

การถอดบทเรียนโครงการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน
โดยหน่วยจัดการร่วม (NODE) ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
Lessons learned of Local Community Road Safety Project
by Pra Nakhon Sri Ayutthaya Province's NODE, Health Learning Center,
Thai Health Promotion Foundation

อุดมกฤษณ์ ศรีนนท์

Udomkrit Srinon

คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
Faculty of Liberal Arts and Science, Kasetsart University

รัศมี ศรีนนท์

Rassamee Srinon

วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ราชบุรี
Borromarajajonnani College of Nursing, Ratchaburi

เสกสรรค์ ดีชวนะเลิศ

Seksan Deechawanalert

โรงพยาบาลอุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
Uthai Hospital, Pra Nakorn Sri Ayutthaya Province

สมคิด เซาว์ช่างเหล็ก

Somkid Chaochanglek

กระทรวงวัฒนธรรม

Culture Ministry

ทวี เลี้ยวประโคน

Thawee Leawprakon

คณะศาสนาและปรัชญา มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย
Faculty of Religion and Philosophy, Mahamakut Buddhist University

E-mail: Weeleaw2522@gmail.com

วันที่รับบทความ (Received) : 4 เมษายน 2563

วันที่แก้ไขบทความ (Revised) : 29 พฤษภาคม 2563

วันที่ตอบรับบทความ (Accepted) : 13 มิถุนายน 2563

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาการถอดบทเรียน โครงการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนภายใต้การดำเนินงานของหน่วยจัดการร่วม NODE ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นการถอดบทเรียนสรุปการดำเนินงานของโครงการจัดการ จากการทำงานโครงการเป็นระยะเวลา 18 เดือน ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561 – มีนาคม 2563 ผลการถอดสรุปบทเรียนของทุกพื้นที่จำนวน 6 พื้นที่ชุมชนที่เข้าร่วมโครงการ พบว่า ทุกพื้นที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานโครงการ โดยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็น 0 หลังดำเนินโครงการ การศึกษาวิจัยนี้ มีข้อเสนอแนะว่า ควรส่งเสริมให้ชุมชนทำวิจัยโครงการอย่างเป็นระบบด้วยชุมชนเอง เช่น การออกแบบวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลผลการวิจัยเพื่อให้โครงการประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืนมากขึ้น

คำสำคัญ : การถอดบทเรียน, โครงการชุดความรู้การป้องกันจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน, จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ABSTRACT

This study aims to report lessons learned of Local Community Road Safety Project by Pra Nakhon Sri Ayutthaya Province's NODE under the administration of Health Learning Center, Thai Health Promotion Foundation. It reports the lessons learned and summary of the project which was run from October 2018- March 2020. The results of the study showed that 6 local communities which participated in the project were successful in running their projects. The death rate of drivers in each community was at zero after running the project. It is suggested that all communities should be encouraged to do the project with a research based process such as research design, data collection, data analysis and interpretation to ensure that the project success will be more sustainable.

Keywords: Lessons learned, Local Community Road Safety Project, Pra Nakhon Sri Ayutthaya Province

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนเป็นอีกหนึ่งปัญหาสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสทางสังคมและเศรษฐกิจ เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชากรในทั่วทุกภูมิภาค ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงได้พัฒนาโครงการชุดความรู้การป้องกันจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนขึ้นมาและนำร่องทดลองใช้ใน 5 จังหวัด และจังหวัดพระนครศรีอยุธยาก็เป็นหนึ่งในจังหวัดนำร่องที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการนำร่องเพื่อนำชุดความรู้การแก้ไขจุดเสี่ยงบนถนนในชุมชนไปประยุกต์ใช้และแก้ปัญหาในพื้นที่ประจําปีงบประมาณ 2561-2563

หน่วยจัดการร่วม (NODE) ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นองค์กรสาธารณะหนึ่งที่ได้เข้าร่วมโครงการดังกล่าวของศูนย์เรียนรู้สุขภาวะฯ และได้ดำเนินการคัดเลือกชุมชน 6 แห่งเข้าร่วมโครงการ คือ ชุมชน ต.ลุมพินี อ.พระเมืองพระนครศรีอยุธยา ชุมชน ต.ภูเขาทอง อ.เมืองพระนครศรีอยุธยา ชุมชน ต.บ้านสร้าง อ.บางปะอิน ชุมชน ต.พระยาบันลือ อ.ลาดบัวหลวง ชุมชน ต.ปากจั่น อ.ท่าหลวง และชุมชนต.อุทัย อ.อุทัยของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้ดำเนินโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงทางถนนในชุมชนโดยใช้ชุดความรู้ที่ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พัฒนาขึ้นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561 – มีนาคม 2563 รวมระยะเวลา 18 เดือน โดยมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันผ่าน NODE จังหวัด

พระนครศรีอยุธยาตั้งแต่กระบวนการต้นน้ำ คือการเรียนรู้ชุดเครื่องมือ กลางน้ำ คือ การนำความรู้ชุดความรู้ไปลงปฏิบัติแก้ปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน และปลายน้ำ คือ การประเมินผลโครงการ

2. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

อุบัติเหตุทางถนนในชุมชนในประเทศไทยถือว่าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาอย่างยาวนาน ทำให้เกิดความสูญเสียทางทรัพยากรมนุษย์ เศรษฐกิจและสังคมอย่างมากมาย อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในชุมชนของประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างน่าตกใจ หลายสิบปีที่ผ่านมาสำนักงานตำรวจแห่งชาติรายงานการตายจากคดีจราจร ๖ ปีละประมาณหมื่นคน แต่ล่าสุด เมื่อมีความพยายามเชื่อมโยงข้อมูลมรณะบัตร ข้อมูลคดีจราจรฯ และข้อมูลจากประกันภัยเข้าด้วยกัน พบว่า จำนวนคนตายในปี 2555 สูงถึง 23,601 คน หรือคิดเป็น 37 คนต่อแสนประชากร ตัวเลขนี้เกินค่าเฉลี่ยโลก 2 เท่า (ทั่วโลกมีค่าเฉลี่ยการตายบนถนนประมาณ 18 คนต่อแสนประชากร) และในปีเดียวกันบนถนนมีผู้บาดเจ็บสาหัสอีกกว่าแสนคนและบาดเจ็บเล็กน้อยอีกกว่าล้านคน (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.), 2559) นอกจากนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) ชี้ว่า ในรอบ 8 ปีที่ผ่านมา การเสียชีวิตโดยมาก ไม่ได้เกิดขึ้นบนถนนหลวง ทางด่วนหรือทางหลวงชนบท หากแต่เกิดบนถนนในเขตเมือง เขตเทศบาล เขตชุมชน เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางใกล้ๆ บนถนนสายสั้นๆ การเดินทางที่เรามักจะมองข้ามเรื่องความปลอดภัยและโดยมักคิดว่า “ใกล้แค่นี้ ไม่เป็นไร” “ขับใกล้แค่นี้ไม่เป็นไร”

จากสถานการณ์ดังกล่าว จุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนจึงเป็นสาเหตุหลักอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดการสูญเสียของประชากรในประเทศไทย จุดเสี่ยงอันตรายในที่นี้คือ ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและ/หรือมีความสูญเสียจากอุบัติเหตุสูง (วิชุดา เสงี่ยมนามและคณะ, 2559) กล่าวคือ จุดเสี่ยงคือ ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีความสูญเสียจากอุบัติเหตุสูง เช่น ทางโค้งหน้าศาลาอาญา ถนนรัชดาภิเษก หรือแยกจุดตัดระหว่างทางหลวง แม้มีสัญญาณไฟอยู่ก็ตาม หรือแยกวัดใจต่างๆ หรือโค้งหักศอก (ธนะพงศ์ จินวงษ์ และคณะ, มปป.) ส่วนสุรางค์ศรี ศิตมาโนชญ์และคณะ (2555) ได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับจุดเสี่ยงว่า จุดเสี่ยง หมายถึง บริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรซ้ำที่บริเวณเดิมบ่อยครั้ง หรือเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่า การจัดการจุดเสี่ยง เป็นมาตรการทางวิศวกรรมในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อกระบวนการนี้เกิดขึ้นบนถนนในชุมชน สิ่งสำคัญในระดับต้นๆ จะเป็นอย่างไรเสียไม่ได้ หากไม่ใช่ เจ้าของชุมชนนั่นเองที่ลุกขึ้นมาจัดการและสร้างความ เป็นเจ้าภาพร่วมกัน ในประเด็นดังกล่าว วิชุดา เสงี่ยมนามและคณะ (2559) กล่าวว่า กระบวนการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน ถือได้ว่า เป็นกระบวนการที่เริ่มต้นจากฐานของชุมชนท้องถิ่นที่ประสบภัยจากการบาดเจ็บล้มตายบนถนน การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน ในฐานะเจ้าของปัญหา ให้ลุกขึ้นมาวิเคราะห์ปัญหาความปลอดภัยของตัวเองร่วมกันแสวงหาทางออกของปัญหาก็ได้ทุนทางสังคมที่มีอยู่ และผสมผสานความรู้เชิงวิชาการจากภายนอก ร่วมกันแก้ไขในส่วนที่ทำได้ รวมทั้งสามารถส่งต่อปัญหาส่วนที่เกินกำลังไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กระบวนการเหล่านี้จะนำมาซึ่งการพัฒนาที่เน้นการพึ่งตนเอง และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน ที่เกิดจากส่วนเล็กที่สุดในสังคม แต่สามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงและขยายผลในวงกว้าง อันจะนำมาสู่การสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนได้อย่างยั่งยืน

ในด้านการวิจัยเกี่ยวกับการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน ผู้วิจัยพบว่า มีการวิจัยหลายชิ้นที่ทำการวิจัยในเรื่องดังกล่าวด้วยประเด็นที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งสามารถอภิปรายและสรุปได้ดังนี้

