการจอดรถซ้อนคันริมถนนไม่เป็นระเบียบกีดขวางทำเสียช่องทางจราจรไปรถที่วิ่งผ่านมาหลบหลีกไม่พ้นจึงเฉี่ยวชนกันขึ้น (4) จุดแยกไฟแดงหน้าประตู A1 ทางเข้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเกิดจากการขับย้อนศรจากถนนของหอพักดีจริงแมนชัน เพื่อตรงไปใน ม.อุบลฯ จุดนี้ไม่มีไฟสัญญาณจราจรให้รถที่ออกจากหอพักรอเพื่อจะขับตรงไปใน ม.อุบลฯ (5) จุดทางโค้งบ้านบัววัด เป็นจุดที่ไม่มีไฟกระพริบเตือน เครื่องหมายให้ชะลอความเร็ว อุบัติเหตุเกิดขึ้นตรงจุดนี้ส่วนมากเกิดจากรถที่วิ่งมาด้วยความเร็วหลุดโค้งพุ่งชนกับเสาไฟฟ้าที่เกาะกลางถนน ราวเหล็กกั้นโค้ง

สภาพพื้นที่ริมถนนบริเวณหน้าตลาดเจริญศรีก่อนดำเนินโครงการ

บางรายเกิดจากรถจักรยานยนต์จากบ้านวัดวิ่งตัดหน้า (6) จุดกลับรถหน้าศูนย์อนามัยที่ 7 เป็นจุดกลับรถที่อยู่ติดกับสถานที่ราชการหลายหน่วยงาน เป็นชุมทางเข้าชุมชนหมู่บ้าน หอพักอยู่ มีรถวิ่งผ่านจุดนี้มากในช่วงเวลาเร่งด่วน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มักเกิดจากการขับรถย้อนศรเข้าหอพัก เวลาที่เกิดอุบัติเหตุประมาณ 17.00 – 19.00 นาฬิกา (7) จุดกลับรถสุดเกาะโรงเรียนบ้านศรีไค เป็นจุดกลับรถที่แคบ ไม่มีช่องชะลอกลับรถจุดนี้ มีลักษณะเป็นรูปหัวกระสุน ไม่มีไฟกระพริบเตือน เป็นจุดตรงกับแยกเข้าถนนสายรองสองด้าน อุบัติเหตุมักเกิดจากรถที่วิ่งออกมาจากถนนสายรอง ตัดหน้ารถที่วิ่งทางตรงมุ่งหน้าไปทางอำเภอเดชอุดม บางรายชนท้ายรถคันที่กำลังชะลอความเร็วเพื่อกลับรถ (8)จุดกลับรถโรงสีข้าวแหลมทองอุบล อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเกิดจากรถบรรทุก 10 ล้อ ที่วิ่งเข้าออกจากโรงสี มายังถนนสายหลัก ชนกับรถที่วิ่งมาทางตรง จุดนี้ไม่มีป้ายเตือน ไม่มีไฟกระพริบเตือน

3. พฤติกรรมการขับขี่รถของนักศึกษาและชาวบ้าน **พบว่านักศึกษาและชาวบ้าน** ร้อยละ 3.01–4.00 ซึ่งอยู่ในระดับมาก ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจร[1] คือ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง จอดรถในที่ห้ามจอดบนถนน แซงรถในที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามแซง เช่น บนสะพาน เส้นทึบ ทางแยก เป็นต้น ขับรถจักรยานยนต์ซ้อน 3 คน พูดคุยโทรศัพท์ในขณะขับรถแซงรถอื่นไม่ให้สัญญาณก่อน ขับตามหลังรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด และร้อยละ 4.26–4.45 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด มีพฤติกรรมขับรถย้อนศร ไม่ใส่หมวกกันน็อก ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย บริเวณที่ขับรถย้อนศรมาก คือหน้าศูนย์อนามัยที่ 7 หน้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี จากตลาดเจริญศรีไปที่จุดกลับรถบ้านไม้ค้าง

