

แนวทางศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง: กรณีศึกษา เทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี

Participation of Local Communities in Road Safety Through Participation Research Approach (PAR): A Case Study of Thakhlung Municipality, Pathumthani

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล พิริยา ชัมเจริญ และ พรชัย จันท์ถาวร

Pawinee Iamtrakul, Piriya Simcharean and Pornchai Jantaworn

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จังหวัดปทุมธานี 12121

Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University, Pathumthani, 12121, Thailand

E-mail: apawinee@hotmail.com

บทคัดย่อ

การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่ร้ายแรงและมีความซับซ้อนในหลายมิติ ด้วยเหตุนี้ การวิจัยที่จะสามารถตอบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่ได้อย่างแท้จริง จำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เข้ามาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อให้เกิดแนวทางแก้ไขปัญหาด้วยการประยุกต์การศึกษาร่วมกันเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม โดยจากการศึกษา พบว่า กระบวนการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษาเทศบาลท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี ได้เริ่มต้นการมีส่วนร่วมของชุมชนในมิติของการเรียนรู้ร่วมกันในการสร้างความตระหนักและเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน แล้วจึงสามารถระบุจุดและสร้างแผนที่เสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทำให้สามารถทราบถึงสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันของชุมชน อันนำมาสู่ขั้นตอนของการร่วมกันแสวงหาแนวทางในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยได้มีการบูรณาการความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของท้องถิ่น ประชาชน และเยาวชนในชุมชน การดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมนี้ไม่เพียงแต่ก่อให้เกิดการรับฟังความเห็นและการตัดสินใจแก่ปัญหาร่วมกันเท่านั้น แต่ยังสร้างความเข้มแข็งของชุมชนทางด้านความปลอดภัยทางถนนอีกด้วย ซึ่งเป็นความเชื่อมโยงของกลุ่มเป้าหมายในการจัดตั้งแนวทางการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ โดยมีสถาบันการศึกษาเป็นผู้ประสานความร่วมมือและมอบองค์ความรู้แก่ชุมชน เพื่อสร้างความตระหนักต่อปัญหาและแนวคิดเบื้องต้นในการจัดการถนนปลอดภัยด้วยตนเอง อันนำมาสู่การขับเคลื่อนและการพัฒนายุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

Abstract

Death, injury and property damage from road accidents in Thailand are still serious and multi-dimensional problem. For this reason, this research targeted the causes of road accidents that require public participation in local communities, with the aim of establishing a learning process together through Participatory Action Research (PAR). The case study in Thakhlung Municipality, Pathumthani Province was selected to adopt a participation process for enhancing road safety through awareness and understanding. Then, the risk areas or 'black spots' for road accidents were identified, based on a mapping approach, leading

to a multilateral learning process towards the problems of road accidents. Eventually, an integrated approach was discovered through the cooperation of various local departments and communities to search for a sustainable solution to improve road safety. The Participatory Action Research was not only built through mutual agreement for road safety improvement, but also strengthened road safety in the local community. An approach to promote a strategy of sustainable road safety through academic institutions in collaboration with local communities could be an alternative solution to raise road safety and improve management at the local level.

Keywords

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR)
ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety)

1. ที่มาและความสำคัญ

ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญของสังคม แม้ว่าภาครัฐทุก ๆ หน่วยงานได้พยายามแก้ไขปัญหามาแต่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้ เห็นได้จากแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุยังคงสูงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544–2552 ในอัตราร้อยละ 3 ต่อปี (Royal Thai Police, 2010) ด้วยเหตุหลายประการ เช่น ขาดการสนับสนุนงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอย่างพอเพียง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความเข้าใจในปัญหาอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ชุมชนขาดความตระหนักในปัญหาของตัวเอง หรือการที่ผู้ขับขี่ขาดองค์ความรู้ในการควบคุมพาหนะ ควบคุมการหยุดรถ จอดรถในลักษณะที่เป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น เป็นต้น จะเห็นได้ว่ารูปแบบของปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นมีความซับซ้อนขององค์ประกอบที่แตกต่างไปตามบริบทของพื้นที่ (Iamtrakul, Pimonsathean & Narinsilp, 2010, pp. 59-71) การแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงจำเป็นต้องเข้าใจสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันต่อความไม่สอดคล้องขององค์ประกอบต่าง ๆ อันส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน 3 ปัจจัย คือ คน รถ และถนน ทั้งนี้ การได้มาซึ่งความรู้ความเข้าใจถึงความสัมพันธ์เชิงลึกของปัจจัยต่าง ๆ นั้น จำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งรัฐและเอกชนในพื้นที่ เพื่อนำมาซึ่งการแก้ไขปัญหาที่ตรงต่อสถานการณ์นั้น ๆ โดยใช้แนวทางใหม่ในการทำวิจัย คือ การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) ซึ่งถือว่าการวิจัยเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาสังคมและชุมชนอย่างแท้จริง เนื่องจากที่ผ่านมางานวิจัยทางด้านความปลอดภัยทางถนนที่หลากหลาย ส่วนใหญ่จะพบว่าเป็นการวิจัยจากรูปแบบดั้งเดิมที่การตั้งประเด็นของปัญหาเริ่มต้นและจบกระบวนการโดยนักวิจัย และนอกจากนี้แล้วงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนหลากหลายชิ้นยังมิได้ถูกนำไปเผยแพร่ หรือนำไปใช้จัดการแก้ไขปัญหาอย่างแท้จริง อันเป็นการสูญเสียทั้งกำลังความคิด งบประมาณ และทรัพยากรเวลาอย่างยิ่งในการบรรเทาปัญหาด้านความปลอดภัยของถนนและอุบัติเหตุจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้ว่าในปัจจุบันได้มีแนวทางในการบูรณาการระหว่างกฎหมายและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ้างแล้วก็ตาม (ตารางที่ 1) แต่จะเห็นได้ว่า หลักการดังกล่าวยังไม่สามารถสร้างความยั่งยืนให้กับการสร้างความปลอดภัยบนท้อง

ถนนได้อย่างแท้จริง เนื่องจากความไม่ครอบคลุมและสอดคล้องต่อสถานการณ์ ณ ปัจจุบันมาบังคับใช้กฎหมาย และการนำไปปฏิบัติจริงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความซับซ้อนของปัญหาที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ แนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงเป้าหมาย คือ การนำภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนเรียนรู้และสร้างความตระหนักในประเด็นดังกล่าวให้เกิดขึ้นไปพร้อมกับกระบวนการในการทำงานของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเมื่อพิจารณาประเด็นสองในห้าของหลักการที่สำคัญในระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนนตามแผนนำทางทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคมได้กำหนดไว้ คือ 1) ความรับผิดชอบร่วมกัน (Shared Responsibility) และ 2) ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Forgiving Road System) ซึ่งสามารถนำไปสู่หลักการของการสร้างแนวทางในการสร้างถนนที่ปลอดภัยได้ (Thai Health Promotion Foundation, 2009) ดังนั้น การวิจัยที่เริ่มต้นจากชุมชนโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมจะสามารถสร้างมิติของการร่วมกันเรียนรู้ร่วมกันแสวงหาปัญหาและคิดค้นแนวทางออกเพื่อแก้ไขปัญหาหรือพัฒนาอันเป็นจิตสำนึกของชุมชน รวมทั้งร่วมรับผลของการพัฒนา โดยมีนักวิจัยทำหน้าที่เป็นผู้เอื้ออำนวยหรือวิทยากรกระบวนการร่วมกับนักวิจัยชุมชนที่เป็นชาวบ้าน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนที่สะท้อนปัญหาของพื้นที่ได้อย่างแท้จริง รวมไปถึงการสร้างความรู้ความรับผิดชอบร่วมกันในภาคส่วนต่าง ๆ กระบวนการดังกล่าวจึงเป็นตัวการที่สำคัญในการขับเคลื่อนสู่ “ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน” ได้อย่างเป็นรูปธรรมและเกิดความยั่งยืน

2. การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมอธิบายได้ว่าเป็นระเบียบการวิจัยที่บูรณาการกิจกรรมของการศึกษา สังคมเชิงลึก การศึกษาเชิงวิชาการ และการลงมือปฏิบัติ โดยการรวบรวมข้อมูลทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพที่ช่วยให้ผู้วิจัยสามารถศึกษาการเปลี่ยนแปลงของชุมชนและสังคมและแก้ไขปัญหาตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถเรียนรู้และสร้างองค์ความรู้ไปพร้อมกัน (White, Suchowierska & Campbell, 2004, pp. 3-12)

ตารางที่ 1 ประเด็นด้านกฎหมายและการป้องกันอุบัติเหตุจากปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

คน	รถ	ถนน
<ul style="list-style-type: none"> - ความสามารถในการรับโอนอนุญาตขับขี่รถยนต์โดยมีการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ (พรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522) - การใช้ความเร็ว (มาตรา 5 (1) มาตรา 7 พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 การบังคับความเร็วในเขตพื้นที่ต่าง ๆ ตามป้ายจราจร) - การสวมหมวกนิรภัย (มาตรา 122 พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 การบังคับให้ผู้ขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย) - ระดับแอลกอฮอล์ (มาตรา 142 พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เจ้าหน้าที่สามารถทดสอบความหย่อนสมรรถนะต่อการขับขี่) - การตัดคะแนนตามประเภทโทษ (มาตรา 161 พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เจ้าหน้าที่สามารถยึดใบขับขี่และตัดคะแนนตามระเบียบได้) 	<ul style="list-style-type: none"> - สารสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมาตรฐานของรถยนต์ โดยมีการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ (พรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522) - การตกแต่งรถจักรยานยนต์ (มาตราที่ 13 14 พรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 บังคับให้การควบคุมหรือดัดแปลงรถห้ามผิดไปจากที่ขึ้นทะเบียนไว้ เว้นแต่จะนำไปให้นายทะเบียนตรวจสอบและแก้ไขให้ถูกต้อง มาตรา 17 พรบ. ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 บัญญัติว่า เพื่อความปลอดภัยหรือเพื่อป้องกันความเสียหายอันจะเกิดแก่ประชาชน หรือกิจการอุตสาหกรรม หรือเศรษฐกิจของประเทศจะกำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมชนิดใดให้เป็นไปตามมาตรฐานก็ได้) - การบรรทุกสิ่งของบนกระเบาะท้าย (มาตรา 18 พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวม. กระทรวงมหาดไทยมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการบรรทุกของ ซึ่งในปัจจุบันมีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522) กำหนดในเรื่องดังกล่าว มาตรา 20 พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้ขับขี่มีหน้าที่จัดการการป้องกันไม่ให้สิ่งของตกหล่นอันอาจก่อให้เกิดความอันตราย) - ยางหมด/ไม่ได้คุณภาพ (มีกฎหมายเกี่ยวข้อง ดังนี้ 1) มาตรา 6 พรบ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ควบคุมผู้ขับขี่หรือใช้รถให้รับผิดชอบกรณีจราจรที่สภาพไม่พร้อมใช้งานอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาใช้เดินรถ ผ่าฝืนมีโทษ 2) ผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายยางที่ไม่ได้มาตรฐานจะได้รับโทษตาม มาตรา 17 พรบ. ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 ดังที่กล่าวในข้างต้น) 	<ul style="list-style-type: none"> - การควบคุมทางหลวง โดยให้อำนาจแก่กรมทางหลวงรับผิดชอบ (พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535) - การใช้ภาพถ่ายตรวจจับความเร็ว ต่อผู้กระทำ (มาตราที่ 22 ถึงมาตรา 30 ให้ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรจะได้รับโทษตามลักษณะของการฝ่าฝืน พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522) - มาตรา 21 และในมาตรา 28 เจ้าหน้าที่ พนักงานด้านการจราจรสามารถให้ดุลยพินิจตามมาตรา 139 เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยด้านการจราจร - การปรับปรุงแก้ไขความบกพร่องทางถนน ป้ายหรือเครื่องหมายต่าง ๆ (มาตรการทางหลวงที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกได้ 2 ประเภท ดังนี้ 1) มาตราที่ 25 และ 26 พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 ให้อธิบดีกรมทางหลวงและทางหลวงชนบทมีอำนาจกำหนดมาตรฐานและลักษณะของทางหลวง รวมไปถึงงานทางและกำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้ และเสาพาดสายตามเขตทางของตนเอง 2) มาตราที่ 5(2) พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้มาตรฐานของป้าย เครื่องหมายต่าง ๆ ให้อำนาจรวม. กระทรวงคมนาคม และมหาดไทย ออกกฎกระทรวงและจัดทำ ติดตั้งสำหรับการจราจรบนทางหลวง - การตั้งสิ่งของกีดขวางทางจราจร (พรบ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 มาตรา 114 และ มาตรา 115 ห้ามผู้ใดกระทำการกีดขวาง บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดิน โดยไม่มีเหตุสมควร ซึ่งผู้กระทำผิดเจ้าพนักงานสามารถถือถอนเคลื่อนย้ายได้ มาตรา 110 ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย เรี่ยไร ในทางเดินรถหรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุสมควรหรือกีดขวางการจราจร

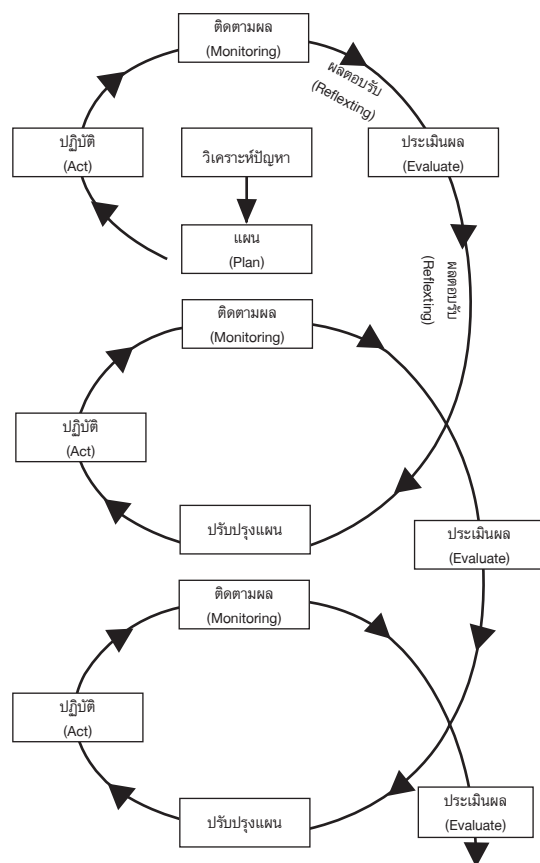
ที่มา: Thai Health Promotion Foundation, 2009

2.1 กระบวนการของ PAR

การวิจัยรูปแบบดังกล่าว เน้นกระบวนการที่นักวิจัยสามารถออกแบบและกำหนดสมมติฐานเพื่อแก้ปัญหาที่ขึ้นมาอย่างเป็นธรรมชาติด้วยเหตุและผลการปฏิบัติการท่ามกลางตัวแปร ถูกสร้างขึ้นในสถานการณ์นั้น ๆ ซึ่งผ่านการดำเนินกิจกรรม และการประเมินผลเพื่อจัดหารูปแบบที่เหมาะสมต่อการสร้างแนวทางการแก้ปัญหาพร้อมกับประชาชนเพื่อนำผลไปใช้ปฏิบัติการอันจะนำสู่การเปลี่ยนแปลงผลลัพธ์ของระบบการจัดกระทำกับรูปแบบการถ่ายทอดองค์ความรู้และการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ใน

ลักษณะวัฏจักร ในการประเมินและแก้ปัญหา (รูปที่ 1) (Gujit, 1998)

จากแนวคิดและหลักการของการมีส่วนร่วมดึงนำเสนอมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าการมีส่วนร่วม เป็นยุทธวิธีที่สำคัญทำให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นการสร้างกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีหลายเทคนิค (Erwin, 1976; Jeanthumrong, 1987) โดยมีขั้นตอนสำคัญ คือ ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมทำหรือร่วมดำเนินการ และร่วมติดตามประเมินผล อันนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมแก่บริบทของพื้นที่อย่างแท้จริง



ที่มา: ปรับปรุง Fisher, Bennett-Levy & Irwin, 2003, pp. 1-20

รูปที่ 1 วงจรการดำเนินการ PAR

2.2 ลำดับของการมีส่วนร่วม

หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนหรือการเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคราชการนั้น ได้แบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น 5 ระดับ ดังนี้ (Office of Permanent Secretary, 2006)

1. การให้ข้อมูลข่าวสาร ถือเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต่ำที่สุด แต่เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการที่ภาคราชการจะเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ วิธีการให้ข้อมูลสามารถผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสาร สิ่งพิมพ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ การจัดนิทรรศการ จัดหม้ายข่าว การจัดงานแถลงข่าว การติดประกาศ และการให้ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ เป็นต้น
2. การรับฟังความคิดเห็น เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลข้อเท็จจริงและความคิดเห็นเพื่อประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น การรับฟังความคิดเห็น การสำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ เป็นต้น

3. การสร้างเครือข่าย เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน หรือร่วมเสนอแนะทางที่นำไปสู่การตัดสินใจ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชน ว่าข้อมูลความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนจะถูกนำไปพิจารณาเป็นทางเลือกในการบริหารงานของภาครัฐ เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาประเด็นนโยบายสาธารณะ ประชาพิจารณ์ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบาย เป็นต้น

4. ความร่วมมือ เป็นการให้กลุ่มประชาชนผู้แทนภาคสาธารณะมีส่วนร่วมกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เช่น คณะกรรมการที่มีฝ่ายประชาชนร่วมเป็นกรรมการ เป็นต้น

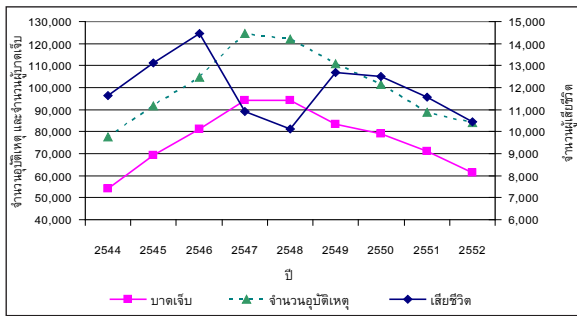
5. การเสริมอำนาจแก่ประชาชน เป็นขั้นที่ให้บทบาทประชาชนในระดับสูงที่สุด โดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ เช่น การลงประชามติในประเด็นสาธารณะต่าง ๆ โครงการกองทุนหมู่บ้านที่มองอำนาจให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจทั้งหมด เป็นต้น

3. ความปลอดภัยทางถนน

ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) คือ ศักยภาพของถนนต่อความปลอดภัยในการใช้งานและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของโครงการถนน (Thanirananon, Tanaboriboon & Srisakda, 2010)

3.1 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยของถนนในไทย

ประเทศไทยในปัจจุบันยังคงมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเฉลี่ยวันละ 30 คน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่สูงเมื่อเทียบกับประเทศที่มีจำนวนประชากรใกล้เคียงกัน เช่น ฝรั่งเศส หรืออังกฤษ จากสถิติในช่วงปี พ.ศ. 2536-2552 พบว่าอัตราการครอบครองรถยนต์ของประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยอัตราการเสียชีวิตของประชากรต่อประชากรมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างมากในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากการตระหนักและให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนนของหลายหน่วยงาน เฉลี่ยร้อยละ 3 ต่อปีต่อประชากร 100,000 คน (Royal Thai Police, 2010) ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจากสถิติอุบัติเหตุที่มีอยู่อาจทำให้การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุคลาดเคลื่อนดังได้กล่าวไว้ เนื่องจากข้อมูลที่ได้นั้นการเกิดอุบัติเหตุไม่เกิดจากปัจจัยเสี่ยงทางด้าน “ถนน” อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลอุบัติเหตุที่มีอยู่สามารถวิเคราะห์ได้ถึงความรุนแรงของ



รูปที่ 2 จำนวนคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามผู้เสียหาย

อุบัติเหตุ โดยได้พิจารณาเลือกดัชนีสองชนิด ได้แก่ สัดส่วนของจำนวนผู้บาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตต่อจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) ซึ่งมีค่าเท่ากับร้อยละของจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (ผู้บาดเจ็บรวมกับผู้เสียชีวิต) จากสถิติอุบัติเหตุในช่วง พ.ศ. 2544–2552 แสดงให้เห็นว่า จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุมีแนวโน้มที่จะลดลง (Thai Health Promotion Foundation, 2011) สืบเนื่องจากยานพาหนะที่มีการออกแบบที่ป้องกันความรุนแรงจากอุบัติเหตุสู่ผู้โดยสารมากขึ้น

ทั้งนี้ ข้อมูลดังกล่าวยังคงต้องได้รับมาตรการที่แก้ไขปัญหของพื้นที่ได้อย่างแท้จริง เพื่อให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงอย่างเห็นผลและเกิดความยั่งยืน