ภูวดล พลศรีประดิษฐ์ และมะลิ โพธิพิมพ์ (2561) ได้ทำการศึกษา การจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนเขตเมือง กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสน์ทองภายใต้ 2 กระบวนหลักคือ 1) กระบวนการค้นหาปัญหา 2) กระบวนการจัดการจุดเสี่ยง ซึ่งได้กำหนดเครื่องมือที่สำคัญ อาทิ แบบสำรวจจุด

เสี่ยงในชุมชน แบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุ การประชุม การประชุมกลุ่มย่อย การสนทนากลุ่มเป็นต้น ผลการศึกษาพบว่า จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีทั้งหมด 7 ลักษณะ คือ ถนนที่มีผิวถนนไม่เรียบ, ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ, เป็นทางสี่แยก, ทางสามแยก, ถนนมีสิ่งกีดขวางวิสัยทัศน์, ถนนมีจุดมุมมืด แสงสว่างน้อย, และถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้งโดยเป็นจุดเสี่ยงที่ชุมชนจัดการได้เอง และต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ โดยจุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถจัดการได้เอง ชุมชนได้ดำเนินการในรูปแบบต่างๆ ส่วนลักษณะที่ชุมชนไม่สามารถจัดการได้เอง ชุมชนได้ส่งต่อข้อมูลและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อ การจัดการจุดเสี่ยงเกิดจากการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน การเสริมพลังชุมชนให้มีส่วนร่วมในการจัดการจุดเสี่ยง อย่างไรก็ตามงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า ในระดับหน่วยงานที่ต้องนำนโยบายมาสู่การปฏิบัติ การมีส่วนร่วมของชุมชนถือเป็นจุดสำคัญที่จะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายและสามารถป้องกันและลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนได้อย่างยั่งยืน

Thai PBS (2553) ได้รายงานเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนสี่แยกหนองน้ำใสที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ใน อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น เป็นจุดเสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตทุกเดือนจนชาวบ้านเรียกที่นี้ว่าสี่แยกวัดใจของคนชุมชนหนองน้ำใสกับคนในเทศบาลเมืองบ้านไผ่ ที่ต้องขับรถไปมาหากัน แต่เมื่อทีวีไทยได้นำเสนอปัญหานี้ไปเมื่อเดือนตุลาคมปีที่แล้วก็ทำให้หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น อำเภอำนวยการทาง และโรงพยาบาล ร่วมมือกันแก้จุดเสี่ยงนี้ด้วยการปิดสี่แยกอันตรายอย่างถาวร แล้วเปิดช่องทางกลับรถทั้ง 2 ฝั่งเมื่อเดือนมกราคมที่ผ่านมาแม้ชาวบ้านบางส่วนจะไม่เห็นด้วยในช่วงแรก ทุกวันนี้จุดเสี่ยงแยกหนองน้ำใสกลับกลายเป็นถนนปกติที่ไม่มีอุบัติเหตุรุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิต และมีเพียงอุบัติเหตุเล็กน้อยที่เกิดขึ้น ความร่วมมือของชุมชนและท้องถิ่น ทำให้จุดเสี่ยงหลายจุดคลี่คลายลงไปได้ ส่วนกระทรวงคมนาคมก็มีนโยบายที่จะแก้ปัญหามจุดเสี่ยงในท้องถนนด้วยเช่นกันทางโค้งบนถนนกลับรถพิษณุ ในกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะโค้งเป็นรูปตัวเอสแห่งนี้ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้งไม่ถ้วน กรมทางหลวงชนบท จึงรื้อแนวถนนสายนี้ใหม่พร้อมปรับปรุงแนวโค้งให้น้อยลง เพื่อให้จุดเสี่ยงนี้มีความปลอดภัยมากขึ้น แต่กระทรวงคมนาคม ก็ยังพบว่าขณะนี้ประเทศไทยมีจุดเสี่ยงอยู่กว่า 875 จุด แต่กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทสามารถแก้ไขจุดเสี่ยงในถนนไปได้เพียงแค่ร้อยละ 39 เท่านั้น แม้จะไม่สามารถแก้จุดเสี่ยงได้ทั้งหมดในเวลานี้ แต่ปลัดกระทรวงคมนาคมยืนยันว่าจะพยายามให้กรมทางหลวงแก้ปัญหาในจุดที่มีการจราจรสูงและเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากก่อน ส่วนกรมทางหลวงชนบท ซึ่งดูแลถนนสายรองในท้องถิ่นและมีงบประมาณน้อยกว่าก็จะแก้ปัญหาด้วยติดป้ายจราจรในจุดเสี่ยงให้มากขึ้นไปก่อน

นอกจากนี้ นิวัติ สร้อยมาลี (2556) ได้ศึกษาลักษณะจุดเสี่ยงและเพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับจุดเสี่ยงของประชาชนในเขตตำบลโบสถ์ อำเภอนพิตาย จังหวัดนครราชสีมา ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 31 – 40 ปีส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเพื่อประกอบอาชีพโดยใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางช่วงเวลาที่ใช้นถนนมากที่สุดคือเวลาเร่งด่วน (07.00-8.00 น. และ 15.00-16.00 น.) ส่วนใหญ่ใช้เส้นทาง 4-6 ครั้ง/สัปดาห์และใช้ความเร็วในการขับรถยนต์ หรือจักรยานยนต์ประมาณ 80-89 กิโลเมตร/ชั่วโมงผลการศึกษาระดับความเหมาะสมของป้ายเครื่องหมายจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ระดับความเหมาะสมของไฟฟ้าแสงสว่างมีค่าสูงสุด ในขณะที่ระดับความเหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้ามีค่าเฉลี่ยต่ำสุดผลการศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุพบว่าปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดผลการทดสอบความแปรปรวนพบว่าอายุของผู้ตอบแบบสอบถามมีผลต่อระดับความเหมาะสมของการมองเห็นป้ายจราจรและระดับตำแหน่งของเครื่องหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญ

ในด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชนเมือง ศิริชัย ชูนาคา (2558) ได้ทำการศึกษาความปลอดภัยทางถนนในชุมชนเมือง : กรณีศึกษาบ้านคลองแงะ อ.สะเตา จ.สงขลา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาและสืบค้นสาเหตุของประเด็นปัญหาทางกายภาพของถนนในชุมชน และเพื่อเสนอแนวทางป้องกันและแก้ไขเพื่อลดจำนวนและความรุนแรงจากอุบัติเหตุ ในการศึกษาครั้งนี้ได้รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจ กรมทางหลวง และได้สอบถามข้อมูลอุบัติเหตุจากประชาชนในพื้นที่โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมประชุมในการระบุดูเสี่ยงและอันตราย แล้วทำการตรวจสอบประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย ผลการศึกษา พบว่า ถนนสายหลักมีความเร็วในการสัญจรสูงกว่า 70 กม. ต่อ ชม. เมื่อวิ่งตัดผ่านบริเวณชุมชน ปริมาณการสัญจรยานพาหนะที่เข้าออกบริเวณข้างทางและกลับรถค่อนข้างสูง และมีการสัญจรของยานพาหนะที่มีความเร็วสูงและต่ำปะปนกันบนถนนสายเดียวกัน ทำให้เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงเพื่อลดความเร็วในการสัญจรขณะผ่านบริเวณชุมชน รวมถึงการติดตั้งป้ายจราจรเตือนพร้อมกับติดตั้งอุปกรณ์ลดความเร็ว เช่น แถบเตือนลูกระนาดก่อนเข้าเขตชุมชน หรือใช้เทคนิคการสยบจราจร เช่น เนินชะลอความเร็วบนถนนสายรองที่มีการเข้าออก หรือลดขนาดช่องจราจรบนทางหลวงสายหลักเมื่อผ่านชุมชน

สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ และคณะ (2555) ได้ศึกษาการพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ 3 วงรอบในระหว่างเดือนมกราคม 2551 – ธันวาคม 2554 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือตัวแทนคณะกรรมการและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจังหวัด จำนวน 28 คน สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ตัวแทนสมาชิกครอบครัวจากชุมชนจุดเสี่ยง (7 จุด) จำนวน 100 คน และกลุ่มเยาวชนจำนวน 298 คน เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบบันทึก แบบรายงาน แบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถามซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้น เก็บรวบรวมข้อมูลในเดือนกันยายน 2552 – พฤษภาคม 2555 วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา ผลการศึกษา พบว่า วงรอบที่ 1 ในปี 2551 การพัฒนาแบบเริ่มจากคณะผู้วิจัยใช้ข้อมูลจาก Dead case conference มาเป็นจุดเชื่อมและเริ่มต้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรสร้างทีมพี่เลี้ยง เครือข่ายทั้งแนวราบและแนวตั้ง วางเป้าหมายร่วมกัน ลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยง และหรือประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร มอบหมายหรือประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรม จากนั้นมีการติดตามและประเมินผล ในวงรอบนี้มีการดำเนินการแก้ไขในด้านวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย และการแพทย์ฉุกเฉิน แต่ส่วนใหญ่เน้นแก้ไขสาเหตุของสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก ภายในปีแรกหลังดำเนินงานจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลงจาก 200 รายเป็น 154 รายหรือลดลงร้อยละ 23.0 วงรอบที่ 2 ในปี 2552-2553 คณะผู้วิจัยยังคงวางแผนแนวทางการทำ Dead case conference แต่เพิ่มการใช้ข้อมูลจากรายงานของโรงพยาบาลและตำรวจ เพื่อทราบถึงขนาดและความรุนแรงของปัญหาในภาพรวม ทำให้เกิดมาตรการเพิ่มความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมาย สำรวจพื้นที่ออกแบบและปรับปรุงวิศวกรรมจราจร สร้างแหล่งเรียนรู้ด้านป้องกันอุบัติเหตุจราจร สร้างกระแสและความตระหนัก ของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยสื่อท้องถิ่น ถอดบทเรียนและเสริมสร้างศักยภาพชมรมเหยื่อเมาแล้วขับหลังดำเนินงานในวงรอบที่ 2 ปีงบประมาณ 2552 มีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 9.1 และ 30.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 และ 2550 ภาควิชาเครือข่ายการดำเนินงานจากจำนวน 8 หน่วยงานเป็น 16 หน่วยงาน วงรอบที่ 3 ในปี 2554 คณะผู้วิจัยเพิ่มการใช้ข้อมูลจุดเสี่ยงจากสถานีตำรวจภูธรทุกแห่งมาเป็นจุดเชื่อมประสานการบูรณาการงบประมาณ เพื่อการแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรทั้งจังหวัด ใช้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเฉพาะเรื่อง (หมวก เมา ย้อนศร) ความคิดเห็นชุมชนและเยาวชน มาสร้างความมีส่วนร่วมและกระตุ้นชุมชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมวางแผนเป้าหมายและแนวทางการแก้ไขปัญหา ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและการสวมหมวกนิรภัยทั้งจังหวัด และเริ่มเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ดื่มแล้วขับ จากนั้นติดตามประเมินผลการ