4. ทัศนคติของนักศึกษาและชาวบ้านต่อความไม่ปลอดภัยทางหลวงหมายเลข 24 ผู้ใช้ถนนเส้นนี้เป็นประจำคิดว่า มีความปลอดภัยมากกว่าที่ผ่านมา เพราะผิวถนนมีความเรียบ และเป็นถนนที่มีแสงสว่าง ขณะที่ผู้ใช้ถนนเส้นนี้ในบางครั้ง (3 – 4 ครั้ง/ สัปดาห์) กลับมีคิดว่าไม่ค่อยปลอดภัย เนื่องจากปริมาณรถที่มากขึ้น ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ และผิวถนนในบางช่วงยังมีจุดที่ขรุขระอยู่ และยังมีความคิดเห็นอื่นๆ เช่น การนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคง แข็งแรง อุปกรณ์ไม่ครบถ้วนมาขับขี่บนถนนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ สิ่งของวางไว้ที่ตะกร้าหน้ารถจักรยานยนต์ทำให้บดบังแสงไฟของรถที่กำลังขับขี่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ การฝ่าฝืนกฎจราจรรู้สึกว่าจะไม่ปลอดภัย และทำให้ผู้อื่นไม่ปลอดภัยไปด้วย และบางครั้งมีความจำเป็นที่ต้องฝ่าฝืนกฎจราจร จากข้อคิดเห็นที่กล่าวมาทั้งหมดชี้ให้เห็นว่าถนน 24 อยู่ในระดับที่ไม่ ปลอดภัย และหากมีการซ่อมแซมผิวจราจรให้เรียบ ติดไฟส่องสว่างให้เพียงพอจะทำให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น อุบัติเหตุที่เกิดจะมาจากความประมาทและการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่เอง จึงควรที่จะรณรงค์ให้มีตรวจสภาพรถทุกครั้งก่อนจะนำออกไปขับขี่และรักษากฎจราจรโดยเคร่งครัด

5. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ (1) การสร้างการรับรู้และความเข้าใจให้ตระหนักถึงภัยอันตรายของอุบัติเหตุเป็นแรง

[1]คำว่า “นักศึกษา” หมายถึงนักศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร และนักเรียน “ชาวบ้าน” หมายถึงบุคคลทั่วไปทุกสาขาอาชีพยกเว้นนักศึกษา เช่น ข้าราชการ ทหาร ตำรวจ พนักงานของรัฐ เป็นต้น

กระตุ้นให้เข้าร่วมกิจกรรม เช่น การรณรงค์รูปแบบต่างๆ (2) การเป็นเจ้าของร่วมของชุมชนและภาคีเครือข่ายของทุกฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่อสังคมตามบทบาทหน้าที่ อาทิเช่น การกำจัดจุดเสี่ยงหน้าตลาดเจริญศรี เจ้าของตลาดเจริญศรีซึ่งเป็นเอกชนยอมลงทุนทำพื้นที่สำหรับจอดรถ ได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวง ตลาดได้ประโยชน์ทางธุรกิจมีผู้เข้ามาเช่าพื้นที่ค้าขายมากขึ้น เพิ่มความสะดวกสบายแก่ชุมชนที่มาใช้บริการด้วย และในขณะเดียวกันการจราจรบริเวณดังกล่าวคล่องตัว ทำให้การบังคับใช้กฎหมายของตำรวจทำได้ง่ายขึ้น 3) การได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุไม่ว่าด้วยตนเองหรือญาติพี่น้องจะเป็นแรงจูงใจเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อแก้ไขให้อุบัติเหตุลดลง (4) รูปแบบกิจกรรมที่เหมาะสมจะสามารถดึงความสนใจให้ร่วมกิจกรรม อาทิเช่น การถือป้ายรณรงค์เดินรอบๆตลาดเจริญศรี การอบรมให้ความรู้กฎจราจรและสอบใบอนุญาตขับขี่ที่ ม.อุบลฯ (5) การได้รับผลประโยชน์จากการร่วมคิด ทำร่วม ในทางตรงหรือทางอ้อมนำจนไปสู่ผลประโยชน์สาธารณะ เช่น การติดตั้งสัญญาณไฟแดงประตู A1 ทางเข้า ม.อุบลฯในพื้นที่ถนนเข้าหอพักดีจริงแมนชันซึ่งเป็นเอกชนเพื่อลดอุบัติเหตุและเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของหอพักเอกชนอื่นใกล้เคียงด้วย 6) การมีจิตอาสา มีเวลาโอกาสที่เอื้อที่จะร่วมกิจกรรมได้โดยไม่กระทบกับการประกอบอาชีพประจำวันหรือหน้าที่การงาน