3.2 นโยบายที่มีผลต่อแนวทางการด้านความปลอดภัยทางถนน

ปลอดภัยทางถนน

ที่ผ่านมาองค์การอนามัยโลกได้ระบุถึงแผนการที่สร้างความปลอดภัยในถนน โดยระบุ 5 มาตรการที่สำคัญดังต่อไปนี้ 1) การจัดการความเร็ว 2) เมาแล้วขับ 3) หมวกนิรภัย 4) การสร้างระบบข้อมูล และ 5) การให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของเด็ก และการประเมินการแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยซึ่งองค์การอนามัยโลก (WHO) ได้จัดการประเมิน พบว่า การลดความเร็ว การลดการดื่มแล้วขับ การใช้หมวกนิรภัยกับรถจักรยานยนต์ การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้ที่นั่งนิรภัยในเด็ก ได้คะแนน 2 5 4 5 และ 0 จากคะแนนเต็ม 10 ตามลำดับ การประเมินการแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย สอดตกทุกมาตรการ ส่งผลให้อยู่ในอันดับ 106 จาก 178 ประเทศที่สำรวจ (World Health Organization [WHO], 2007) ช่วงเวลาที่ผ่านมามาประเทศไทยได้ดำเนินการลดปัญหาอุบัติเหตุจากรูปแบบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศแถบยุโรป โดยเริ่มให้ความสำคัญกับ

การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เนื่องจากในอดีตเคยประสบปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างจริงจัง ขณะที่ตำรวจจราจรก็มีน้อย อุปกรณ์มีจำกัด และไม่ได้ถูกบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ จนปัจจุบันสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 50 หลักของการบังคับใช้กฎหมายในยุโรป โดยเริ่มจาก 1) จำกัดความเร็ว 2) คาดเข็มขัดนิรภัย 3) การฝ่าฝืนกฎจราจรเกี่ยวกับการให้ทาง 4) บังคับใช้กฎหมายดื่มแล้วขับ และ 5) ตรวจวัดสมรรถนะความพร้อมของผู้ขับขี่โดยกฎหมายไม่ได้มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มจำนวนใบสั่ง ค้นหาผู้กระทำผิด แต่เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่และมีความรับผิดชอบต่องสังคมร่วมกัน (Thailand Road Accident Research Center, 2005)

ดังนั้น การมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการผลักดันและเป็นพื้นฐานในการสร้างความปลอดภัยได้อย่างถูกต้อง หากประชาชนยังขาดความรู้ในการแก้ไขปัญหาได้เองภายในชุมชนจะส่งผลให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืนได้ รวมถึงการขาดความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริงของคนในหน่วยงานทำให้การแก้ไขปัญหาออกมาไม่มีประสิทธิภาพส่งผลให้สิ่งแวดล้อมงบประมาณโดยใช่เหตุ และไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง การสร้างความรู้จึงเป็นเหมือนเกราะป้องกันที่สำคัญให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนในการสร้างเครื่องมือส่งเสริมความปลอดภัยภายในชุมชน รวมถึงการแก้ไขปัญหาทางด้านพฤติกรรมต่าง ๆ ที่ผิดกฎหมายจราจร ซึ่งความรู้เหล่านี้จะช่วยสร้างความตระหนักอันส่งผลต่อความไม่ประมาทในการขับขี่ได้อีกด้วย อนึ่ง การให้ความรู้กับเยาวชนยังเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้การพัฒนาและส่งเสริมทางด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพแต่ต้องดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ ในการให้ความร่วมมือและบูรณาการองค์ความรู้สู่การถ่ายทอดได้อย่างมีประสิทธิภาพเช่นกัน

4. กระบวนการวิจัย

การศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนระดับท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนนั้น เป็นการศึกษาสภาพปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ศึกษาซึ่งสามารถสะท้อนสภาพของปัญหาในพื้นที่ได้อย่างตรงไปตรงมา โดยมีกระบวนการที่นักวิจัยและกลุ่มเป้าหมายร่วมกำหนดแผนการดำเนินการโดยมุ่งเน้นประเด็นในเรื่อง

ความปลอดภัยทางถนนเพื่อหาแนวทางในการสร้างความร่วมมือกันของคนในพื้นที่และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนได้ ซึ่งผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายมีการเข้าร่วมกิจกรรมวิจัยในการวิเคราะห์สภาพปัญหาหรือสถานการณ์อันใดอันหนึ่ง แล้วร่วมในกระบวนการตัดสินใจและการดำเนินการจนกระทั่งสิ้นสุดการวิจัย และนำประสบการณ์มาเรียนรู้และพัฒนา โดยข้อมูลทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณเป็นผลจากการที่ชาวบ้านเป็นผู้ร่วมกำหนดปัญหาของชุมชนและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา กระบวนการวิจัยจึงดำเนินไปในลักษณะของการแลกเปลี่ยนความเห็นระหว่างชาวบ้านกับผู้วิจัยโครงการ ในครั้งนี้มีขั้นตอนการศึกษาประกอบไปด้วย

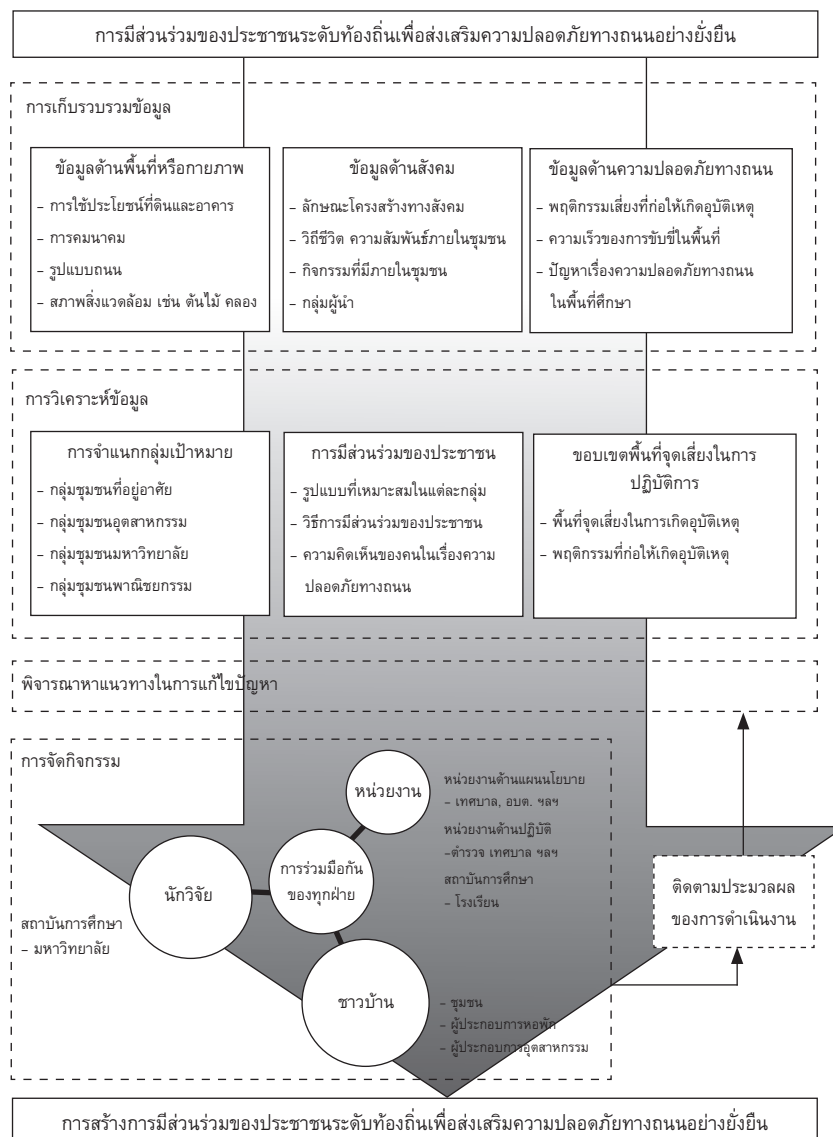
1) การศึกษาเพื่อวิเคราะห์ปัญหา จำแนกพื้นที่ และการประเมินผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- 2) การพิจารณากิจกรรมในการมีส่วนร่วม
 - 3) การกำหนดแผนงานและผลได้จากกิจกรรม
 - 4) นำโครงการสู่การปฏิบัติและประเมินผล
- รายละเอียดแต่ละขั้นตอนจะมีการประเมินผลเพื่อแก้ไขและปรับปรุงโดยประชาชน (รูปที่ 3)

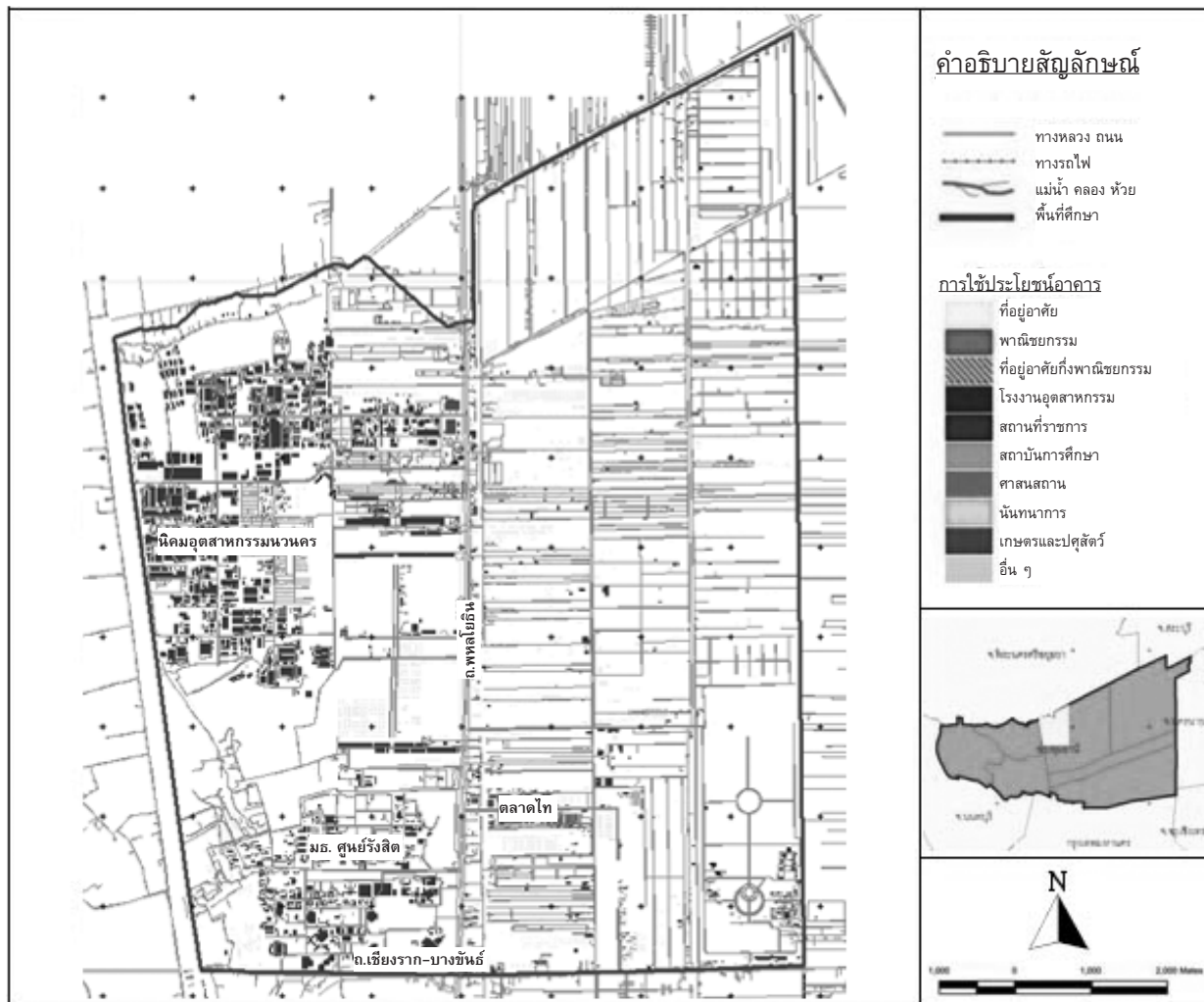
5. พื้นที่ศึกษา

5.1 ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

เทศบาลเมืองท่าโขลง อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี ได้ถูกคัดเลือกให้เป็นพื้นที่ศึกษาเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวได้ถูกกำหนดให้เป็นเมืองรองรับการเจริญเติบโตทั้งภาคอุตสาหกรรม (นิคมอุตสาหกรรมนวนคร) สถาบันการศึกษาขนาดใหญ่ (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)