เปลี่ยนแปลง นำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินการให้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาฯ หลังดำเนินงานในรอบที่ 3 ภาครัฐเครือข่ายการดำเนินงานจากจำนวน 16 หน่วยงานเป็น 20 หน่วยงาน จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 37.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550 ดัชนีการเสียชีวิตลดลงจาก 0.0133 เป็น 0.0087 (ปี 2550 และ 2554 ตามลำดับ)

คณะผู้วิจัยสรุปผลการศึกษาว่า การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ต เริ่มจากการสร้างภาคีเครือข่ายด้วยการใช้ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมาเป็นจุดเริ่มต้น เชื่อมด้วยข้อมูลที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เช่น หมวก เมา หรือจุดเสี่ยง ส่วนสำคัญประกอบด้วย คือ ความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย การประสานงานที่ดีและติดตามด้วยข้อมูลอย่างต่อเนื่อง รูปแบบฯ นี้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลงได้และสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ทั้งนี้จะขึ้นกับบริบทเป้าหมาย และศักยภาพของหน่วยงานในแต่ละพื้นที่

จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า งานวิจัยส่วนใหญ่มุ่งศึกษาระบบการจัดการความปลอดภัยบนถนนในชุมชนโดยมีภาครัฐ ภาคหน่วยงานวิชาการเป็นผู้นำในการดำเนินโครงการ มีงานวิจัยส่วนน้อยที่มุ่งศึกษาการแก้ปัญหาโดยกระบวนการของชุมชนเอง ดังนั้น งานวิจัยนี้ จึงพยายามที่จะเติมเต็มช่องว่างการวิจัยดังกล่าวโดยมุ่งศึกษาถอดบทเรียนการใช้เครื่องมือและการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นหลัก เป็นการแก้ไขปัญหาโดยยึดเอาชุมชนเป็นฐาน เป็นการแก้ไขปัญหาโดยชุมชนและเพื่อชุมชน

3. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อถอดบทเรียนการดำเนินโครงการการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตามมาตรการ 8 ประการในคู่มือการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนซึ่งพัฒนาโดยศูนย์การเรียนรู้สุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

4. วิธีดำเนินการวิจัย

4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

4.1.1 ในการดำเนินงานโครงการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนของ Node จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้ดำเนินการตามมาตรการในคู่มือชุดความรู้การแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนที่สร้างและพัฒนาโดยศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยดำเนินการตามประเด็นการแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน 8 มาตรการ ดังนี้ 1. เรียนรู้ชุดความรู้และแผนที่จุดเสี่ยงเบื้องต้นในชุมชน 2. ค้นหารูปแบบการชนที่เกิดขึ้นบ่อยบริเวณจุดเสี่ยง 3. ค้นหาปัจจัยเสี่ยงจากถนน (ทางแยก/ทางโค้ง/ทางตรง) 4. สรุปปัจจัยที่ก่อให้เกิดการชน (คน/รถ/ถนน) 5. ร่วมกันเรียนรู้จากอดีต ค้นหาต้นเหตุเดิมในพื้นที่ และชวนคนมาทำงาน 6. จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน 7. จัดการปัญหาและส่งต่อปัญหาที่เกินกำลัง 8. มีมาตรการประเมินผล เฝ้าระวังและติดตามผลการดำเนินงานโครงการ

4.1.2 ในการดำเนินการโครงการ NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้เลือกพื้นที่ 6 ตำบล จาก 5 อำเภอของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเข้าร่วมโครงการคือ ต.ลุมพินี อ.เมืองพระนครศรีอยุธยา ต.ภูเขาทอง อ.เมืองพระนครศรีอยุธยา ต.อุทัย อ.อุทัย ต.พระยาบันลือ อ.ลาดบัวหลวง ต.ปากจั่น อ.ท่าหลวง และ ต.บ้านสร้าง อ.บางปะอิน โดยแต่ละพื้นที่มีตัวแทนเข้าร่วมโครงการด้วยความสมัครใจจำนวน 60 คน

4.1.3 ในการเริ่มต้นโครงการซึ่งเป็นช่วงระยะต้นน้ำนั้น หน่วยจัดการร่วม Node จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้จัดให้มีการปฐมนิเทศขึ้นที่โรงแรมไทยเอเชีย วันที่ 10 ตุลาคม 2561 เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการและมอบสื่อชุดความรู้แก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงในถนนในชุมชนซึ่งพัฒนาโดยศูนย์การเรียนรู้สุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้แต่ละชุมชน หลังจากนั้น NODE

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้จัดอบรมครั้งแรก โดยทำการจัดสอบ Pretest แบบมีตัวเลือกจำนวน 20 ข้อ เกี่ยวกับความรู้และมาตรการต่างๆ ในชุดความรู้และจัดอบรมให้ความรู้ในสื่อชุดความรู้การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในถนนในชุมชนจำนวน 6 ครั้ง ระหว่างเดือนตุลาคม 2561- มีนาคม 2562 โดยมีวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิหลักจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จำนวน 1 ท่านและจากวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ราชบุรี จำนวน 1 ท่าน และผู้ทรงคุณวุฒิและปรึกษาของโครงการจำนวน 3 ท่าน ที่คอยให้คำแนะนำชี้แนะ ในการอบรมดังกล่าว มีการเรียนรู้การแก้ไขปัญหาการจราจรตามมาตรการทั้ง 8 ที่ได้กล่าวแล้ว และในช่วงมีนาคม 2562 NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้จัดเวทีแลกเปลี่ยนรู้ระหว่างพื้นที่และได้มีการจัดสอบ Posttest เกี่ยวกับชุดความรู้การแก้ไขจุดเสี่ยงในถนนในชุมชนด้วยเพื่อเป็นการทดสอบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมในพื้นที่มีความรู้เพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใดเกี่ยวกับชุดความรู้การแก้ไขปัญหา โดย วิทยากรได้ทบทวนความทรงจำผู้เข้าร่วมโครงการโดยกล่าวถึงกิจกรรมต่างๆ ที่ทำร่วมกันมาในรอบ 6 เดือน โดยครั้งที่ 1 เดือนตุลาคม 2561 เป็นการพบกันระหว่างบุคลากรชุมชนคณะทำงานโครงการพัฒนาจุดกลไกจัดการ (NODE) ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และผู้ทรงคุณวุฒิ ครั้งที่ 2 เดือนพฤศจิกายน 2561 จัดตั้งคณะทำงานและเรียนรู้ชุดความรู้เบื้องต้นการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงถนนในชุมชน โดยมีการทำ Pretest เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนด้วย ครั้งที่ 3 เดือนธันวาคม 2561 เป็นการเรียนรู้ไปงานร่วมกันเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบนถนนในชุมชน ครั้งที่ 4 เดือนมกราคม 2562 เป็นการเรียนรู้ไปงานต่อเนื่องร่วมกัน ครั้งที่ 5 เป็นการเรียนรู้การเขียนโครงการและนำเสนอโครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนโดยมีการวิพากษ์วิจารณ์จากทรงคุณวุฒิและเครือข่ายภาคี และครั้งที่ 6 เดือนมีนาคม 2562 เป็นการสรุปและทบทวน/ถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับไปงานและมาตรการการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน โดยเน้นฐานคิดกระบวนการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน ว่า เป็นกระบวนการที่เริ่มต้นจากฐานของชุมชนท้องถิ่นที่ประสบปัญหาอุบัติเหตุจากถนนภายในชุมชนหรือจากถนนที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างชุมชน ต้องให้ชุมชนเป็นฐานในการทำงาน (Community Based Road Safety) ชุมชนเป็นเจ้าของ (Ownership/Empowerment) ต้องการการจัดการร่วม ที่ประกอบด้วยภาคีหลากหลายจากภาคส่วน (Management Input) ต้องมีข้อมูล ดำเนินการบนพื้นฐานหลักวิชาการที่ถูกต้อง (Information/Technical Input) ต้องมีการเรียกร้องและสร้างความตระหนักรู้ร่วม ; ความทุกข์เชิงสังคม; Risk Society (Advocacy/Awareness) ต้องมีมาตรการ และมีการปฏิบัติการ (Enforcement) และการปฏิบัติการสามารถทำได้ในส่วนที่ทำได้ (กำจัดปัญหา หรือชี้ให้เห็นปัญหา) หรือส่งต่อ/สะท้อนปัญหาในส่วนที่เกินกำลังไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยในการฝึกอบรมนั้นวิทยากรได้สรุปประเด็นว่า ทำไมต้องการจัดการจุดเสี่ยง เพราะชุมชนสามารถจัดการแก้ไขปัญหาได้ด้วยพลังของชุมชน เป็นการแก้ไขปัญหาดูแลโดยชุมชน เพื่อชุมชน และสามารถทำให้อุบัติเหตุลดลงหรือเป็นศูนย์ได้ โดยกระบวนการแก้ปัญหาดูแลจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนนั้น สามารถจัดทำได้เป็น 3 ระยะคือ 1. ระยะต้นน้ำ เป็นการสร้างความเป็นเจ้าภาพร่วมกัน สร้างแรงบันดาลใจ สร้างทีม 2. ระยะกลางน้ำ เป็นการค้นหาข้อมูล การสำรวจจุดเสี่ยง วิเคราะห์ สร้างแผนปฏิบัติการจุดเสี่ยง 3. ระยะปลายน้ำ เป็นการประเมินผล เฝ้าระวัง สรุปบทเรียน ส่งต่องาน โดยในระยะต้นน้ำนั้น มีรายละเอียดย่อยคือ สำรวจชุมชนเบื้องต้น การค้นหาและสร้างทีมงาน การศึกษาข้อมูลบริบทชุมชน และสถานการณ์อุบัติเหตุ การประชุมชี้แจงโครงการการอบรมเทคนิค การค้นหาและวิเคราะห์จุดเสี่ยงฯ และการศึกษาดูงานพื้นที่ต้นแบบ ระยะกลางน้ำ มีรายละเอียดย่อยคือ การค้นหาจุดเสี่ยง การวิเคราะห์จุดเสี่ยง การสรุป ปัจจัยจากคน รถ ถนน การวางแผนปฏิบัติการ การปฏิบัติการจุดเสี่ยง และการส่งต่อปัญหาที่เกินกำลัง ระยะปลายน้ำ มีรายละเอียดย่อยคือ กระบวนการเฝ้าระวัง และติดตามผล การสรุปบทเรียน และการประกวดนวัตกรรม จากนั้น วิทยากรได้ชวนให้ที่ประชุมสรุปไปงาน (มาตรการ) การแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงถนนในชุมชนร่วมกัน โดยสรุปสาระสำคัญของแต่ละ