6. รูปแบบมาตรการการสร้างความปลอดภัยทางถนน 24 ที่เหมาะสม มี 4 รูปแบบคือ ***(1) การปรับปรุงด้านโครงสร้างทางกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่เป็นจุดเสี่ยง*** เช่น เช่น บริเวณทางโค้งบ้านบัววัด ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็วก่อนถึงบริเวณทางท้างโค้งทั้งสองด้านของถนน ป้ายเตือนให้ระวังอุบัติเหตุ ป้ายเตือนระวังมีรถเข้าออกที่มีขนาดใหญ่เพียงพอเห็นได้ชัดเจน บริเวณหน้าโรงสีข้าวแหลมทองอุบล โรงสีข้าวเอกไพบูลย์ ติดตั้งป้ายเตือนให้ระวังอุบัติเหตุรถบรรทุกเข้าออกทั้งสองด้านของถนน และติดไฟส่องสว่างเพิ่มขึ้น ทางแยกบริเวณหน้าศูนย์อนามัยที่ 7 ติดไฟกระพริบเตือน และติดตั้งตีนตะขาบเพื่อชะลอความเร็ว ติดตั้งไฟสัญญาณจราจรหรือไฟกระพริบเตือนพร้อมป้ายเตือนให้ระวังก่อนถึงจุดกลับรถตลอดทางจากสี่แยกตลาดเจริญศรีถึงโรงเรียนบ้านศรีไค ติดตั้งป้ายห้ามจอดซ้อนคัน บริเวณใกล้สี่แยกตลาดเจริญเพิ่มพื้นที่จอดรถบริเวณแยกตลาดเจริญศรีเพื่อลดการจอดรถบนไหล่ถนนโดยขยายพื้นที่เข้าไปด้านในตลาด จุดนี้เจ้าของตลาดเจริญศรีจะเป็นผู้ออกเงินค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งหมด ร่วมกับกรมทางหลวงซึ่งจะเป็นผู้ออกแบบก่อสร้างให้และอนุญาตให้เชื่อมพื้นที่กับเขตทางหลวง ที่จุดกลับรถบ้านหนองโก กรมทางหลวงจะนำแท่งปูนไปปิดเพื่อไม่ให้รถบรรทุกขนาดเกิน 6 ล้อ กลับรถได้จะเว้นช่องสำหรับรถยนต์ปิดอัพและมอเตอร์ไซด์ ***(2) การรณรงค์จริงจังและต่อเนื่องผ่านป้ายคำขวัญ*** อาทิเช่น ติดตั้งป้ายรณรงค์บริเวณด้านหน้าทางเข้าและภายใน มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ทางเข้าวิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี โดยฝ่ายกิจการนักศึกษาร่วมกับสภานักศึกษาทุกๆคณะ ติดตั้งป้ายรณรงค์บริเวณสี่แยกไฟแดงตลาดเจริญศรี ทางโค้งบ้านบัววัด ภายในหมู่บ้านศรีไค บ้านแมค บ้านหนามแท่ง บ้านธาตุ บ้านหนองโก บ้านบัววัด บ้านทุ่งเดิ่น และการเปิดซีดีเสียงตามสายในหอกระจายข่าวของหมู่บ้าน อาทิเช่น บ้านแมค บ้านหนามแท่ง บ้านศรีไค บ้านบัววัด บ้านธาตุ อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยให้เทศบาล ร่วมกับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นดำเนินการ ***(3) การอบรมให้ความรู้กฎจราจรกับผู้ใช้รถใช้ถนน*** อาทิเช่น การอบรมวินัยจราจรให้แก่นักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ประชาชนทั่วไปและสอบใบอนุญาตขับขี่ด้วย โดยสำนักงานขนส่งหวัดอุบลราชธานี ร่วมกับฝ่ายกิจการนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง การปลูกฝังวินัยจราจรแก่เด็กชั้นประถมใน 3 โรงเรียนคือ โรงเรียนบ้านธาตุ โรงเรียนบ้านศรีไค และโรงเรียนบ้านบัววัด โดยครูและทีมวิทยากรตำรวจชุมชนสัมพันธ์วารินชำราบ ***(4) การเชื่อมประสานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน*** เจ้าของตลาดเจริญศรีประสานกับตำรวจภูธรวารินชำราบให้จัดระเบียบการจราจรบริเวณด้านหน้าตลาดเจริญศรีในช่วงเวลาที่เปิดตลาดตั้งแต่ 14.00 นาฬิกา ถึง 20.00 นาฬิกาของทุกๆวัน และเทศบาลตำบลแสนสุข เทศบาลตำบลธาตุ และเทศบาลตำบลเมืองศรีไค ประสานกับทางสถานีตำรวจให้จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ อปพร.เป็นผู้ช่วยเหลือตำรวจในการจัดระเบียบการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบ แขวงการทางจังหวัดอุบลราชธานีร่วมกับมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีสำรวจปริมาณรถเข้าออกหน้าหอพักดีจริงแมนชันเพื่อดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟแดง มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีและเทศบาล ประสานกับตำรวจภูธร