รูปที่ 3 ขั้นตอนการวิจัย



รูปที่ 4 ที่ตั้ง อาณาเขตของเทศบาลเมืองท่าโขลง

และสถาบันวิจัยทางด้านเทคโนโลยี (สวทช.) เป็นต้น โดยเฉพาะมีทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) อันเป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครสู่ภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ จึงทำให้พื้นที่เทศบาลเมืองท่าโขลงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่น ซึ่งก่อให้เกิดแรงดึงดูดของจำนวนการเดินทางเป็นอย่างมาก ประกอบกับความหลากหลายของของการใช้ประโยชน์ที่ดินส่งผลต่อความหลากหลายของยานพาหนะตั้งแต่ขนาดเล็กจนกระทั่งขนาดใหญ่วิ่งบนเส้นทางเดียวกัน อันส่งผลให้ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการให้บริการที่มีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืน

5.2 สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุบนถนนในพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากลักษณะของพื้นที่เทศบาลท่าโขลงมีการแบ่งประเภทย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างชัดเจน ตลอด

จนรูปแบบการตั้งถิ่นฐานมักกระจุกตัวอยู่บริเวณโครงข่ายถนนสายหลัก ส่งผลให้รูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุมีรูปแบบตามลักษณะทางกายภาพดังที่เกิดขึ้น โดยมีรูปแบบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง คือ บริเวณสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ บริเวณพื้นที่นครและตลาดไท กับจุดตัดระหว่างถนนเชียงรากกับถนนคลองสอง (รูปที่ 5)

การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณถนนพหลโยธิน เป็นจำนวนมากที่สุดประมาณร้อยละ 30 ของอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมา คือ ถนนสายรองที่ตั้งฉากกับถนนพหลโยธินจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ไปถึงหน้าวัดพระธรรมกาย ประมาณร้อยละ 25 และรองลงมาอันดับที่ 3 คือ บริเวณถนนคลองสองประมาณร้อยละ 18 โดยบริเวณถนนวิภาวดีรังสิตคู่กรณีส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ด้วยกัน รองลงมา คือ รถยนต์และจักรยานยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทรัพย์สินและรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต (รูปที่ 6)

จากการประเมินข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากหน่วยงาน และการสำรวจพื้นที่เทศบาลเมืองท่าโขลง ซึ่งให้ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุและประเมินผลด้วยวิธีการประมาณความหนาแน่นเชิงจุดด้วยวิธีเคอร์เนล (Kernel Density Estimation) โดยได้ออกมาเป็นแผนที่จุดเสี่ยงซึ่งพื้นที่เสี่ยงส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บนพื้นที่เส้นทางสายหลัก (รูปที่ 7)

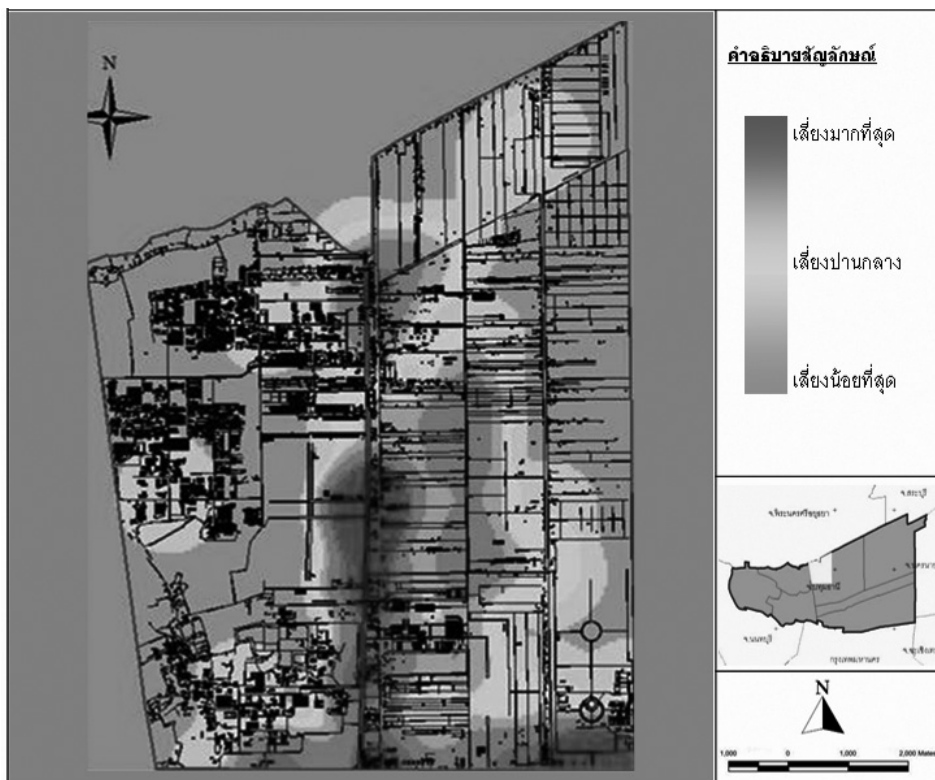
จะเห็นได้ว่าระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ศึกษานั้นมีองค์ประกอบที่สำคัญ คือ ถนนและชุมชน โดยเฉพาะบริเวณที่มีความไม่สอดคล้องของทั้ง 2 ปัจจัย อาทิ ชุมชนบนโครงข่ายถนนสายหลัก การเชื่อมต่อของถนนสายย่อยกับถนนสายหลัก สาเหตุดังกล่าวทำให้ประชาชนโดยรอบพื้นที่มีโอกาสเสี่ยงกับการเกิดอุบัติเหตุที่สูง ทั้งนี้ด้วยการขาดองค์ความรู้ที่ถูกต้องในการขับขี่และความตระหนักที่ยังคงต้องศึกษาถึงรายละเอียดของปัญหา จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีแนวทางในการบูรณาการศักยภาพของพื้นที่ที่มีอยู่อย่างหลากหลาย อาทิ หน่วยงานด้านวิชาการ (มหาวิทยาลัย) ที่สามารถมอบองค์ความรู้และทักษะ ตลอดจนมีความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานทั่วไป หน่วยงานและองค์กรภาครัฐที่คอยให้ความสนับสนุน และหน่วยงานภาคเอกชนขนาดใหญ่ที่ต้องการพัฒนาพื้นที่พร้อมเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาาร่วมกัน

6. การจำแนกพื้นที่เป้าหมายในการมีส่วนร่วม

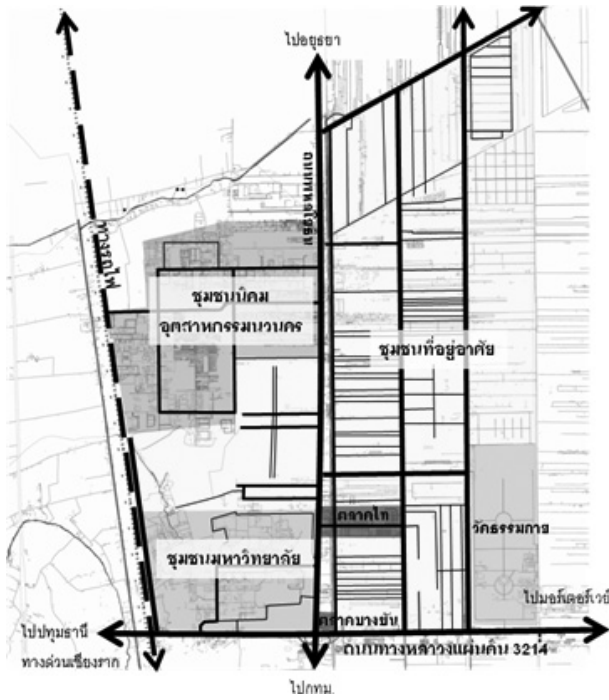
การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นไม่สามารถสำเร็จลงได้ด้วยการขับเคลื่อนจากภาคส่วนใดภาคส่วนหนึ่ง แต่จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการที่จะดำเนินการภายใต้กรอบหน้าที่ที่รับผิดชอบ โดยในแต่ละภาคส่วนมีหน้าที่หลักที่จะต้องดำเนินการจำแนกออกเป็นได้ 3 ส่วน คือ ภาคประชาชน หน่วยงานด้านการส่งเสริม และหน่วยงานด้านการดำเนินการยุทธศาสตร์ของการพัฒนาถนนให้ปลอดภัยร่วมกันเป็นความเชื่อมโยงของกลุ่มเป้าหมายในการจัดตั้งแนวทางการปฏิบัติเพื่อพัฒนาตามบริบทของความแตกต่างทั้งทางด้านพื้นที่และสังคม เป็นต้น จากการจำแนกปัจจัยดังกล่าวสามารถจำแนกพื้นที่ตามสภาพปัญหา คือ 1) ชุมชนอุตสาหกรรม 2) ชุมชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 3) ชุมชนที่อยู่อาศัย และ 4) หน่วยงานสนับสนุนและดำเนินการ (รูปที่ 8)

1. กลุ่มชุมชนที่อยู่อาศัย

การคัดเลือกชุมชนในการลงพื้นที่ได้ดำเนินการวิจัยเชิงรุกเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลและการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากพื้นที่ศึกษามีจำนวนชุมชนทั้งหมด 31 ชุมชน จึงต้องมีการจำกัดขอบเขตของ



รูปที่ 7 แผนที่แสดงความหนาแน่นของจุดอุบัติเหตุ (ตุลาคม พ.ศ. 2551 - มีนาคม พ.ศ. 2553)