ในงาน และให้ผู้นำชุมชนสะท้อนคิดในแต่ละใบงานว่า ได้ทำอะไรไปบ้างแล้ว โดยในใบงานที่ 1 เป็นการกำหนดพื้นที่ และคัดเลือกจุดเสี่ยงในชุมชน ซึ่งในการอบรมครั้งนี้ ผู้นำชุมชนก็ได้สรุปการกำหนดพื้นที่จุดเสี่ยงในชุมชนของตนเองเบื้องต้นได้ดี บางชุมชนได้ลงพื้นที่ในชุมชนและเริ่มประชุมพูดคุยกับชาวบ้านในชุมชนแล้ว เช่น ชุมชนบ้านสร้าง ชุมชนปากจั่น เป็นต้น จากนั้น วิทยากรได้สรุปสาระสำคัญในส่วนใบงานที่ 2 ซึ่งเป็นการค้นหารูปแบบการชนที่เกิดขึ้นบ่อยในชุมชน ใบงานที่ 3 การค้นหาปัจจัยเสี่ยงบนถนนทางแยก การทำทางแยกให้ปลอดภัย การค้นหาปัจจัยเสี่ยงบนถนนทางโค้ง การทำทางโค้งให้ปลอดภัย การค้นปัจจัยเสี่ยงบนถนนทางตรง การทำทางตรงให้ปลอดภัย ใบงานที่ 4 สรุปปัจจัยที่ก่อให้เกิดการชน (คน/รถ/ถนน) ใบงานที่ 5 เรียนรู้จากอดีต ค้นหาต้นตอเดิมในพื้นที่ ชวนใครมาทำงาน ใบงานที่ 6 การจัดทำแผนปฏิบัติการการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน การสร้างแผนปฏิบัติการที่มีพลัง ใบที่ 7 การจัดการจุดเสี่ยงทำเองได้ / ส่งต่อปัญหาที่เกินกำลัง ใบงานที่ 8 มาตรการประเมินผลเฝ้าระวังและติดตามผล

จากมาตรการทั้งหมดนั้น วิทยากรได้สรุปวิธีการจัดการจุดเสี่ยงต่างๆ 4 ขั้นตอน คือ 1. ค้นหาว่าอยู่ที่ไหน 2. วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย 3. การปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย 4. การเฝ้าระวังติดตามผล และยึดโยงกับระยะเวลาการดำเนินงานดังนี้คือ 1. ระยะ 6 เดือนแรก เป็นการวางแผนการดำเนินงาน (อบรม/ให้ความรู้/เสริมสร้างความรู้ด้านการทำงานและวิจัยให้แก่นำในการแก้ปัญหา) 2. ระยะ 6 เดือนต่อมา เป็นการลงพื้นที่/ทำงานในพื้นที่/แก้ปัญหาในพื้นที่ 3. ระยะ 6 เดือนสุดท้าย เป็นการประเมินผลโครงการในพื้นที่/เสนอผลการดำเนินโครงการ/นวัตกรรม/สรุปผล-รายงานผลการดำเนินการแต่ละโครงการ

ในช่วงสุดท้ายของการฝึกอบรม วิทยากรได้สรุปมาตรการ 8 มาตรการในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน โดยให้แต่ละชุมชนรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการแต่ละมาตรการ และให้ผู้นำชุมชนและสมาชิกใหม่ที่เข้าร่วมโครงการได้สะท้อนคิดแนวทางและวิธีการแก้ปัญหาจากการที่ได้เรียนรู้ร่วมกันมาเป็นระยะเวลา 6 เดือน ซึ่งทุกกลุ่มได้สะท้อนคิดและแลกเปลี่ยนรู้กันได้อย่างน่าสนใจในการเข้าใจปัญหาและบริบทในแต่ละชุมชนซึ่งมีความหลากหลายและแตกต่างกัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า การแก้ปัญหาต่างๆ ต้องขึ้นอยู่กับบริบทและสิ่งแวดล้อมของแต่ละชุมชน โดยทุกชุมชนมีพันธะสัญญาร่วมกันที่จะดำเนินการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาชุมชนโดยชุมชนและเพื่อชุมชน

4.1.4 ในช่วง 6 เดือนถัดมา เป็นช่วงเวลาระยะกลางน้ำ ระหว่างเดือนเมษายน 2562 – เดือนกันยายน 2562 ทุกพื้นที่ชุมชนได้ลงพื้นที่ของตนเองเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชนตามมาตรการที่ได้เรียนรู้ในชุดความรู้ โดยมีเจ้าหน้าที่ NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นพี่เลี้ยงคอยหนุนเสริม คอยติดตามแนะนำการทำงานโครงการ ในระหว่างนี้ NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้การทำงานของแต่ละพื้นที่ ณ โรงแรมอยุธยาโรเวอร์วิวเพลส ในวันเสาร์อาทิตย์ รวม 4 ครั้ง โดยให้แต่ละพื้นที่ได้สะท้อนการทำงานของตน ความก้าวหน้าของโครงการและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน โดยมีวิทยากรและวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิคอยให้คำแนะนำชี้แนะ

4.1.5 ในช่วง 6 เดือนสุดท้ายซึ่งเป็นช่วงระยะปลายน้ำระหว่างเดือนตุลาคม 2562 – มีนาคม 2563 NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผลการดำเนินโครงการที่โรงเรียนป้อมเพชรและโรงแรมอยุธยาโรเวอร์วิวเพลส รวม 2 ครั้ง เพื่อให้ทุกพื้นที่ได้นำเสนอผลการดำเนินโครงการ โดยมีวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิของโครงการ และผู้ประเมินจากศูนย์เรียนรู้สุภาพะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ร่วมให้คำชี้แนะและให้ผลย้อนกลับแก่ทุกพื้นที่ และในเดือนมีนาคม 2563 NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้จัดเวทีถอดบทเรียนการดำเนินงานเป็นครั้งสุดท้าย ณ โรงแรมอยุธยาโรเวอร์วิวเพลส โดยเป็นการเสวนาแลกเปลี่ยนรู้ระหว่างพื้นที่ สรุปผลการดำเนินงานและจัดแสดงผลงานที่ได้ดำเนินการมา โดยมี

ผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นเกียรติเป็นประธานในพิธีและมอบเกียรติบัตรให้กับทุกพื้นที่ที่เข้าร่วมโครงการ ในการจัดเวทีสัมมนาดังกล่าว และมีการประเมินความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการด้วย

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

คณะผู้วิจัยได้รวบรวม สังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลจากเวทีสรุปบทเรียนจำนวน 2 ครั้ง ที่หน่วยจัดการร่วม (NODE) จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้จัดขึ้นในช่วง 6 เดือนแรกและ 6 เดือนสุดท้าย โดยได้สังเคราะห์วิเคราะห์ข้อมูลออกมาในรูปแบบการถอดบทเรียนการดำเนินโครงการและนำเสนอผลวิจัยการถอดบทเรียนในรูปแบบการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis)

5. สรุปผลการวิจัย

5.1 สรุปผลการถอดบทเรียน

จากการดำเนินการวิจัย NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้จัดเวทีการถอดบทเรียนขึ้น 2 ครั้ง ณ โรงแรมอยุธยาเรียวริวเพลส และโรงเรียนป้อมเพชร สามารถสรุปผลการถอดบทเรียนตาม 8 มาตรการในชุดความรู้เพื่อดำเนินงานการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน โดยในการถอดบทเรียน คณะผู้ดำเนินงานโครงการได้ตั้งคำถาม 7 คำถามกับผู้เข้าร่วมโครงการทุกพื้นที่เพื่อช่วยกันสรุปบทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานโครงการ โดยมีวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิประจำโครงการ คือ ดร.อุดมกฤษฎ์ ศรีนนท์ เป็นผู้นำการสรุปการเรียนรู้ของชุมชนทั้ง 6 ชุมชนที่เข้าร่วมโครงการคือ ชุมชนตำบลพระยาบันลือ ชุมชน ตำบลภูเขาทอง ชุมชน ตำบลบ้านสร้าง ชุมชน ตำบลอุทัย ชุมชนตำบลปากจั่นและชุมชน ตำบลลุมพินี จังหวัดพระนครศรีอยุธยาโดยชุมชนที่เข้าร่วมเข้าโครงการทั้งหมดได้ร่วมกันสะท้อนคิดการดำเนินงานโครงการตามข้อคำถามต่างๆ ดังต่อไปนี้