พื้นที่จอดรถริมถนนหน้าตลาดเจริญศรี ภายหลังดำเนินโครงการเสร็จแล้ว

วารินชำราบ กวดขันผู้ขี่รถย้อนศร ไม่สวมหมวกกันน็อก บริเวณด้านหน้า ม.อุบลฯ จุดกลับรถบ้านไม้ค้างใกล้ตลาดเจริญศรี และหน้าศูนย์อนามัยที่ 7 อย่างจริงจังต่อเนื่องในช่วงเวลาที่เหมาะสม

การนำไปใช้ประโยชน์

1. เจ้าของตลาดเจริญศรีซึ่งเป็นภาคเอกประสานขออนุมัติกรมทางหลวงก่อสร้างเพิ่มพื้นที่จอดรถริมถนนหน้าตลาดด้วยงบประมาณของตนเองโดยวางท่อคอนกรีตขนาดใหญ่ในคลองระบายน้ำของกรมทางหลวงแล้วเทคอนกรีตปิดทับ ทำแนวกั้นสำหรับจอดรถยนต์ มีพนักงานรักษาความปลอดภัยของตลาดคอยจัดระเบียบจอดรถของลูกค้าไม่ให้จอดซ้อนคัน ทำให้ลูกค้าที่มาใช้บริการตลาดจอดรถได้สะดวก การจราจรคล่องตัว แก้ไขจุดเสี่ยงแยกตลาดเจริญศรีได้อย่างสมบูรณ์

2. หน่วยงานของกรมทางหลวงแก้ไขข้อบกพร่องและกำจัดจุดเสี่ยงถนน 24 ที่จุดทางโค้งบัววัด ติดตั้งไฟกระพริบเตือน ป้ายเตือนให้ระวังอุบัติเหตุ ติดไฟวิ่งเตือนในเวลากลางคืน ทำลูกระนาดชะลอความเร็ว ทาสีขาวบนผิวจราจรเตือนให้ “ลดความเร็ว” ที่จุดกลับรถหน้าศูนย์อนามัยที่ 7 ติดตั้งไฟกระพริบเตือน ตีเส้นแบ่งช่องจราจรระหว่างเกาะกลางทาสีใหม่มองเห็นได้ชัดเจน ที่จุดกลับรถสุดเกาะโรงเรียนบ้านศรีไค ติดตั้งไฟกระพริบเตือน ขยายหัวเกาะยาวออกไปประมาณ 90 เมตร ที่จุดกลับรถบ้านหนองโก ติดตั้งไฟกระพริบเตือน วางแท่งแบริเออร์กั้นไม่ให้รถบรรทุกขนาดเกิน 4 ล้อขึ้นไปกลับรถได้โดยเด็ดขาด

3. ตำรวจทางหลวงติดป้ายรณรงค์เตือนให้ผู้ขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ข้อความ “จับเพราะรัก” ที่จุดกลับรถบ้านไม้ค้าง ตำรวจภูธรวารินชำราบกวดขันวินัยผู้ขับรถย้อนศร ไม่สวมหมวกกันน็อกในช่วงเวลาประมาณ 16-18.00 นาฬิกา เจ้าของโรงสีข้าวร่วมกับหน่วยงานกรมทางหลวงติดตั้งป้ายเตือน“ ระวังบรรทุกเข้า-ออก” ก่อนถึงโรงสีข้าวแหลมทองอุบล โรงสีข้าวเอกไพบูลย์ ยามของโรงสีข้าวคอยแจ้งให้รถบรรทุกที่เข้า-ออก ไปกลับรถที่จุดหน้าศูนย์อนามัยที่ 7 เทศบาลตำบลธาตุ ร่วมกับมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

4. สำรวจเส้นทางภายในชุมชนตำบลธาตุ เพื่อจัดทำผังเส้นทางเดินรถในชุมชนสำหรับรถเล็ก

5. มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีร่วมมือกับสำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี จัดอบรมความรู้กฎจราจรให้กับนักศึกษาประชาจำนวน 170 คน และจัดสอบใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์ ม.อุบลฯติดป้ายรณรงค์ใส่หมวกกันน็อก 100% ห้ามขับรถย้อนศร