รูปที่ 8 ตำแหน่งของการจำแนกกลุ่มพื้นที่

การศึกษา โดยพิจารณาจากการประเมินด้วยเกณฑ์การคัดเลือกชุมชนที่ใช้ในการศึกษา 5 เกณฑ์ประกอบไปด้วย 1) ชุมชนมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 2) ชุมชนมีพื้นที่จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3) รูปแบบของถนนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 4) ผู้นำชุมชนที่มีวิสัยทัศน์และความร่วมมือของชุมชน และ 5) ความหนาแน่นของปริมาณจราจร ซึ่งเมื่อทำการประเมินชุมชนโดยปัจจัยดังกล่าว ปรากฏว่า ชุมชนที่ได้รับการคัดเลือกที่มีระดับของความไม่ปลอดภัยทางถนน 8 ลำดับ ได้แก่ 1) ชุมชนเอราวัณพัฒนา 2) ชุมชนสุขสมบูรณ์ 3) ชุมชนสุทธิรักษ์พัฒนา 4) ชุมชนธนทรัพย์/แสงทอง 5) ชุมชนสังข์อ่ำ 6) ชุมชนหมู่ 11 คลองสอง 7) ชุมชนหมู่ 12 คลองสอง และ 8) ชุมชนหมู่ 13 คลองสองชุมชนลำสนั่น ตามลำดับ (รูปที่ 9)

ลำดับ	รายชื่อชุมชน	ชุมชนมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ชุมชนมีพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	รูปแบบของถนนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ผู้นำชุมชนที่มีวิสัยทัศน์และความร่วมมือของชุมชน	ความหนาแน่นของปริมาณจราจร	คะแนนรวม
1	ชุมชนมารอิน	2	2	3	1	3	12
2	ชุมชนบัวหลวง	1	1	2	1	2	6
3	ชุมชนตลาดไท	2	1	3	2	3	11
4	ชุมชนหมู่ที่ 10 คลองหนึ่ง	1	1	2	1	2	7
5	ชุมชนวันครู	1	1	1	2	1	6
6	ชุมชนเนินคำ	2	1	2	2	1	8
7	ชุมชนหมู่บ้านนครชัยมงคลอัสสัมชัญ	2	2	1	1	1	7
8	ชุมชนหมู่บ้านนครวิเศษ/แสงทอง	1	2	1	1	1	6
9	ชุมชนนครหลวง/แสงทอง	2	2	1	3	1	9
10	ชุมชนกับกิมศรี	1	1	1	1	1	5
11	ชุมชนวัดคูหาภิมุข/แสงทอง	1	1	1	2	1	6
12	ชุมชนโรงเรียนวัดคูหาภิมุข/แสงทอง	2	1	2	3	1	9
13	ชุมชนนครหลวง/แสงทอง	1	1	1	2	1	6
14	ชุมชนหมู่ 15 ลำไฉ	1	1	1	2	1	6
15	ชุมชนหมู่ 18 คลองหนึ่ง	1	1	1	1	1	5
16	ชุมชนหมู่บ้าน บ.ค.ด.	1	1	11	2	1	6
17	ชุมชนโพธิ์ทะเล/แสงทอง	1	1	1	1	1	5
18	ชุมชนโพธิ์ทะเล/แสงทอง	1	1	1	1	1	5
19	ชุมชนวัดคูหาภิมุข	1	1	1	3	1	7
20	ชุมชนเอราวัณพัฒนา	3	3	2	2	3	13
21	ชุมชนสุขสมบูรณ์	2	3	1	2	2	10
22	ชุมชนสุทธิรักษ์พัฒนา	1	2	3	3	1	10
23	ชุมชนธนทรัพย์/แสงทอง	2	3	3	2	2	12
24	ชุมชนสังข์อ่ำ	2	3	3	2	2	12
25	ชุมชนหมู่ 11 คลองสอง	2	3	3	2	2	12
26	ชุมชนหมู่ 12 คลองสอง	2	3	3	3	2	13
27	ชุมชนหมู่ 13 คลองสอง	2	2	2	2	2	10
28	ชุมชนลำสนั่น	2	3	3	3	2	13
29	ชุมชนหมู่ 14 คลองสอง	2	2	1	1	2	8
30	ชุมชนพินิจสำราญ	1	2	1	1	2	7
31	ชุมชนหมู่ 15 คลองสอง	1	2	1	2	2	8



--- ชุมชนที่คัดเลือก (กลุ่มชุมชนคลองสอง)
 --- ขอบเขตของชุมชนใกล้เคียง

รูปที่ 9 การคัดเลือกชุมชน

2. กลุ่มชุมชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นชุมชนในลักษณะที่มีกลุ่มผู้ลงทุนเข้ามาจับจองพื้นที่ในการปลูกสร้างหอพักเพื่อรองรับความต้องการของนักศึกษาเป็นอาคารหอพักขนาดใหญ่ ซึ่งนักลงทุนเหล่านี้เข้ามามีบทบาทในพื้นที่อย่างมากและหากไม่มีการจัดการที่ดี ก็จะทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ยาก ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงได้แบ่งกลุ่มสำรวจผู้ที่มีบทบาทในการปรับปรุงพื้นที่เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน (รูปที่ 10) อันประกอบด้วยกลุ่มหอพักโดยรอบมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ นักศึกษาและบุคลากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่

3. กลุ่มชุมชนโรงงานอุตสาหกรรม นวนคร

นิคมอุตสาหกรรมนวนคร กลุ่มพื้นที่ที่ได้รับการบริหารจัดการจากภาคเอกชน กล่าวคือ มีระบบการจัดการสาธารณูปโภคสาธารณูปการ อาทิ ไฟฟ้า ประปา บำบัดน้ำ โดยมี บริษัท นวนคร จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาพื้นที่ ดังนั้น การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาคส่วนที่สามารถมีบทบาทในการแก้ไขปัญหาทั้งนี้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเอกชนที่ท้องถิ่นไม่สามารถเข้ามามีบทบาทได้อย่างเต็มที่ การมอบแนวทางให้จัดการโดยสถาบันการศึกษาจึงมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนความปลอดภัยทางถนน

4. หน่วยงานสนับสนุนและดำเนินการ

การศึกษาของกลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เทศบาลเมืองท่าโขลง (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงาน	ความสำคัญ
เทศบาลเมืองท่าโขลง	เป็นหน่วยงานท้องถิ่นที่มีหน้าที่รับผิดชอบพื้นที่โดยตรง ที่สามารถมีอำนาจปรับปรุงและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยให้กับกลุ่มชุมชนที่อยู่อาศัยได้ โดยสามารถเข้าถึงผู้นำชุมชนและสนับสนุนด้านอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้
กรมทางหลวง	มีหน้าที่ในการดูแลจัดการโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาและผลักดันโครงการพัฒนาทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
แขวงทางหลวงปทุมธานี	เป็นหน่วยงานย่อยจากกรมทางหลวงที่ดูแลและสร้างความปลอดภัยในพื้นที่ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน ในเขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี
สถานีตำรวจภูธรอำเภอคลองหลวง	เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายที่มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่อีกทั้งยังเป็นแหล่งข้อมูลของอุบัติเหตุในพื้นที่เทศบาลเมืองท่าโขลง
บริษัท นวนคร จำกัด	เป็นหน่วยงานภาคเอกชนที่มีบทบาทในการจัดการชุมชนอุตสาหกรรมโดยตรง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นสถาบันสำคัญที่เข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนการจัดการความปลอดภัยทางถนน ร่วมประสานความร่วมมือ และดำเนินการให้เห็นผลทางปฏิบัติในการแก้ไขปัญหามากที่สุด



รูปที่ 10 หน่วยงานผู้รับผิดชอบในพื้นที่ชุมชนมหาวิทยาลัย

7. ความเชื่อมโยงของความสำเร็จในแต่ละพื้นที่กลุ่มเป้าหมายและรูปแบบกิจกรรมของการมีส่วนร่วม

ผู้วิจัยได้ทำการจำแนกกลุ่มเป้าหมายในแต่ละพื้นที่เพื่อประเมินรูปแบบกิจกรรมที่ก่อให้เกิดศักยภาพในการแก้ไขต่อปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งเป้าหมายไปยังกลุ่มที่สามารถเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และเป็นผลผลิตต่อการต่อยอดทางด้านความรู้และความตระหนัก ซึ่งการจำแนกกลุ่มในครั้งนี้ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการเข้าร่วมโครงการและปฏิบัติกิจกรรมในรอบระยะเวลาโครงการ 2 ปี ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาดังกล่าวได้มีรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากผลการวิเคราะห์และสรุปปัญหาที่พบจากประชาชนด้วยการฝังตัวในพื้นที่ดังที่กล่าวไว้ในข้างต้น ซึ่งสามารถสรุปรูปแบบกิจกรรม 2 ระดับ คือ 1) ระดับชุมชน และ 2) ระดับหน่วยงานและองค์กร โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

7.1 การวิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายของโครงการในครั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาโดยในแต่ละกลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอยู่ในระดับของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่แตกต่างกันออกไปตามศักยภาพและอำนาจในการแก้ไขพัฒนา โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวิเคราะห์นี้แบ่งออกเป็น 3 บทบาทด้วยกัน คือ

- ผู้รับประโยชน์ ประกอบด้วย คนในชุมชน นักศึกษา บุคลากร แรงงาน (ตารางที่ 3)
- ผู้สนับสนุน ประกอบด้วย เทศบาลเมืองท่าโขลง แขวงทางหลวงปทุมธานี กรมทางหลวงชนบท สภอ. คลองหลวง บริษัท นวนคร จำกัด กองกิจการนักศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ตารางที่ 4)
- ผู้จัดการดำเนินการ ประกอบด้วย กลุ่มคณะวิจัย และอาสาสมัคร

ตารางที่ 3 กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์และผลกระทบ

ลำดับความสำคัญ	ผู้รับผลประโยชน์	ความสำคัญ
1	ชุมชน	ฐานะกลุ่มประชาชนพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากความปลอดภัยบนถนน
2	พนักงาน แรงงาน	กลุ่มประชากรแฝงที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มของปริมาณการจราจร จากการไม่วางแผนเมือง จึงทำให้ประชากรบางส่วนมีรูปแบบการใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย อาทิ ขับรถย้อนศร และได้รับผลกระทบจากการเติบโตของเมืองแบบไร้ทิศทาง
3	นักศึกษา/พนักงาน	กลุ่มประชากรแฝงที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มของปริมาณการจราจร มีพฤติกรรมขับขี่เสี่ยงอยู่บนพื้นที่ที่มีอัตราอุบัติเหตุสูง