คำถามที่ 1 ท่านมีความคิดเห็นต่อการอบรมและการนำชุดความรู้ไปปฏิบัติ : ชุมชนต่างๆ ได้สะท้อนการทำงานและการดำเนินโครงการในประเด็นดังนี้คือ

ด้านวัตถุประสงค์ของโครงการและการดำเนินงาน : ชุมชนที่เข้าร่วมโครงการขาดความเข้าใจที่ดีในด้านวัตถุประสงค์ของโครงการในช่วงแรกๆ อย่างไรก็ตาม ในระยะต่อไป ผู้เข้าร่วมโครงการเข้าใจวัตถุประสงค์ของโครงการมากขึ้นจากการอบรมที่หน่วยจัดการร่วม ศูนย์สุขภาวะ จ.พระนครศรีอยุธยา จัดขึ้น เกิดการทำความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ในชุดการเรียนรู้ บางชุมชนสะท้อนว่า การอบรมไม่ตรงเป้าหมาย โดยเสนอแนะว่าผู้เข้าร่วมโครงการต้องศึกษาคู่มือและทำความเข้าใจให้มากขึ้นว่า ทำได้หรือทำไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ผู้เข้าร่วมโครงการบางชุมชนสะท้อนว่า การจัดการประชุมอบรมโดยศูนย์ฯ ทำได้ดี แต่การสร้างเครือข่ายในระดับพื้นที่ยังไม่ชัดเจน ควรมีการศึกษาคู่มือคุยกับผู้รู้มากขึ้น เพราะในคู่มือยังไม่ชัดเจนว่าสามารถนำไปใช้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างไร กล่าวคือ คู่มือยังเขียนได้ไม่ครอบคลุม และเป็นแบบวิชาการมากเกินไป แต่อย่างไรก็ตาม ก็พอสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้โดยควรเพิ่มบางจุดบางประเด็นเข้าไป เช่น เน้นวิธีการจัดเพิ่มในการซ่อมแซมถนนหนทาง การหาตัวอย่างการจัดเส้นทางจราจรที่มีปัญหาให้หลากหลายในคู่มือ และควรเพิ่มความรู้อะไรหรือแนวคิดด้านการจัดการความปลอดภัยเรื่องถนนต่างระดับด้วย

ด้านการสร้างเครือข่ายการทำงานและดำเนินโครงการ : ชุมชนต่างๆ ได้ร่วมกันสะท้อนคิดว่า โครงการอบรมของศูนย์ฯ ทำให้รับทราบว่า ชุมชนต่างๆ มีปัญหาแตกต่างกันออกไป เป็นปัญหาของส่วนรวมที่ต้องช่วยกันแก้ไข ทำให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือ ซึ่งเป็นสิ่งที่ดีมากในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน

คำถามที่ 2 ท่านมีความคิดเห็นต่อชุดความรู้อย่างไร : ชุมชนต่างๆ ได้สะท้อนแนวคิดและข้อเสนอต่อชุดความรู้ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

ชุดความรู้การอบรม : ชุมชนต่างๆ ได้ร่วมกันสะท้อนเกี่ยวกับชุดความรู้การอบรมว่า ควรสั้น กระชับ เข้าใจง่าย ชุดความรู้เขียนดี แต่เอาไปใช้ในชุมชนไม่ค่อยได้ ออกแบบวิชาการมากเกินไป ผู้จัดทำควรปรับให้เข้าใจง่าย เนื้อหาไม่ควรเยอะ แต่สาระสำคัญ จากการนำชุดความรู้ไปใช้ พบว่า ทีมงานของพื้นที่ย่อยต้อง

นำความรู้ไปถ่ายทอดต่อชุมชน โดยการพูดสอดแทรก หรือเป็นภาษาชุมชน แล้วทำสรุปย่อเป็นเอกสารแจกชุมชนอีกที

การพัฒนาปรับปรุงชุดความรู้ : บางชุมชนได้สะท้อนว่า ชุดความรู้ไม่ค่อยตรงประเด็น ตัวหนังสือเล็ก แต่ข้อดีของชุดความรู้คือ เป็นเครื่องมือที่นำเข้าไปสู่หน่วยงาน องค์กรต่างๆ ได้ง่ายขึ้น เป็นเหมือนตัวนำทางที่ดี เพราะมีความน่าเชื่อถือในรูปแบบองค์กรระดับชาติ มีการพัฒนาและดำเนินการเป็นขั้นตอน อย่างไรก็ตาม มีข้อเสนอแนะว่าต้องนำชุดความรู้ไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันออกไป นอกจากนี้ ชุมชนได้สะท้อนว่า ชุดความรู้เป็นแนวทางในการทำงานเพื่อประโยชน์ของคนในชุมชน และยังสามารถขยายไปยังชุมชนอื่นได้

คำถามที่ 3 ท่านมีการนำแต่ละมาตรการไปใช้อย่างไร : ชุมชนต่างๆ ได้สะท้อนแนวคิดและข้อเสนอต่อชุดความรู้ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

กระบวนการทำงานตามมาตรการในชุดความรู้ : ชุมชนต่างๆ ได้สะท้อนว่า ทุกพื้นที่วิเคราะห์ปัญหาและตั้งคณะทำงาน โดยเอาปัญหาการจราจรในชุมชนเป็นตัวหลัก มีการเรียนรู้ชุดความรู้ พูดคุย ลงพื้นที่ ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเบื้องต้นชุมชนได้ทำแผนที่ชุมชนที่เป็นจุดเสี่ยงด้านการจราจรก่อน ทำให้มองเห็นปัญหาของชุมชน เอาปัญหาเป็นตัวนำ วิเคราะห์ปัญหาก่อนแล้วจึงหาหน่วยงานที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ชุมชนบางชุมชนได้สะท้อนข้อเท็จจริงว่า อาจไม่ได้ดำเนินโครงการเรียงตามมาตรการ แต่ใช้กระบวนการจับรวมทุกมาตรการในการดำเนินงาน แต่อย่างไรก็ตาม ทุกพื้นที่ ทุกชุมชนที่เข้าร่วมโครงการ ได้พยายามใช้ทุกมาตรการที่ได้ระบุไว้ในหนังสือคู่มือชุดความรู้ บางชุมชนได้สะท้อนว่า การมีชุดความรู้ เป็นตัวนำ ทำให้การทำงานเป็นระบบ เข้าใจง่ายและชุมชนสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับชุดความรู้และมาตรการในชุดความรู้ : ชุมชนที่เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ได้สะท้อนว่า การมีชุดความรู้เป็นสิ่งที่ดี แต่เวลานำไปใช้ ชุมชนอาจจะปรับเปลี่ยนให้เข้ากับบริบทของตนเอง โดยอาจจะมีการใช้ภาษาที่เข้าใจได้ง่ายขึ้นเวลาลงทำงานในพื้นที่ เพราะภาษาวิชาการในชุดความรู้ นั้น อาจจะเหมาะสมกับคณะทำงานในระดับนโยบาย แต่ในระดับปฏิบัติการอาจจะต้องปรับชุดความรู้ให้อ่านง่ายและเข้าใจมากขึ้น ไม่ควรจะมีเนื้อหาเยอะ ควรมีเนื้อหาที่สั้น กระชับ ทั้งนี้เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุดในด้านงบประมาณที่ได้ทุ่มเทลงไป

คำถามที่ 4 ปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินการในแต่ละมาตรการอย่างไร : ชุมชนต่างๆ ได้สะท้อนปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินการในแต่ละมาตรการดังนี้

การดำเนินการตามมาตรการในชุดความรู้ : ทุกชุมชนที่เข้าร่วมโครงการได้สะท้อนว่า ได้ใช้และปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุไว้ในชุดความรู้ บางพื้นที่ได้ทำสำเร็จแล้ว ส่วนบางพื้นที่กำลังรอผลงานจากการดำเนินโครงการ อย่างไรก็ตาม บางมาตรการดำเนินการไม่สำเร็จด้วยเงื่อนไขและปัจจัยต่างๆ ตามสภาพชุมชน แต่การดำเนินการตามมาตรการส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จอย่างดี เป็นที่ชื่นชมของคนในชุมชน เพราะเป็นโครงการที่ชุมชนได้ดำเนินการเอง มีความเป็นเจ้าของ เกิดความสำเร็จจากการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยการประชุมหรือประชาคม กล่าวคือ ประชาชนมีความเข้าใจมากขึ้นได้รับความร่วมมือมากขึ้น เห็นภาพจุดเสี่ยง ชัดเจนขึ้น หน่วยงานต่าง ๆ ให้ข้อมูลมากขึ้น ภาคประชาชนมีบทบาทมากขึ้น หน่วยงานอื่นรับรู้มากขึ้น

ความสำเร็จในการสร้างและขยายเครือข่าย (Networking and change agents) ในการดำเนินโครงการตามมาตรการในชุดความรู้ : ทุกชุมชนที่เข้าร่วมโครงการได้สะท้อนว่า การดำเนินโครงการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนสามารถขยายผลต่อกลุ่มเยาวชนและภาคส่วนประชาชนต่างๆ ในชุมชนได้ดี เช่น ชุมชนตำบลพระยาบันลือ ชุมชนตำบลปากจั่น เป็นต้น ทำให้ชุมชนและประชาชนเกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีใน

บางจุดที่สามารถแก้ไขได้ ประชาชนให้ความร่วมมือมากขึ้น ชุมชนช่วยกันเฝ้าระวังมากขึ้น นับว่าเป็นการสร้างแนวร่วมในการทำงานและการดำเนินโครงการได้เป็นอย่างดี

คำถามที่ 5 ในการดำเนินงานแต่ละมาตรการมีปัญหาและอุปสรรคอย่างไร และแก้ไขอย่างไร: ชุมชนต่างๆ ได้สะท้อนการดำเนินงานในแต่ละมาตรการ รวมถึงปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไขปัญหาในการดำเนินงานตามชุดความรู้ดังนี้