6. ครูโรงเรียนบ้านธาตุร่วมกับนักเรียนนำความรู้จากการอบรมปลูกฝังวินัยจราจรไปถ่ายทอดต่อฝึกทบทวนปฏิบัติตามกฎจราจรในโรงเรียน

7. เกิดกลุ่มอาสาสมัครคนทำงานสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยขึ้นในชุมชน 5 ตำบล ประกอบด้วย แกนนำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิก อบต. ตำบลคำขวาง ตำบลโพธิ์ใหญ่ ตำบลคูเมือง ตำบลธาตุ และตำบลเมืองศรีไค ร่วมกับอาจารย์มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เพื่อที่จะนำข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่มาร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง เพื่อหาแนวทางป้องกันแก้ไข

อภิปรายผล

เจ้าของตลาดเจริญศรีซึ่งเป็นเอกชนรายเดียวยอมลงทุนใช้เงินจำนวนมากก่อสร้างเพิ่มพื้นที่จอดรถริมถนนหน้าตลาดเชื่อมกับพื้นที่กับเขตทางหลวง จนทำให้การจราจรบริเวณดังกล่าวคล่องตัว สามารถจอดรถได้สะดวกและปลอดภัย โดยตระหนักถึงความปลอดจากภัยอุบัติเหตุทางถนนเข้ามาร่วมกันแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงหน้าตลาดจนประสบผลสำเร็จ และเป็นการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นซึ่งผลที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการประสานความร่วมมือกันสามฝ่ายคือ กรมทางหลวง ตำรวจ และเจ้าของตลาดเจริญศรี หน่วยงานของกรมทางหลวงได้กำจัดจุดเสี่ยงถนนที่บกพร่อง เช่น ติดตั้งไฟกระพริบเตือน ทำลูกระนาดชะลอความเร็ว ขยายหัวเกาะยาวออกไปประมาณ 90 เมตร วางแท่งบาริเออร์กั้นไม่ให้รถบรรทุกขนาดเกิน 4 ล้อขึ้นกลับรถได้โดยเด็ดขาด เป็นต้น ถือว่าเป็นความร่วมมือของภาคีเครือข่ายภาครัฐตามบทบาทหน้าที่ของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจุดกลับรถหนองโก จุดกลับรถสุดเกาะโรงเรียนบ้านศรีไค จุดทางโค้งบ้านบัววัด จำนวนอุบัติเหตุได้ลดลง แม้ว่าไม่มีตัวเลขเปรียบให้เห็นได้อย่างชัดแจ้งก็ตาม แต่ก็เป็นคำยืนยันจากแกนนำชุมชนในพื้นที่ และนายกเทศบาลตำบลเมืองศรีไคซึ่งมีความน่าเชื่อถือ การกวดขันจับกุมผู้ขับรถย้อนศรของตำรวจ การรณรงค์สวมหมวกกันน็อก ทำให้การใส่หมวกกันน็อกของนักศึกษา เข้า-ออก ม.อุบลฯมีให้เห็นเพิ่มมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลศึกษาวิจัย เรื่อง ระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ของพิชัย ธานีรณานนท์ และคณะ (2546) ที่พบว่า การใช้มาตรการทางด้านวิศวกรรมปรับปรุงถนนและสิ่งแวดล้อมบริเวณโครงข่ายถนนที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายนั้น สามารถป้องกันอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของถนนได้ตามหลักปรัชญาการป้องกันดีกว่าแก้ไขถือเป็นการจัดการกับอุบัติเหตุในเชิงรุก และการป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนนไม่อาจใช้มาตรการใดมาตรการหนึ่งหรือให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งดำเนินการแต่เพียงลำพัง แต่จะต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายๆ ภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชนออกมาร่วมมือกันขับเคลื่อนจึงจะทำให้การแก้ไขปัญหาประสบผลสำเร็จ จะเห็นว่าแม้โครงการการสร้างความปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข 24 นี้จบลงไปแล้วก็ตาม แต่การดำเนินงานด้านป้องกันลดอุบัติเหตุของชุมชนยังคงดำเนินการต่อไปคือ เกิดเป็นกลุ่มอาสาสมัครคนทำงานขึ้นในชุมชนของตำบล เมืองศรีไค ตำบลธาตุ ตำบลคำขวาง ตำบลโพธิ์ใหญ่ และตำบลคูเมือง แสดงถึงความเป็นเจ้าของร่วมชุมชนและภาคีเครือข่ายในที่สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

กิจกรรมปลูกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็กนักเรียน

ข้อเสนอแนะ แม้มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีประสานกับกรมทางหลวงขอให้ติดตั้งสัญญาณไฟ จุดเสี่ยงตรงแยกไฟแดงทางเข้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี A1 แต่ก็ยังไม่ได้รับการตอบสนอง มีเพียงการติดตั้งป้ายจราจร “ห้ามตรงไป”ในมหาวิทยาลัย ซึ่งผู้ขับรถที่ออกจากหอพักดีจริงแมนชันและหอพักอื่นที่อยู่ใกล้เคียงมิได้ปฏิบัติตาม จึงควรดำเนินให้เสร็จโดยเร็ว เทศบาลตำบลแสนสุข เทศบาลตำธาตุ และตำบลเมืองศรีไค ควรประสานความร่วมมือกันดำเนินกิจกรรมรณรงค์สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ปกครองตามบทบาทอำนาจหน้าที่ เช่น ติดตั้งป้ายรณรงค์ผ่านคำขวัญต่างๆ เสียงตามสายในชุมชน จัดอบรมความรู้กฎจราจรให้กับประชาชนในชุมชน และตำรวจควรต้องออกกวดขัน

คณะผู้วิจัย:

1. ดร.ถนอมศักดิ์ บุญสู่ วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี
2. ดร.จริยาภรณ์ อุ่นวงค์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
3. ดร.สุมาลี เงยวิจิตร คณะบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
4. นางสาวกิ่งกาญจน์ สำนวนเย็น คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

แหล่งเงินทุน: ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ระยะ3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พ.ศ.2554

บรรณานุกรม

สิรนาฎ ศิริสุนทร ดวงกมล สจิรวัฒนากูล ปองพล สารสมัคร. **ชุมชนถนนปลอดภัย**. จัดพิมพ์และเผยแพร่โดย : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารสุขแห่งชาติ (มสช.) 159 หน้า.

ชุดา โค้วธนพานิช . **คู่มือการจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน.** จัดพิมพ์และเผยแพร่โดย : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารสุขแห่งชาติ (มสช.) 121 หน้า.

วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ (สอจร.). 2555. **รายงานการประชุม Safety 2012 World Conference.** : โรงพิมพ์ หจก. ขอนแก่นการพิมพ์. 75 หน้า.

วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ. **สถานการณ์ประเมินตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด(สอจร.).** จัดพิมพ์และเผยแพร่โดย : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) 154 หน้า.

ดนัย เรืองสอน และคณะ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ.2554 จัดพิมพ์และเผยแพร่โดย : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) 145 หน้า.

ศิริกุล กุลเรียบ และคณะ เอกสารบทคัดย่อผลงานวิชาการ ประเภทงานวิจัย โครงการงานสัมมนาระดับชาติ ครั้งที่ 11 เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน วันที่ 11-12 ธันวาคม 2556. 102 หน้า.

กาญจนา ทองทั่ว . 2552. **ลีลาวิจัยไทบ้าน.** โรงพิมพ์ หจก.วนิดาการพิมพ์. 134 หน้า.

สิรนาฎ ศิริสุนทร จันทรร์จิรา พงษ์ราย ทนงศักดิ์ หมื่นหนู นภดล จรัสจินดารัตน์. 2552 **.พลังชุมชนถนนปลอดภัย.** จัดพิมพ์และเผยแพร่โดย : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). 100 หน้า.

สงคราม เสงี่ยมพักตร์. 2549. **ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย : ศึกษากรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.** มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต.

สิริชัย มาสิลีรังสี. 2541. **การบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย ศึกษาเฉพาะกรณีการใช้หมวกนิรภัย.** มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิสัญ วงษ์อินทร์. 2541. **ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรในเขต บก.น1** . มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เชาว์ ผอมนะ. 2548. **ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการกระทำความผิดกฎจราจรศึกษากรณีจังหวัดหนึ่งในภาคใต้.** มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต. สำนักวิทยบริการและเทคโนโลยีสารสนเทศ.

จีระศักดิ์ เจริญพันธ์ ชำนาญ มีนิยม 2549. **การมีส่วนร่วมของประชาคมมหาวิทยาลัยมหาสารคามเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุยานพาหนะในมหาวิทยาลัยมหาสารคาม.** มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

เรืองยศ ติรวรรณรัตน์. 2550. **การสำรวจความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนอำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทราเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก.** มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์.