ตารางที่ 4 หน่วยงานผู้สนับสนุนที่เกี่ยวข้องและความสำคัญ

ลำดับความสำคัญ	หน่วยงาน	ความสำคัญ
1	เทศบาลเมืองท่าโขลง	เป็นหน่วยงานท้องถิ่นที่มีหน้าที่รับผิดชอบพื้นที่โดยตรง ที่สามารถมีอำนาจปรับปรุงและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยให้กับกลุ่มชุมชนที่อยู่อาศัยได้ โดยสามารถเข้าถึงผู้นำชุมชนและสนับสนุนด้านอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้
2	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นสถาบันสำคัญที่เข้ามามีบทบาทในการจัดการของชุมชนมหาวิทยาลัย และมีน้ำหนักในการแก้ไขปัญหาที่มากที่สุด
3	สถานีตำรวจภูธรอำเภอกลองหลวง	เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายที่มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่ อีกทั้งยังเป็นแหล่งข้อมูลของอุบัติเหตุในพื้นที่เทศบาลเมืองท่าโขลง
4	กรมทางหลวง	มีหน้าที่ในการดูแลจัดการถนนทางหลวงในพื้นที่ศึกษาและผลักดันโครงการที่พัฒนาถนนให้เกิดขึ้น
5	แขวงทางหลวงปทุมธานี	เป็นหน่วยงานภายใต้กรมทางหลวงที่คอยดูแลและสร้างความปลอดภัยให้กับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน ในเขตจังหวัดปทุมธานี
6	บริษัท นวนคร จำกัด	เป็นหน่วยงานภาคเอกชนที่มีบทบาทในการจัดการชุมชนอุตสาหกรรมโดยตรง

7.2 รูปแบบการเข้าสู่ชุมชน

การเข้าสู่ชุมชนหลังจากที่มีการสำรวจพื้นที่ในบางพื้นที่ซึ่งมีความต้องการความช่วยเหลือ ซึ่งสามารถกำหนดแนวทางในการให้ความร่วมมือเบื้องต้นได้ โดยการจัดลำดับความสำคัญของการเข้าสู่ชุมชนตามอิทธิพลของวิธีการที่ได้มาซึ่งข้อมูล การทำความเข้าใจและทำความรู้จักชุมชนที่จะส่งผลกระทบต่อกระบวนการในการสร้างความร่วมมือของกิจกรรม ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เมื่อได้ข้อมูลในขั้นตอนนี้แล้ว (ตารางที่ 5)

ทั้งนี้ หลังจากให้ระดับความสำคัญของแต่ละวิธีการแล้วจึงมีการเข้าสู่ชุมชนพร้อมประสานงานกับหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาในขั้นต่อไป คือ การใช้กิจกรรมเพื่อสร้างความ

ร่วมมือของประชาชนในท้องถิ่น ตลอดจนหน่วยงานภาคส่วนที่เกี่ยวข้องตามศักยภาพและความสามารถของภาคส่วนนั้น ๆ โดยแนวทางของการมีส่วนร่วมนั้นย่อมมีข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ ซึ่งผู้ศึกษาได้พิจารณาแต่ละกลุ่มเป้าหมายตามความเหมาะสมและประโยชน์สูงสุด ซึ่งบางขั้นตอนนั้นเป็นการเริ่มต้นให้หลายภาคส่วนได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาและการร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายตามเจตนารมณ์ ซึ่งมีระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนระดับท้องถิ่นในการแก้ไขปัญหา โดยในแต่ละกลุ่มอยู่ในระดับของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่แตกต่างกันออกไป โดยสามารถจำแนกระดับของการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวิจัยเชิงรุกออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ตารางที่ 5 รูปแบบการเข้าสู่ชุมชนและรวบรวมข้อมูล

ลำดับความสำคัญ	รูปแบบวิธีการ	ลักษณะการเข้าถึง
กลุ่มชุมชนที่อยู่อาศัย		
1	การประชุมกลุ่มย่อยการพูดคุยกับคนภายในชุมชน เพื่อเข้าถึงความคิดเห็นด้านการมีส่วนร่วมและการตระหนักถึงปัญหาชุมชนด้วยวิธีการ <ul style="list-style-type: none"> - การสัมภาษณ์ - การทำแบบสอบถาม 	 การสำรวจและพูดคุยกับคนในชุมชน
2	การจัดทำแผนที่จุดเสี่ยง และพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งกับกิจกรรมที่ชุมชนทำบ่อยครั้งในพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อปัญหาให้สามารถวิเคราะห์และสร้างความเข้าใจได้ง่าย	 การให้คนในชุมชนช่วยกันทำเครื่องหมายบริเวณที่เคยเกิดอุบัติเหตุในแผนที่
3	การเข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อเก็บข้อมูลเบื้องต้นของผู้นำชุมชน	 การเข้าพูดคุยกับหัวหน้าชุมชนเบื้องต้น
4	การทิ้งกล่องแจ้งเหตุไว้ที่ชุมชน เพื่อให้ชุมชนสามารถแสดงความคิดเห็นถึงการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ และแจ้งเหตุพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุและพื้นที่เสี่ยง	 การมอบกล่องความคิดเห็นกับหัวหน้าชุมชน

ตารางที่ 5 รูปแบบการเข้าชุมชนและรวบรวมข้อมูล (ต่อ)

ลำดับความสำคัญ	รูปแบบวิธีการ	ลักษณะการเข้าสังคม
กลุ่มชุมชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)		
2	การประชุมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ภายในชุมชนมหาวิทยาลัย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หัวหน้าฝ่ายกิจการนักศึกษาและตัวแทนนักศึกษา - ตัวแทนกลุ่มผู้ลงทุนหอพัก 	 <p>การประชุมกับรองคณบดีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และองค์การนักศึกษา ม.ธรรมศาสตร์</p>
กลุ่มชุมชนโรงงานอุตสาหกรรมนวนคร		
3	การประชุมกับผู้บริหารนิคมอุตสาหกรรมนวนคร ถึงปัญหาความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในพื้นที่โดยร่วมกันแก้ไขปัญหาและสอบถามถึงนโยบายและวิสัยทัศน์ของผู้บริหารในเรื่องนี้	 <p>การประชุมกับผู้บริหารบริษัท นวนคร จำกัด</p>
2	การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road safety Audit: RSA) โดยผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรและขนส่ง ซึ่งได้รับความร่วมมือจากสมาคมวิทยาการการจัดการจราจรและขนส่งในการให้การสนับสนุนและดูงานในครั้งนี้	 <p>การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA)</p>
1) หน่วยงานสนับสนุนและดำเนินการ		
1	การติดต่อหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องให้อำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษา <ul style="list-style-type: none"> - เทศบาลเมืองท่าโขลง - สภอ.คลองหลวง 	 <p>การประชุมกับนายกเทศมนตรีและคณะ</p>

หมายเหตุ: ลำดับความสำคัญ 1 = มากที่สุด 2 = มาก 3 = ปานกลาง 4 = น้อย

- ระดับให้ข้อมูลข่าวสาร (Inform): PAR 1 หมายถึง ระดับที่ให้ประชาชนรับรู้เกี่ยวกับโครงการ

- ระดับรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Consult): PAR 2 หมายถึง ระดับที่ประชาชนแสดงความคิดเห็นด้านปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

- ประชาชนมีโอกาสร่วมกระบวนการ (Involve): PAR 3 หมายถึง ระดับที่ประชาชนมีโอกาสร่วมในกระบวนการตัดสินใจในการแก้ไขปัญหา

- การร่วมมือของประชาชนและหน่วยงาน (Collaborate): PAR 4 หมายถึง ระดับที่ประชาชนมีโอกาสร่วมปฏิบัติภารกิจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน

- การให้อำนาจในการแก้ไขปัญหา (Empower): PAR 5 หมายถึง การให้อำนาจประชาชนในการตัดสินใจและดำเนินการทั้งหมด


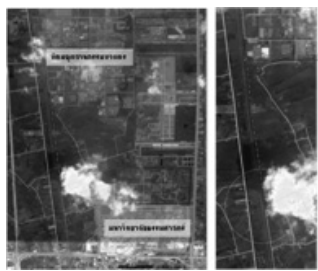

โดยมีรูปแบบของกิจกรรมที่ได้ดำเนินการตามกลุ่มเป้าหมายและการให้ระดับคะแนนของการเข้าร่วมกิจกรรมของกลุ่มเป้าหมายตามโครงการต่าง ๆ ที่ผู้วิจัยสะท้อนให้เห็นถึง (ตารางที่ 6)

กระบวนการวิจัยที่ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งนี้ คือ ยุทธศาสตร์ของการพัฒนาถนนให้ปลอดภัยร่วมกัน ซึ่งเป็นความเชื่อมโยงของกลุ่มเป้าหมายในการจัดตั้งแนวทางการปฏิบัติเพื่อพัฒนาพื้นที่

ตารางที่ 6 ระดับของการมีส่วนร่วมของประชาชนกับกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

ระดับการมีส่วนร่วม					วิธีการและเป้าประสงค์	ภาพประกอบ
PAR 1	PAR 2	PAR 3	PAR 4	PAR 5		
ระดับชุมชนดังมีกิจกรรมการมีส่วนร่วม ดังนี้						
5	5	5	-	-	การจัดกิจกรรมเยาวชนถนนปลอดภัยที่โรงเรียนสังข์อ่ำวิทยา ซึ่งเป็นโรงเรียนที่อยู่ในพื้นที่ชุมชน โดยมีการจัดกิจกรรมทั้งหมด 3 ครั้ง ซึ่งมีเป้าประสงค์ให้เยาวชนได้เรียนรู้ทักษะการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้ตนเองและมีความตระหนักต่อสถานการณ์ดังกล่าว ตลอดจนสามารถเผยแพร่ความรู้สู่ครอบครัว ซึ่งเป็นรากฐานทางสังคมที่สำคัญ	 <p>การจัดกิจกรรมเยาวชนถนนปลอดภัย ณ โรงเรียนสังข์อ่ำวิทยา ซึ่งอยู่ภายในชุมชน</p>
4	4	5	5	4	โครงการเพื่อรณรงค์และสร้างความตระหนักแก่ชุมชนโดยการมีส่วนร่วมในการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อความปลอดภัยบนถนน โดยกิจกรรมดังกล่าวสามารถสร้างความร่วมมือกันระหว่างคนในชุมชนและสถาบันการศึกษา และทำให้ประชาชนเห็นถึงความสำคัญของถนนที่ปลอดภัยและมีองค์ความรู้ในการสร้างถนนที่ปลอดภัยสำหรับชุมชนอย่างง่ายได้	 <p>กิจกรรมสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนเพื่อสร้างความปลอดภัย บริเวณชุมชนริมคลองสอง</p>
กลุ่มชุมชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) กลุ่มชุมชนโรงงานอุตสาหกรรมนวนคร และหน่วยงานสนับสนุนและดำเนินการดังมีกิจกรรมการมีส่วนร่วม ดังนี้						
5	3	3	-	-	การจัดทำแผนการปรับปรุงภูมิทัศน์และความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมนวนคร และการเชื่อมต่อพื้นที่ 6 โครงการ ได้แก่ - การจัดทำแผนการปรับปรุงภูมิทัศน์และความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมนวนคร และการเชื่อมต่อพื้นที่ 6 โครงการ ได้แก่ - การสร้างสะพานกัลปพฤกษ์จากนิคมอุตสาหกรรมนวนครเข้าสู่ถนนพหลโยธินขาเข้ากรุงเทพมหานคร - การสร้างทางจักรยานนำร่องบริเวณหน้าหมู่บ้านนครชัยไปยังนิคมอุตสาหกรรมนวนคร - สะพานคนข้ามเชื่อมต่อระหว่างหน้านิคมอุตสาหกรรมนวนครกับพื้นที่ชุมชนฝั่งตรงข้ามถนน - การเชื่อมต่อถนนสายรองเลียบทางรถไฟจากนวนครไปยังหน้ามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	 <p>การสร้างสะพานกัลปพฤกษ์จากนิคมอุตสาหกรรมนวนครเข้าสู่พหลโยธิน</p>  <p>ช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน</p>