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ : ทุกชุมชนที่เข้าร่วมโครงการได้สะท้อนว่า ยังมีปัญหาเชิงพื้นที่หลายประการที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานโครงการ กล่าวคือ คณะทำงานต้องสร้างความน่าเชื่อถือต่อองค์กรที่เข้าไปดำเนินงานด้วย ปัญหาการสร้างความเข้าใจกับคน ไม่เพิ่มภาระงาน ให้ชุมชนมองเห็นประโยชน์ อยากมีส่วนร่วมในโครงการ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องเศรษฐกิจปากท้องชุมชน คณะผู้ดำเนินงานโครงการต้องย่ำบ่อยๆ ให้ชุมชนทำหรือแก้ปัญหาาร่วมกัน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพถนนในชุมชนอยู่บ่อยๆ จากองค์กรในชุมชน ปัญหาคนต่างด้าวไม่เข้าใจภาษา ปัญหาการขับเคลื่อนด้วยความเร็วโดยเยาวชน (เด็กแว้น) สภาพถนนที่ขาดการซ่อมแซม ปัญหาคนนอกพื้นที่ที่ไม่เข้าใจเรื่องการทำงานโครงการ ปัญหาด้านการเบิกจ่ายเงินที่จะใช้ดำเนินการแต่ละมาตรการ การไม่เข้าใจในระบบการเงิน ปัญหาการส่งต่อปัญหาต่อหน่วยงานในพื้นที่ ปัญหาร้านค้าริมถนนที่มีมาก

การแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ : ชุมชนต่างๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้สะท้อนแนวทางการแก้ไขปัญหาต่างๆ โดยการทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ เช่น การจัดการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย การส่งต่อปัญหาต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการแจ้งหรือรายงานปัญหาที่อยู่นอกเหนืออำนาจการแก้ไขต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ปัญหาที่เกี่ยวกับการเบิกจ่ายเงินในโครงการ บางชุมชนได้ดำเนินการสำรองจ่ายไปก่อนด้วยเงินของผู้นำโครงการ ปัญหาเด็กแว้นในบางชุมชนได้ดำเนินการแก้ไขโดยให้เยาวชนเข้ามามีส่วนร่วม นอกจากนี้จากการประชุมสะท้อนการดำเนินงาน ชุมชนต่างๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้เสนอแนะว่า ปัญหาหลายเรื่องเช่น ปัญหาด้านการเบิกจ่ายเงินงบประมาณในโครงการ ควรมีกระบวนการชี้แจงที่ทำให้เข้าใจง่ายขึ้นกว่านี้และควรเพิ่มระยะเวลาในการทำความเข้าใจในเรื่องต่างๆ ด้วย

คำถามที่ 6 ท่านมีข้อเสนอแนะในแต่ละมาตรการอย่างไร : ชุมชนต่างๆ ได้สะท้อนข้อคิดและข้อเสนอแนะในการดำเนินงานโครงการในแต่ละมาตรการดังนี้

การสร้างความเข้าใจในดำเนินงานและการสร้างจิตสำนึก : ทุกชุมชนที่เข้าร่วมโครงการได้สะท้อนแนวคิดและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานในแต่ละมาตรการเป็นในทิศทางเดียวกันคือ ต้องสร้างความเข้าใจในแต่ละมาตรการอย่างจริงจัง นอกจากนี้การดำเนินงานตามมาตรการนั้น ควรมีการปลูกฝังหรือสร้างจิตสำนึกกับชุมชน มีการสื่อสารในการทำงานให้ชัดเจนเข้าใจการทำงานของชุมชนให้มากขึ้น ส่งเสริมให้ชุมชนทำด้วยจิตอาสาควรลดขั้นตอน/กฎบางอย่าง ยอมรับความเป็นจริง ให้มีความยืดหยุ่นแต่ละมาตรการ/ยืดความถูกต้อง

คำถามที่ 7 ผู้เข้าร่วมโครงการของท่านนำความรู้ในชุดความรู้ไปปฏิบัติอย่างไร: ชุมชนต่างๆ ที่เข้าร่วมโครงการ ได้สะท้อนว่า คณะทำงานในโครงการทุกคนสามารถขยายผลโครงการต่อได้ดี มีการนำความรู้จากชุดความรู้ไปใช้และแนะนำผู้อื่นได้ เป็นแนวปฏิบัติในชุมชนได้ดี ผู้นำตระหนักถึงปัญหาและกลุ่มผู้นำนำไปกระจายต่อกลุ่มอื่นและองค์กรอื่น

คำถามที่ 8 ผู้เข้าร่วมโครงการของท่านนำความรู้ในชุดความรู้ไปปฏิบัติอย่างไร : ชุมชนต่างๆ ที่เข้าร่วมโครงการ ได้สะท้อนว่า เกิดการเชิญประชาคมเป็นภาคีเครือข่าย มีศักยภาพในการทำงานมากขึ้น เกิดเครือข่ายในการทำงานมากขึ้น เกิดความน่าเชื่อถือในการทำงาน เป็นที่ยอมรับมากขึ้น นอกจากนี้ ยังได้สะท้อนว่า เกิดการนำชุดความรู้ไปขยายผลต่อในระดับหมู่บ้าน หรือชุมชนอื่นได้ จัดให้มีการอบรมระดับชุมชนร่วมเป็นเครือข่าย ชุมชนตลาดให้การสนับสนุน และเห็นความสำคัญมากขึ้น นำไปขยายในส่วนราชการ, หน่วยงานด้าน

ขนส่ง เชื่อมโยงไปในโรงเรียน และเป็นแบบอย่างที่ดี และประการสำคัญคือ ผู้เข้าร่วมโครงการนำไปขยายผลกับเยาวชน ทำความเข้าใจกับเยาวชน และเกิดผลที่ดีตามมาในที่สุด

5.2 สรุปผลการดำเนินโครงการ

จากการดำเนินงานโครงการของทุกพื้นที่ และการถอดบทเรียนการดำเนินงาน สามารถสรุปผลการดำเนินงานได้ดังปรากฏในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปผลการดำเนินโครงการ

ตำบล	ผลลัพธ์เชิงคุณภาพ	ผลลัพธ์เชิงปริมาณ	
		สถิติ	Change Agent (CA)
1. ลุมพินี	-การสร้าง ความตระหนักรู้แก่ประชาชน -การสร้างเครือข่ายภาครัฐ -คณะกรรมการดำเนินงานเกิดจากจิตอาสา	อุบัติเหตุ = 0 ตาย = 0	CA 1 = 6 (100%) CA 2 = 6 (100%) CA 3 = 6 (100%)
2. ภูเขาทอง	-การสร้าง ความตระหนักรู้แก่ประชาชน -การสร้างเครือข่ายภาครัฐ -คณะกรรมการดำเนินงานเกิดจากจิตอาสา	อุบัติเหตุ = 0 ตาย = 0	CA 1 = 6 (100%) CA 2 = 6 (100%) CA 3 = 6 (100%)
3. พระยาบันลือ	-เยาวชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา -ผู้นำมีศักยภาพสูงในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและพื้นที่	อุบัติเหตุ = 10 เหลือ 5 ตาย = 0	CA 1 = 6 (100%) CA 2 = 5 (100%) CA 3 = 5 (100%)
4. ปากจั่น	-ผู้นำมีศักยภาพสูงในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและพื้นที่ -มีกิจกรรมเสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนโดยเน้นการเกิดประโยชน์ร่วม -ประสาน Stakeholders (ผู้มีส่วนร่วม)	อุบัติเหตุจาก 31 เหลือ 13	CA 1 = 6 (100%) CA 2 = 13 70 (100%) CA 3 = 100 (100%)
5. บ้านสร้าง	-กลไกการทำงานระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน -การประสานงานกับเทศบาล	อุบัติเหตุ = 25 เหลือ 15 ตาย = 0	CA 1 = 6 (100%) CA 2 = 50 (100%) CA 3 = 6 (100%)
6. อุทัย	-ผู้นำมีศักยภาพในการประสานงานสูง -การทำงานกับ พชอ.	อุบัติเหตุ = 0 ตาย = 0	CA 1 = 6 (100%) CA 2 = 15 (100%) CA 3 = 6 (100%)

จากตารางที่ 1 เห็นได้ว่า ภาพรวมของทุกโครงการประสบความสำเร็จร้อยละ 100% ทุกพื้นที่ใช้ข้อมูลชุมชนในการขับเคลื่อนการทำงานในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนนอกจากนี้ ยังได้ขยายเครือข่ายการทำงานไปสู่ Change agents ต่างๆ เพื่อให้ทำงานแก้ไขปัญหาเกิดความยั่งยืน

ตารางที่ 2 สรุปปัจจัยแห่งความสำเร็จของการใช้คู่มือการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน

มาตรการที่	ประโยชน์	ข้อจำกัด
1. ทำแผน และคัดเลือก “จุดเสี่ยง” ในชุมชน	ทุกพื้นที่ใช้ได้ดี โดยให้คนในชุมชนไปขับเคลื่อนจุดเสี่ยงชุมชนสามารถกำหนด/คัดเลือกบุคคลที่มีความสามารถในการขับเคลื่อนมาตรการอื่น ๆ ได้	-
2. ค้นหาอุปสรรควิธีการที่เกิดขึ้นบ่อยบริเวณ “จุดเสี่ยง”	มีการเรียนรู้มาตรการนี้ แต่ไม่ได้สังเกตหรือบันทึกข้อมูลในสถานการณ์จริง	1. พื้นที่ไม่สามารถเขียนในรายงานได้ เนื่องจากไม่อยู่ในเหตุการณ์จริง 2. บทบาทหน้าที่นี้มีเจ้าหน้าที่เฉพาะด้านดำเนินการ(ตำรวจ) ทำน้อยสุด
3. ค้นหาปัจจัยเสี่ยงจากถนน (ทางตรง/ทางโค้ง/ทางแยก)	มีการดำเนินการตามมาตรการในทุกพื้นที่ที่มี ทำให้เกิดการนำไปใช้ กับคนในชุมชน พระยาบันลือ - ถนน รถ, ปากจั่น คน การให้ความรู้ ผลประโยชน์ร่วมกัน	-
4. สรุปปัจจัยที่ก่อให้เกิดการชน (คน/รถ/ถนน)	มีการดำเนินการตามมาตรการในทุกพื้นที่มีอบรมให้ความรู้	-
5. เรียนรู้จากอดีต ต้นทุนเดิมจะชวนใครมาทำงาน	มีการดำเนินการตามมาตรการในทุกพื้นที่มี CA1 คณะทำงานดีทุกพื้นที่ บ้านสร้าง ชวนคนไปทำ ชื่นชม	-
6. จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน	ทุกพื้นที่มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ บางพื้นที่เขียนแต่แผนงาน แต่แผนปฏิบัติการไม่มี บางที่เขียนแต่ไม่ได้มีการเขียนแผน แต่ละพื้นที่ความละเอียดแตกต่างกัน	คลุมเครือ
7. จัดการจุดเสี่ยงที่ทำเองได้/ส่งต่อปัญหาที่เกินกำลัง	มีการดำเนินการในทุกพื้นที่	-
8. การประเมินผล เฝ้าระวัง และติดตามผล	มีการดำเนินการในทุกพื้นที่ กำหนดขอบเขตเนื้อหาการสรุป	ทำยากสุด

หมายเหตุ. มาตรการ 1, 3, 4, 5 ทุกพื้นที่นำไปปฏิบัติและเกิดการเรียนรู้จริง

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่าทุกพื้นที่ได้ดำเนินการตามมาตรการทุกมาตรการ แต่บางมาตรการทำได้ยาก เช่น การประเมินผล เฝ้าระวังและติดตามผล ซึ่งต้องอาศัยหลักวิชาการและการทำวิจัยร่วมด้วย โดยเฉพาะการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นระบบ

6. อภิปรายผล

จากการดำเนินการวิจัยโครงการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน พบว่า การดำเนินการประสบความสำเร็จเป็นที่น่าสนใจ แม้ว่าบางพื้นที่อาจจะปัญหาในการดำเนินการตามมาตรการบางมาตรการ ประเด็นที่น่าสนใจและอาจจะต้องส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินการคือ การให้ความรู้ชุมชนที่เข้าร่วมโครงการเกี่ยวกับการวิจัย กระบวนการวิจัย การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การแปลผลข้อมูลและการวิจัย ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากในการที่จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จมากขึ้น กล่าวคือ NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยาต้องเสริมสร้างกระบวนการวิจัยในชุมชนเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน ในประเด็นการวิจัยชุมชนนี้ อุทัย ดุลยเกษม (2563) กล่าวว่า การวิจัยเป็นสิ่งที่ชาวบ้านหรือสมาชิกส่วนใหญ่ของชุมชนท้องถิ่นไม่มีความคุ้นเคยหรือไม่มีความรู้ความเข้าใจและมีทักษะในการทำวิจัยไม่เพียงพอ ด้วยเหตุดังนั้น จึงต้องออกแบบสร้างการทำงานสำหรับโครงการวิจัยเพื่อท้องถิ่นนี้เพื่อช่วยเหลือสนับสนุนและส่งเสริมชาวบ้านหรือสมาชิกของชุมชนโดยจัดให้มีสำนักงาน “ระบบพี่เลี้ยง” หรือ “Coach” ไว้ในท้องถิ่นต่างๆ ทั่วประเทศไทยตามความจำเป็นกับเนื้อหา ในประเด็นดังกล่าว อุทัย ดุลยเกษม ได้กล่าวว่า การทำวิจัยโดยชุมชนหรือโดยชาวบ้านในท้องถิ่นอาจจะมีข้อจำกัดเนื่องจากชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่คุ้นเคยกับการทำวิจัยในลักษณะนี้ ด้วยเหตุดังนั้น บทบาทและความรับผิดชอบของ NODE คือการส่งเสริม สนับสนุนและช่วยเหลือชาวบ้านในชุมชนในเรื่องต่อไปนี้

1. ชักชวนและส่งเสริมให้ชาวบ้านในท้องถิ่นรวมตัวกันเพื่อมาพูดคุยและวิเคราะห์สถานการณ์และปัญหาของชุมชนที่ชาวบ้านเผชิญร่วมกันอยู่ในขณะนั้น แต่การที่เจ้าหน้าที่ NODE จะทำหน้าที่ที่หรือบทบาทนี้ได้เป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์กับชาวบ้านจริงก็ต่อเมื่อเจ้าหน้าที่ NODE ต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ชุมชน (Community Analysis) มาก่อนอย่างละเอียดพอสมควรเพื่อจะได้มี “ต้นทุน” ในการนำเสนอสนทนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกับชาวบ้านในชุมชน

2. ชักชวนและส่งเสริมให้ชาวบ้านในท้องถิ่นเห็นถึงความจำเป็นหรือความสำคัญหรือประโยชน์ที่จะได้จากการที่ชาวบ้านทำวิจัยเอง แต่การที่ NODE จะทำบทบาทหรือหน้าที่นี้ได้ก็ต่อเมื่อ NODE มีความรู้ความเข้าใจในสาระของการทำวิจัยว่ามีอะไรบางอย่างละเอียดพอสมควรหรืออย่างเพียงพอที่จะช่วยโน้มน้าวใจให้ชาวบ้านเข้ามามีส่วนร่วมในการทำวิจัยได้โดยมองเห็นประโยชน์ที่จะได้จากการทำวิจัยด้วยตนเอง มิใช่เป็นการ “บอกหรือสั่งให้ทำ” ของเจ้าหน้าที่ NODE

3. ชักชวนให้ชาวบ้านในท้องถิ่นหาข้อยุติระหว่างชาวบ้านเองให้ได้ว่า ในการทำวิจัยแต่ละครั้งนั้นชาวบ้านต้องการ “รู้คำตอบอะไร” ให้ชัดเจน และช่วยให้ชาวบ้านแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันว่า เพราะเหตุใดจึงเลือกตั้งคำถามการวิจัยที่ตกลงกันเอง เช่น “คำตอบ” ที่อยากรู้มีความสำคัญหรือมีประโยชน์อะไรกับตัวชาวบ้านเองหรือชุมชนท้องถิ่นโดยรวม เป็นต้น การดำเนินการในเรื่องนี้จะช่วยฝึกให้ชาวบ้านได้มีวิธีคิดที่เป็นเหตุเป็นผลและมีหลักฐานในการนำมาสนับสนุนในการโต้แย้งของตน กระบวนการดังกล่าวนี้มีความสำคัญมากในกระบวนการเรียนรู้ที่เป็นการ “เสริมพลัง” ให้กับชาวบ้าน ในขั้นตอนนี้ บทบาทของ “พี่เลี้ยง” หรือ “ผู้ปฏิบัติงานประจำ” NODE มีความสำคัญมากในการนำเสนอสนทนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถ้า “พี่เลี้ยง” หรือ “ผู้ปฏิบัติงาน” ประจำ NODE ไม่มีความรู้เรื่องของชุมชนและไม่มีทักษะในการจับประเด็นในการนำเสนอสนทนาโอกาสที่จะตั้งคำถามวิจัย โดยชาวบ้านเอง เป็นเรื่องที่ไม่ถนัด เพราะฉะนั้น “พี่เลี้ยง” หรือ “ผู้ปฏิบัติงาน” ประจำ NODE ต้องมีการเตรียมตัวอย่างดีจึงจะได้ผล

4. เมื่อชาวบ้านตกลงร่วมกันว่าต้องการอยากรู้ “คำตอบอะไร” ชัดเจนแล้ว เจ้าหน้าที่ NODE อาจจะช่วยในการเขียน “คำถามการวิจัย” ที่เป็นลายลักษณ์อักษร ไม่ว่าจะเป็นคำถามการวิจัยในลักษณะใดก็ตาม เพราะการเขียนอาจจะไม่ใช่ทักษะที่ชาวบ้านมีมากพอ และเมื่อเขียน “คำถามการวิจัย” เสร็จแล้ว ขั้นตอนมาก็เป็นการเขียนถึง “เหตุผลหรือความสำคัญของการวิจัย” ในเรื่องที่กำลังตกลงกันว่าจะทำให้ชัดเจนและมีน้ำหนักพอเพียงพอต่อการขอรับทุนวิจัย

5. หลังจากมีการตั้งคำถามการวิจัยและอธิบายให้เห็นถึงความจำเป็นหรือความสำคัญของการเลือกประเด็นการทำวิจัยเสร็จแล้ว เจ้าหน้าที่ NODE จะต้องชวนชาวบ้านที่ร่วมทำวิจัยคุยกันถึงระเบียบวิธีหรือวิธีวิทยาการวิจัยว่า ทีมวิจัยชาวบ้านจะใช้วิธีการอย่างไรบ้างในการแสวงหา “คำตอบ” ต่อ “คำถามการวิจัย” ที่ตั้งไว้เพื่อให้ได้คำตอบที่น่าเชื่อถือ

6. เมื่อจัดทำ “ข้อเสนอโครงการวิจัย” (Research Project Proposal) เรียบร้อยแล้ว วิธีการที่พึงพิจารณาของ NODE ประการหนึ่ง คือ จัดเวทีให้มีการนำเสนอ “ข้อเสนอโครงการวิจัย” ดังกล่าวให้มีการวิพากษ์โดยนักวิชาการในท้องถิ่นหรือผู้ทรงคุณวุฒิที่เชิญมาก็ได้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า “ข้อเสนอโครงการวิจัย” มีความถูกต้องและมีน้ำหนักมากพอต่อการสนับสนุนด้านงบประมาณ กิจกรรมส่วนนี้เป็นบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ NODE ก่อนที่จะเสนอขอรับทุน