พิชัย ธานีรณานนท์ และ คณะ. 2546. **คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย** โครงการศึกษาวิจัยระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน. กระทรวงคมนาคม.

ประวัติทางหลวงและการบำรุงทางหลวงหมายเลข 24 ตอนควบคุม 00240900 กรมทางหลวง สำนักทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี) แขวงการทางอุบลราชธานีที่ 2 รหัส 632.

อมร นนทสุด. 2552. **คำแนะนำเรื่องมาตรการทางสังคมและตัวชี้วัด (FAQ 7-2552)** จากเว็บไซต์กูเกิล “มาตรการ”

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน(2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2554 – 2563.

เอกสารประกอบเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ชุมชน สถาน สถานศึกษาและการบังคับใช้กฎหมาย จัดพิมพ์และเผยแพร่โดย : สำนักงานกองทุนสนับสนุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). 55 หน้า.

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535.

บทปริทัศน์

รูปแบบมาตรการการสร้างความปลอดภัยบนถนน กรณีศึกษา : ทางหลวงหมายเลข 24 อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ รัตนา รุจิรกุล
นักวิชาการอิสระ

การวิจัยนี้มีจุดเด่นทั้งในด้านของกรอบแนวคิด การออกแบบการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ด้วยวิทยาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) โดยเริ่มต้นจากการศึกษาสภาพการณ์ความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข 24 อันสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่รถของนักศึกษาและชาวบ้าน ทัศนคติของนักศึกษาและชาวบ้านที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยทางถนน รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การสร้างและทดลองใช้รูปแบบมาตรการที่เหมาะสมในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม

สิ่งที่โดดเด่นที่สุดคือความครบถ้วนของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในทุกขั้นตอนของการวิจัย โดยเฉพาะในระยะเตรียมการด้วยการจัดเวทีระดมสมองเพื่อประเมินจุดเสี่ยงร่วมกับ ชุมชน อพปร. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นักศึกษา อาจารย์มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี วิทยาลัยสาธารณสุขสิรินธร ครู โรงเรียนบ้านธาตุ โรงเรียนบ้านศรีไค และโรงเรียนบ้านบัววัด พยาบาลศูนย์อนามัยที่ 7 ตำรวจภูธรวารินชำราบ ตำรวจทางหลวงอุบลราชธานี กรมทางหลวง เทศบาลตำบลเมืองศรีไค เทศบาลตำบลแสนสุข เทศบาตำบลธาตุ การใช้กระดาษสีแปะลงบนแผนที่จำลองแทนสัญลักษณ์จุดเสี่ยงเรียงลำดับจากอุบัติเหตุเบาไปหาหนัก เป็นการคืนข้อมูลที่ได้จากการศึกษาสถานการณ์ของอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษาที่เป็นรูปธรรมทั้งขนาดและความรุนแรงของปัญหา การจัดเวทีพัฒนาโจทย์วิจัยและการจัดเวทีชี้แจงความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจกับผู้ร่วมวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยมีการแสดงดนตรีโปงลาง การทดสอบความรู้กฎจราจรและมอบรางวัลให้ผู้ตอบถูก เป็นการสร้างการรับรู้กึ่งทางการที่เชื่อมโยงไปสู่การจัดเวทีออกแบบเครื่องมือเก็บข้อมูลวิจัยโดยชุมชนและหน่วยงานต่างๆ ล้วนเป็นกลวิธีในการเพิ่มระดับของการมีส่วนร่วมที่ส่งผลต่อการวิจัยในระยะต่อมาได้แก่ การจัดทำแผนปฏิบัติการ การทดลองนำแผนไปทดลองใช้และการติดตามผลเพื่อทราบปัญหาและอุปสรรคแล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขจนได้รูปแบบมาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม