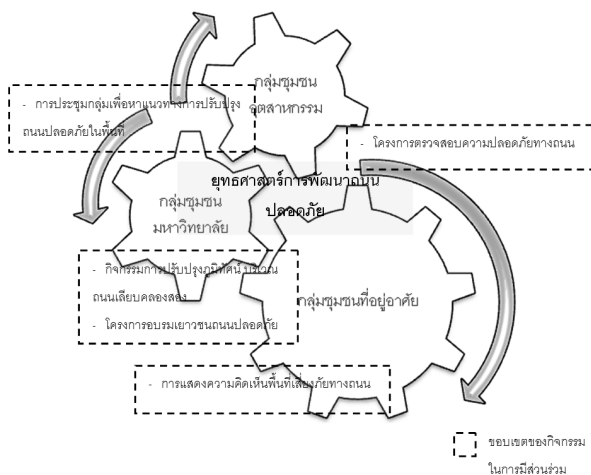
ตารางที่ 6 ระดับของการมีส่วนร่วมของประชาชนกับกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

ระดับการมีส่วนร่วม					วิธีการและเป้าประสงค์	ภาพประกอบ
PAR 1	PAR 1	PAR 1	PAR 1	PAR 1		
					<ul style="list-style-type: none"> - การจัดระเบียบหอพักบริเวณรอบมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) ให้เกิดการเชื่อมต่อและเข้าถึงด้วยการเดินเท้าหรือจักรยาน เพื่อความสะดวกของชุมชนบริเวณรอบและนักศึกษา - โครงการฝึกอบรมด้านการวางแผนผังให้กับบุคลากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมโครงข่ายถนนปลอดภัยให้กับพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง 	 <p>ภาพเส้นทางการเดินรถวงรอบนอก</p>  <p>การเชื่อมถนนเลียบทางรถไฟ</p>
4	5	5	5	-	<p>การประชุมหน่วยงานในพื้นที่เพื่อนำเสนอแผนการพัฒนาพื้นที่หรือมีแผนของหน่วยงานที่จะดำเนินการในพื้นที่ เพื่อให้ทุกฝ่ายสามารถมองเห็นปัญหาและร่วมกันแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เทศบาลเมืองท่าโขลง - ฝ่ายกิจการนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - บริษัท นวนคร จำกัด - หน่วยงานปฏิบัติ (ตำรวจ กรมทางหลวง) 	 <p>การจัดประชุมโดยตัวแทนกลุ่มมหาวิทยาลัย ตำรวจ ตัวแทนชุมชน และผู้ประกอบการหอพัก ณ มธ. ศูนย์รังสิต</p>

หมายเหตุ: ระดับการมีส่วนร่วม 5 = มากที่สุด 4 = มาก 3 = ปานกลาง 2 = น้อย 1 = น้อยที่สุด - = ไม่มีกระบวนการดังกล่าว

โดยมีสถาบันการศึกษาเป็นผู้ประสานความร่วมมือและมอบองค์ความรู้แก่ชุมชน หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน อีกทั้งเพื่อสร้างความตระหนักต่อปัญหาและแนวคิดเบื้องต้นในการจัดการถนนปลอดภัยด้วยตนเอง และขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้ประสบผลสำเร็จ การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกิดในพื้นที่ศึกษาจากการจัดโครงการต่าง ๆ นั้น มีความเชื่อมโยงของกลุ่มเป้าหมายให้ตรงกับลักษณะของโครงการ การดำเนินงานเพื่อแก้ไข อาทิ งานทางด้าน การวางแผนหรือการก่อสร้าง

โครงสร้างพื้นฐาน ได้มุ่งเป้าไปยังหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานปฏิบัติ คือ กรมทางหลวง เพื่อประเมินสถานการณ์และถอดกระบวนการทำงาน ตลอดจนแผนของหน่วยงานดังกล่าว ส่วนกลุ่มเป้าหมายหลักที่ศึกษาครั้งนี้ คือ ประชาชน ชุมชน ในพื้นที่ศึกษา เพื่อสร้างความตระหนักและองค์ความรู้ในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน โดยการดำเนินโครงการต่าง ๆ นั้น จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือของแต่ละหน่วยงาน (รูปที่ 11)



รูปที่ 11 ความเชื่อมโยงกิจกรรมการมีส่วนร่วมในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

8. บทเรียนที่ได้จากการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมของโครงการ

การศึกษาครั้งนี้ได้วางแผน ประเมินแนวทางปฏิบัติในแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แตกต่างกันออกไป ทั้งทางด้านเทคนิคการลงพื้นที่ การสำรวจความคิดเห็น การประชุมกลุ่ม เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมเพื่อประสานให้แต่ละฝ่ายเกิดความต้องการที่ตรงกัน โดยสามารถถอดบทเรียนได้ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 7

ทั้งนี้ การวิจัยแบบปฏิบัติการการมีส่วนร่วมที่เน้นกระบวนการของการวิจัยที่ผู้วิจัยและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ร่วมวิจัย วิเคราะห์ปัญหา และหาแนวทางการแก้ไขไปพร้อมกัน โดยมีผู้วิจัยเป็นผู้ประสานความร่วมมือและเป็นผู้ให้องค์ความรู้นั้น ส่งผลให้การดำเนินการเกิดการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง โดยประยุกต์ใช้องค์ความรู้ทาง

วิชาการเป็นแนวทางในการร่วมปฏิบัตินั้นจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนาน ตลอดจนการทบทวนถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อประเมินและเสนอแนวทางที่เหมาะสมตั้งแต่การวิเคราะห์ปัญหา การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย การวางแผนในการลงพื้นที่ การกำหนดแนวทางของกิจกรรมในการมีส่วนร่วมของแต่ละกลุ่มที่มีความแตกต่างกัน จำเป็นต้องอาศัยแนวทางการแก้ไขที่ตรงกับศักยภาพและความต้องการของประชาชนในแต่ละกลุ่ม ซึ่งต้องมีการดำเนินการลงพื้นที่เพื่อสร้างความเข้าใจกับชุมชนและให้เกิดความไว้วางใจในระดับหนึ่ง ตลอดจนการเข้าถึงองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมักใช้ระยะเวลาและเทคนิคในการเข้าถึงชุมชน ดังนั้น งานวิจัยในลักษณะนี้จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับกระบวนการดังกล่าวอย่างจริงจังและมีจิตสาธารณะเพื่อมุ่งหวังให้ชุมชนเกิดความปลอดภัยและประชาชนมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง

9. บทสรุป

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในปัจจุบัน พบว่า การรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อการวางแผน บรรเทาและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้นมีรูปแบบการดำเนินงานที่แตกต่างกันออกไป อาทิ การจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุ ความหลากหลายของแนวทางที่เกิดขึ้นนั้นเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญในการทบทวนกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องอันเป็นรากฐานสำคัญในการกำหนดแนวทางในการเข้าสู่หน่วยงานต่าง ๆ จากการศึกษาได้ผลสรุปการทำงานในกระบวนการต่าง ๆ ดังนี้

- หน่วยงานขนาดใหญ่ที่มีหน้าที่การดูแลงานหลากหลายภาคส่วนนั้นขาดการประสานงานที่ดีระหว่างองค์กรเพื่อ

ตารางที่ 7 แนวทางการมีส่วนร่วม การเรียนรู้ และบทเรียนที่ได้จากแต่ละกลุ่ม

กลุ่มผู้มีส่วนร่วม	บทเรียนที่ได้
กลุ่มชุมชนที่อยู่อาศัย	ความหลากหลายของกลุ่มคนดังกล่าว อาทิ เพศ อายุ รายได้ การศึกษา เป็นปัจจัยสำคัญเพื่อให้เข้าใจถึงความต้องการหรือความคิดเห็นของกลุ่มประชากรนี้ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการลดช่องว่างของการแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานส่วนกลาง โดยการเข้าถึงกลุ่มคนดังกล่าวจำเป็นต้องใช้เวลาในการเรียนรู้ ทำความเข้าใจ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนในการเข้าถึงปัญหาอย่างถ่องแท้
กลุ่มชุมชนมหาวิทยาลัย	ศักยภาพที่โดดเด่นของสถาบันศึกษาทำให้กลุ่มเป้าหมายดังกล่าวเป็นอีกหนึ่งกลุ่มที่สำคัญในฐานะการสร้างองค์ความรู้แก่เยาวชน ครอบครัว และหน่วยงานต่าง ๆ อีกทั้ง การเป็นแรงขับเคลื่อนการเจริญเติบโตของเมืองที่สำคัญในพื้นที่ ทำให้สถาบันการศึกษาเป็นองค์ประกอบทางโครงสร้างที่สำคัญในการสร้างความร่วมมือกับภาคส่วนต่าง ๆ
กลุ่มชุมชนอุตสาหกรรม	ความสำคัญในฐานะเป็นกลุ่มพื้นที่และมีความต้องการในการเจริญเติบโตของกิจการ จึงส่งผลต่อความจำเป็นในการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาหรือแนวทางการปฏิบัติที่ฝ่ายดังกล่าวการพัฒนากิจการของตนให้เอื้อประโยชน์ต่อสังคม โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน

ดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนหรือดูแลได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งยังขาดผู้เชี่ยวชาญที่กำกับดูแลหรือให้คำปรึกษาให้เป็นไปตามหลักวิชาการหรือแนวทางที่ควรจะเป็น ประกอบกับความไม่สอดคล้องกันของนโยบายในแต่ละหน่วยงาน

- การประสานงานระหว่างหน่วยงานส่วนกลางกับหน่วยงานท้องถิ่นไม่สอดคล้องกัน กล่าวคือ หน่วยงานจากส่วนกลางที่มีผู้เชี่ยวชาญและทรัพยากรอยู่ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับหน่วยงานท้องถิ่นที่ยังขาด ผู้เชี่ยวชาญ อาทิ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมและทางด้านผังเมือง ซึ่งส่งผลให้การปฏิบัติงานในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพ ในการแก้ไขปัญหา