7. เมื่อ “ข้อเสนอโครงการวิจัย” ได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ NODE จะต้องเชิญนักวิจัยประจำโครงการวิจัยทั้งหมดมาประชุมร่วมกันเพื่อวางแผนการทำงานตามขั้นตอนต่างๆ โดยอาจจะมีการแบ่งความรับผิดชอบกันทำงานในแต่ละกิจกรรม เช่น การเก็บรวบรวมข้อมูล การบันทึกข้อมูล การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล การตรวจสอบความพอเพียงและความครอบคลุมของข้อมูลในประเด็นที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ข้อมูลและการเขียนรายงานผลการวิจัยอันเป็นกิจกรรมสุดท้ายของกระบวนการวิจัย ในขั้นตอนนี้จะเป็นช่วงระยะเวลาที่นานตามขนาดและความซับซ้อนของคำถามการวิจัย เพราะฉะนั้น เจ้าหน้าที่ NODE ต้องทำหน้าที่เป็น “พี่เลี้ยง” หรือ “Coach” อย่างใกล้ชิดและสม่ำเสมอ เพราะช่วงนี้เป็นช่วงของกระบวนการเรียนรู้อย่างแท้จริง

อุทัย ดุลยเกษม ยังได้กล่าวเพิ่มเติมว่า การบริหารจัดการเพื่อการดำเนินงานโครงการวิจัยเพื่อท้องถิ่นให้บรรลุเป้าหมาย ต้องคำนึงถึงเรื่องต่อไปนี้ 1. การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในโครงการอย่างเป็นระบบและอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านความรู้ความเข้าใจและทักษะที่เกี่ยวข้องกับงานที่ตนเองรับผิดชอบอย่างได้มาตรฐาน 2. จัดให้มีระบบ “การประเมิน” ผลการปฏิบัติงานของบุคลากรทุกระดับอย่างจริงจังและเป็นธรรมอย่างสม่ำเสมอ 3. อาจจัดให้มีโครงสร้าง “สนับสนุน” ระบบการบริหารจัดการทั้งในระดับส่วนกลางและระดับพื้นที่ 4. จัดให้มีเวทีสำหรับการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันระหว่างคนทำงานในแต่ละพื้นที่อย่างจริงจังและมีสาระ (มิใช่การเยี่ยมเยียนเพื่อการท่องเที่ยว) 5. มีการสรุปบทเรียนการทำงานของแต่ละพื้นที่อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเพิ่มขึ้น 6. จัดให้มีช่องทางการเผยแพร่ผลการวิจัยทั้งเป็น “ความรู้” และการนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาชุมชนให้เป็นที่รับรู้กันในวงกว้าง 7. ดึงหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคธุรกิจและภาคประชาสังคมในพื้นที่ให้เข้ามามีส่วนร่วมในด้านต่างๆ ในอันที่จะช่วยให้การทำโครงการวิจัยเพื่อท้องถิ่นบรรลุเป้าหมายตามเจตนารมณ์ได้จริง

อุทัย ดุลยเกษม (2561) ได้กล่าวโดยสรุปว่า การใช้กิจกรรมการวิจัยเพื่อการเสริมพลังให้กับสมาชิกของชุมชนและให้แก่ชุมชนที่ทำการวิจัย เป็น “ยุทธวิธี” ที่ถือว่า “เป็นนวัตกรรม” ประการหนึ่งในวงการวิจัย เพราะในวงการวิจัย โดยทั่วไปจะให้ความสำคัญหรือจุดเน้นกับการ “ผลิตความรู้ใหม่” เพื่อเป็นการต่อยอดหรือพัฒนาการด้านความรู้ให้มีพรหมแดนของความรู้ในเรื่องนั้นๆ ให้กว้างขวางออกไป (Advancement of knowledge) หรือไม่ก็เป็นการทำวิจัยเพื่อวัตถุประสงค์ด้านการค้าและการพาณิชย์ เป็นต้น แต่การวิจัยเพื่อ

ท้องถิ่นมีจุดมุ่งหมายที่มีความชัดเจนคือกระบวนการวิจัยเพื่อสร้างโอกาสการเรียนรู้ให้กับชาวบ้านและเป็น “เสริมพลัง” ให้กับตัวชาวบ้านเองและเป็นการเสริมพลังให้แก่ชุมชนโดยการปกป้องรักษาและการใช้ประโยชน์ (Nurturing) จาก “ทุนของชุมชน” อย่างยั่งยืน (Sustainable Use of Community Capitals) ด้วยเหตุ ดังนั้น เพื่อให้เจตนาธรรมของการส่งเสริมและสนับสนุนให้ชาวบ้านได้ทำวิจัยด้วยตนเองเพื่อการ “เสริมพลัง” ให้กับชาวบ้านและให้แก่ชุมชนที่ทำการวิจัยประสบความสำเร็จอย่างที่ตั้งใจไว้ ประเด็นต่างๆ ที่ได้นำเสนอมาทั้งหมดนี้จึงควรได้รับการพิจารณาอย่างมีนัยสำคัญ

จากการวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยพบว่า NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้พยายามดำเนินการโครงการ แก้ไขจุดเสี่ยงบนถนนในชุมชนโดยมีชุมชนต่างๆ เข้าร่วมโครงการดังได้กล่าวแล้ว และการดำเนินโครงการก็ ประสบความสำเร็จและน่าพอใจในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินโครงการในอนาคตประสบความสำเร็จแบบยั่งยืนมากขึ้น หน่วยจัดการร่วม NODE จังหวัดพระนครศรีอยุธยาควรมีการเสริมพลังชุมชนใน การทำงานให้ประสบความสำเร็จมากขึ้นด้วยกระบวนการวิจัยชุมชนดังที่ได้กล่าวแล้วและขยายเครือข่ายไปยัง ชุมชนพี่น้อง หากสามารถทำได้อย่างเป็นระบบ การแก้ไขปัญหาดังกล่าวในชุมชนก็จะมีผลที่ยั่งยืนและเกิด ผลลัพธ์อย่างยั่งยืน

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 สื่อชุดความรู้พัฒนารูปแบบได้สวยงาม อย่างไรก็ตาม ชุมชนที่เข้าร่วมโครงการสะท้อนว่า เนื้อหา และตัวหนังสือเล็ก ดังนั้น ควรปรับตัวอักษรให้ใหญ่ขึ้น และสื่อชุดความรู้เป็นภาษาวิชาการมากเกินไป ควรปรับ ภาษาให้เข้าใจง่าย เหมาะสมกับระดับชุมชนชาวบ้าน

7.2 ควรมีการจัดกระบวนการเรียนรู้ให้เป็นระบบมากขึ้นในชุดความรู้ อาจจะใช้ QR Code แทนแผ่น ซีดี ตัวใบงานมีประโยชน์ แต่ควรมีกิจกรรมการเรียนรู้เป็นกลุ่ม (Group Learning) มากกว่าการเรียนรู้ด้วย ตนเอง (Self-learning) และควรมีการกำหนดชั่วโมงในการเรียนรู้ในชุดคู่มือ

7.3 ควรมีการรวบรวมมาตรการในชุดความรู้ เช่น มาตรการ 1 และ 2 ควรอยู่รวมในมาตรการเดียวกัน และ ควรมีการนำเสนอผลลัพธ์ของโครงการเพื่อการขยายผล (สร้างเป็นมาตรการที่ 9)

7.4 ควรมีการขยายเครือข่ายทำงานโดยนำผลลัพธ์การจัดทำโครงการเสนอส่วนราชการจังหวัดเพื่อ นำไปพัฒนาต่อยอดในการทำงานส่วนราชการจังหวัดต่อไป (พชอ.)

7.5 สำหรับการนำเครื่องมือไปใช้ในอนาคต ศูนย์การเรียนรู้สุภาพะ สำนักงานกองทุนส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ควรมีบุคลากร/หน่วยงานที่สามารถถ่ายทอดความรู้ให้กับประชาชน ควรมีเครือข่ายวิทยากรและควรมี การสนับสนุนส่งเสริมให้ชุมชนพัฒนาโครงการวิจัยงานวิจัยในระดับท้องถิ่นอย่างเป็นระบบ

บรรณานุกรม

เอกสารภาษาไทย

- ธนพงษ์ จินวงษ์และคณะ. (มปป.). **คู่มือการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน (Starter Pack for Road Safety)**. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.).
- นิวัติ สร้อยมาลี. (2556). **การศึกษาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตำบลโบสถ์ อำเภอมายาจังหวัด นครราชสีมา**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- วิชุดา เสถียรนาม และคณะ. (2559). **คู่มือจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน (ฉบับปรับปรุงใหม่)**. ศูนย์ วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.).
- สิริชัย ชูนาคา. (2559). **การศึกษาความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมือง : กรณีศึกษากองคลองแวง อำเภอสระเตา จังหวัดสงขลา**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

สุรางค์ศรี ศีตมาโนชญ์และคณะ. (2555). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการ การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหา การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และสำนักงาน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

อุทัย ดุลยเกษม. (2560). กรองความคิดด้านการศึกษาลดชีวิตในสังคมไทย ยุค 4.0. บรรณาธิการ ดร.พีรเทพ รุ่งคุณากร. ภาควิชาการศึกษาตลอดชีวิต คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

อุทัย ดุลยเกษม. (2563). สารของการวิจัย (The Essence of Research). บรรณาธิการ พระครูสุนทรธรรมโสภณ (รศ.ดร.วิเชียร ปัญญาจุฑาโฒ). โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร.

วารสาร

ภูวดล พลศรีประดิษฐ์ และมะลิ โพธิพิมพ์. (2561). การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง : กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสน์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา ปีที่ 4 ฉบับที่ 1, หน้า 66-77.

เว็บไซต์

Thai PBS. (2553). รายงานการแก้ไขปัญหาลดเสี่ยงทางถนน ออกอากาศทางสถานีวิทยุโทรทัศน์ไทยพีบีเอส. สืบค้นเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม. จาก <https://news.thaipbs.or.th/content/216844>.