เมื่อพิจารณาถึงการนำไปใช้ประโยชน์ จะเห็นว่า รูปแบบมาตรการการสร้างความปลอดภัยทางถนน 24 ที่เหมาะสม ทั้ง 4 รูปแบบคือ (1) การปรับปรุงด้านโครงสร้างทางกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่เป็นจุดเสี่ยง (2) การรณรงค์อย่างจริงจังและต่อเนื่องผ่านป้ายคำขวัญ (3) การอบรมให้ความรู้กฎจราจรกับผู้ใช้รถใช้ถนน (4) การเชื่อมประสานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน เป็นรูปแบบที่สามารถนำไปขยายผลใช้ได้ในพื้นที่อื่นที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน ซึ่งจะพบได้ในหลายจังหวัดที่มีสถานศึกษาและสถานที่ราชการ ตั้งอยู่ติดถนนสายหลัก ทำให้เกิด หอพัก ย่านการค้าและชุมชนหนาแน่นเพิ่มขึ้นเป็นการขยายตัวตามธรรมชาติของเมืองที่ไม่มีการวางแผนก่อให้เกิดปัญหาตามมาทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมครั้งนี้ได้องค์ความรู้ที่ครอบคลุมทั้งมิติด้านจุดเสี่ยง พฤติกรรมการขับขี่รถ ทัศนคติต่อความไม่ปลอดภัยทางถนน และปัจจัยที่มีผลต่อการร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ทำให้ผลการทดลองการใช้รูปแบบเป็นที่น่าพึงพอใจในระดับหนึ่ง แต่จะดีกว่านี้ถ้ามีการสรุปบทเรียนแล้วเสนอแนวทางที่เหมาะสมของการร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ต่อเนื่องและยั่งยืน เปรียบเสมือนขณะนี้เมล็ดพันธุ์ที่ดีเริ่มงอกงามเป็นต้นอ่อน ซึ่งจะมีโอกาสเจริญเติบโตต่อไปได้ก็ต่อเมื่อมีการรดน้ำพรวนดิน ใส่ปุ๋ยกระตุ้นด้วย “การได้รับประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังและต่อเนื่อง”ปรากฏการณ์ที่น่าสนใจคือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่เป็นเจ้าของตลาดแสดงบทบาทของการมีส่วนร่วมที่ชัดเจนโดยเป็นผลมาจากการประสานความร่วมมือ 3 ฝ่ายคือ กรมทางหลวง ตำรวจ และเจ้าของตลาดที่ใช้งบประมาณของตนเอง ต่างจากการที่ “มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีประสานกับกรมทางหลวงขอให้ติดตั้งสัญญาณไฟ จุดเสี่ยงตรงแยกไฟแดงทางเข้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี A1 แต่ก็ยังไม่ได้รับการตอบสนอง มีเพียงการติดตั้งป้ายจราจร “ห้ามตรงไป”ในมหาวิทยาลัย ซึ่งผู้ขับรถที่ออกจากหอพักดีจริงแมนชันและหอพักอื่นที่อยู่ใกล้เคียงมิได้ปฏิบัติตาม” อาจบ่งบอกถึงความพร้อมของความร่วมมือระหว่างหน่วยราชการ ที่ต่างจากความร่วมมือระหว่างราชการกับเอกชน แต่ที่สำคัญที่สุดคือดูเหมือนว่า “รากเหง้าของปัญหาคือ พฤติกรรมการมิได้ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่”ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดสภาพความไม่ปลอดภัยบนทางหลวงหมายเลข 24 ยังคงอยู่ แสดงว่ากิจกรรมการรณรงค์ การจัดอบรมความรู้กฎจราจรให้กับนักศึกษา ประชาชน การจัดสอบใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์ ยังไม่สามารถขจัดพฤติกรรมที่เป็นรากเหง้าของปัญหาสำคัญนี้ได้ น่าจะต้องมี “การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม” พร้อมทั้งเร่งขยายผลการพัฒนากลุ่มอาสาสมัครคนทำงานสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชน 5 ตำบล ให้เจริญเติบโตขึ้นเพื่อบีบบังคับพฤติกรรมที่เป็นรากเหง้าของปัญหาให้แคระแกร็น ซึ่งจะเป็นสิ่งที่ดีกว่าการรณรงค์“จับเพราะรัก”ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

นอกจากนี้ยังมีกลุ่มเมล็ดพันธุ์ดีที่และเป็นความหวังในระยะยาวคือนักเรียนโรงเรียนบ้านธาตุที่ได้รับการอบรมปลูกฝังวินัยจราจรจากครูแล้วนำไปปฏิบัติตามกฎจราจรในโรงเรียน ถ้าขยายผลออกมานอกโรงเรียนและทำได้อย่างยั่งยืนจะเป็นแบบอย่างที่ดีของคนในชุมชน และสถานศึกษาอื่นๆ ในย่านเดียวกัน การทำนุบำรุงต้นอ่อนของเมล็ดพันธุ์ดีในตนเองให้เจริญงอกงามแข็งแรงด้วยการปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นสิ่งหนึ่งที่สำคัญของการมีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้สังคมทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