- ปัญหาพื้นที่ทับซ้อนของหน่วยงานเป็นผลให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ตาบอด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาหรือปรับปรุง เนื่องจากหน่วยงานต่าง ๆ ผลักภาระการปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่ให้กับหน่วยงานอื่น ๆ ที่อ้างถึงความรับผิดชอบในการดูแลพื้นที่ เช่น บริเวณกัลมารถใต้สะพานทางด่วนเชิงรุก (โดยเป็นพื้นที่ทับซ้อนของทางด่วนพิเศษกรุงเทพ เทศบาล กรมทางหลวง) ที่ไม่ได้รับการปรับปรุงเกิดจากเป็นพื้นที่ทับซ้อนทำให้ไม่มีผู้รับผิดชอบ ซึ่งเป็นอีกปัญหาหนึ่งของหน่วยงานของประเทศไทยที่ไม่ได้รับการแก้ไขมาโดยตลอด

ดังนั้น การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่เกิดขึ้นมักเกิดจากขาดการวางแผนระบบเพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดการประสานงานระหว่างหน่วยงานหรือการดำเนินงานของหน่วยงานตั้งแต่หน่วยงานด้านวางแผนลงไปสู่หน่วยงานด้านปฏิบัติหรือหน่วยงานท้องถิ่น

ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าแนวทางการพัฒนาที่ผ่านมาได้มุ่งเน้นไปเพียงการขนส่งรถยนต์ โดยการสร้างถนน การขยายถนนเพื่อให้รถสามารถวิ่งได้อย่างสะดวกสบายเกิดความคล่องตัวในการสัญจรระหว่างจุดกำเนิดและจุดปลายทาง ตามผลที่ได้จากแบบจำลองด้านการขนส่ง ซึ่งขาดการคำนึงถึงผลกระทบการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบข้างที่เกิดขึ้นหลังจากการมีถนนตัดผ่าน อันก่อให้เกิดความขัดแย้งของถนนและพื้นที่โดยรอบและก่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนในลำดับถัดมา ซึ่งเห็นได้จากปัญหาที่เกิดขึ้นกับชุมชนที่มีถนนตัดผ่านซึ่งส่งผลในทางตรงกันข้าม กลับทำให้การพัฒนาดังกล่าวส่งผลต่อความปลอดภัยตามมา (Iamtrakul & Pimonsathean, 2010) อีกทั้งพื้นที่สาธารณะของชุมชนหายไป สนามเด็กเล่นของเด็กเปลี่ยนแปลงเป็นสนามที่เต็มไปด้วยถนนที่มีรถวิ่ง ซึ่งนโยบายที่เกิดขึ้นไม่สามารถเข้าถึงหรือช่วยปกป้องชุมชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีได้อย่างแท้จริง ดังนั้นกระบวนการของการศึกษานี้จึงเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอันเป็นรากฐานของชุมชนน่าอยู่อีกหนทางหนึ่ง

ท้ายนี้การเข้าถึงชุมชนเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการให้ข้อมูลเชิงพื้นที่ได้อย่างดี ดังนั้น ความแตกต่างในแต่ละบริบทของพื้นที่ อาทิ สังคม ศาสนา เป็นต้นย่อมส่งผลต่อกระบวนการวิจัย ซึ่งการเข้าถึงชุมชนเพื่อสร้างความสัมพันธ์และรวบรวมข้อมูลอันเป็นข้อมูลที่

ตารางที่ 8 การสร้างความสัมพันธ์กับชุมชน

ลำดับที่	วิธีการที่ใช้ในการดำเนินการ	ผลตอบรับ			ปัญหาและอุปสรรคที่พบ
		ดี	ปานกลาง	น้อย	
1.	การให้ผู้วิจัยเข้าไปคลุกคลีกับคนในชุมชนเพื่อสร้างความไว้วางใจ		•		คนในชุมชนยังไม่ให้ความไว้วางใจและยังไม่ตระหนักถึงปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน
2.	การเข้าพบผู้นำชุมชนเพื่อให้ข่าวสารถึงโครงการเบื้องต้น	•			ผู้นำยังไม่มีความตื่นตัวด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่
3.	การสอบถามข้อมูลเบื้องต้นจากผู้นำชุมชนและสมาชิกชุมชนถึงกิจกรรมและการให้ความร่วมมือของคนในชุมชน			•	คนในชุมชนส่วนใหญ่ยังให้ความสำคัญกับความปลอดภัยด้านอื่นมากกว่าความปลอดภัยทางถนน
4.	การขอความร่วมมือกับผู้นำชุมชนในการกระจายข่าวโครงการ	•			ผู้นำชุมชนยังไม่เข้าใจถึงเนื้อหาของโครงการและยังไม่มีเชื่อมั่นในสมาชิกชุมชน
5.	การเข้าร่วมกิจกรรมอื่น ๆ ภายในชุมชนเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้วิจัยกับชุมชน เช่น วันเด็ก วันปีใหม่ วันลอยกระทง เป็นต้น	•			

เกิดจากผู้ใช้งานจริงนั้น จำเป็นต้องใช้เทคนิคที่หลากหลาย และการประเมินผลการปฏิบัติที่ผ่านมาเป็นระยะ ๆ เพื่อปรับปรุงกระบวนการวิจัยอย่างต่อเนื่อง โดยการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้สรุปแนวทางการเข้าถึงชุมชน ผลตอบรับ และปัญหาที่พบ เพื่อเป็นบทเรียนหรือแนวทางในการทำงานร่วมกับสังคมในงานศึกษาอื่น ๆ ต่อไป (ตารางที่ 8)

ดังนั้น “การมีส่วนร่วมของประชาชน” จึงเป็นคำตอบหนึ่งของการสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็งในด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งอาจเป็นภัยที่คนในชุมชนไม่สามารถเข้าใจหรือตระหนักได้โดยตรง การวิจัยนี้จึงเป็นอีกตัวอย่างหนึ่งในการช่วยกันแก้ไขปัญหาของหน่วยงานท้องถิ่น ชุมชน หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ ทางด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความร่วมมือกัน และสามารถนำไปสู่การแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยสามารถสร้างความรู้และสร้างความตระหนักให้กับกลุ่มเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) นอกจากนี้ ยังได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีต่าง ๆ ทั้งระดับท้องถิ่น ภาครัฐ และภาคเอกชน โดยเฉพาะเทศบาลเมืองท่าโขลง โรงเรียนวัดสังข์อำ สถานีตำรวจภูธรอำเภอคลองหลวง กลุ่มสมาคมผู้ประกอบการหอพักมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต) กองกิจการนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ บริษัท นวนคร จำกัด ชุมชนเอราวัณพัฒนา ชุมชนสุขสมบูรณ์ ชุมชนสุทธิรักษ์พัฒนา ชุมชนธนทรัพย์ ชุมชนสังข์อำ ชุมชนหมู่ 11 คลองสอง ชุมชนหมู่ 12 คลองสอง ชุมชนหมู่ 13 คลองสอง และชุมชนลำสนุ่น รวมถึงหัวหน้าชุมชนที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย รวมทั้งคณะผู้วิจัยและนักศึกษา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ในการเข้าร่วมกิจกรรมตลอดการดำเนินโครงการวิจัยนี้

References

- Bureau of Policy and Strategy, Office of Permanent Secretary. (2009). Retrieved June 15, 2011, from <http://203.157.19.191/index5.html>
- Erwin, W. (1976). *Participation Management: Concept Theory and the Implementation*. Atlanta: Georgia State University Press.
- Executive Public Administration Foundation. (2003) *คู่มือการมีส่วนร่วมของประชาชน* [Manual of public participation]. *EPA Journal*, 5.
- Fisher, K., Bennett-Levy, J., & Irwin, R. (2003). What a GAS! Action research as a peer support process for postgraduate students. *UltiBASE*, pp.1-20.
- Guijt, I. (1998). *Participatory monitoring and impact assessment of sustainable agriculture initiative: An introduction to the key element*. London: International Institute for Environment and Development.
- Iamtrakul, P., & Pimonsathean, P. (2010). Impact of Urban factors on road accident in Bangkok, Thailand. *Lowland Technology International*, 12(1), 30-40.
- Iamtrakul, P., Pimonsathean, Y., & Narinsilp, S. (2010). การศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน [The study of urban factors influencing on road safety through public participation process]. *Journal of architecture and planning Research and Studies*, 7(1), 59-71.
- Jeanthumrong, C. (1987). *หลักการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวางแผนและออกแบบชุมชนเมือง* [Principles of citizen participation in urban planning and design processes]. Master of Architecture Thesis, Department of Urban Design and Planning, Silpakorn University, Bangkok, Thailand.
- Kokpol, O. (2003). *คู่มือการมีส่วนร่วมของประชาชน* [Manual of public participation]. Bangkok, Thailand: Executive Public Administration Foundation, Thammasat University.

- Office of Permanent Secretary. (2006, September). *การมีส่วนร่วมของประชาชน* [Public participation]. Paper presented at the meeting of development system management. Office of Permanent Secretary, Bangkok, Thailand.
- Road Safety Directing Center, Ministry of Interior. (2010). *ข้อมูลการสาธารณภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน* [Public disaster and road safety data]. Retrieved June 15, 2011, from <http://www.roadsafety.disaster.go.th/>
- Royal Thai Police. (2010). *จำนวนคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้เสียหาย และความเสียหาย* [Road traffic accident statistics classified by victims and property damage] *ประจำปี พ.ศ. 2544-2548* [2001-2005]. Retrieved June 15, 2011 from http://statistic.police.go.th/traff_main.htm
- Tanaboriboon, Y. (2006). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน [Road accident situation in Thailand]. *Journal of Thai Health Promotion Foundation*, 2(9), 1-6.
- Thai Health Promotion Foundation. (2009). *โครงการวิจัยกฎหมายจราจรทางบก: ประเด็นการบังคับใช้กฎหมายและการจัดการ* [The study of land traffic law: Enforcement and management]. Retrieved June 15, 2011, from <http://www.roadsafety.disaster.go.th/>
- Thai Health Promotion Foundation. (2012). *แผนที่นำทางทศวรรษความปลอดภัยทางถนน* [Road map to the decade of road safety]. Retrieved June 15, 2011 <http://corp.thaihealth.or.th/plans/traffic>
- Thailand Road Accident Research Center. (2005). *ADB-ASEAN Regional Road Safety Program Country Report: CR 9*. Bangkok, Thailand: Author.
- Thanirananon, P., Tanaboriboon, Y., & Srisakda, L. (2010). *การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน: คู่มือปฏิบัติสำหรับประเทศไทย* [Thailand Road Safety Audit Manual] (3rd ed.). Bangkok, Thailand: Limbrothers Printing.
- White, G. W., Suchowierska, M., & Campbell, M. (2004). Developing and systematically implementing participatory action research. *Archives of Physical Medicine and Rehabilitation*, 85(2), 3-12.
- World Health Organization [WHO]. (2007). *Global status report on road safety: Time for action*. Retrieved June 15, 2011, From <http://www.un.org/ar/roadsafety/pdf/roadsafetyreport.pdf>.

