



“เกือบจะต้องสร้างวัดขึ้นใหม่ที่ฝั่งตะวันออก เพราะชาวบ้านข้ามถนนไปวัดที่อยู่ฝั่งตะวันตกไม่ได้” เสียงสะท้อนถึงความยากลำบากหลังชุมชนต้อง “ออกแดง” จากการที่มีถนนสี่เลนตัดผ่ากลางแยกชุมชนเดิมออกเป็น 2 ฝั่งของ **บรรพต กำไลแก้ว** นายค.ถาวรรงค์ อ.บ้านลาด จ.เพชรบุรี ที่เล่าให้ฟังในเวทีสัมมนาระดับชาติเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 10 “ทศวรรษแห่งการลงมือทำ : Time For Action” จัดโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และภาคีเครือข่ายอุบัติเหตุ

นายบรรพต เล่าย้อนให้ฟังว่า เดิมทีถนนเพชรเกษมที่ผ่านชุมชนมีเพียง 2 เลน ชาวบ้านทั้ง 2 ฝั่งของถนนสามารถไปมาหาสู่กันได้จนกระทั่ง กรมทางหลวงขยายถนนเส้นนี้เป็น 4 เลน และขยายเพิ่มเติมอีกเป็น 7 เลน เพื่อรองรับปริมาณรถที่มีการสัญจรมากขึ้น ส่งผลให้ชุมชนถ้ำรงค์ มีสภาพเป็นชุมชนออกแดง ชาวบ้านยากที่จะเดินทางไปหากันและกัน โดยหากจะไปเยี่ยมเยียนกันแต่ละครั้งต้องไปกลับรถไกล 2-3 กิโลเมตร

ชาวบ้านจึงใช้วิธีการข้ามถนนตรงบริเวณ



ที่ตั้งของชุมชน แต่รถมาก กว่าจะได้ข้ามถนนใช้เวลาานาน บริเวณดังกล่าวจึงกลายเป็น จุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายจากรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูง เนื่องจากเป็นถนนสายใหญ่ เมื่อชาวบ้านรับรู้ปัญหาร่วมกันเช่นนี้ จึงทำประชาคมท้องถิ่น

เห็นพ้องตรงกันว่าต้องการทางลอดสำหรับใช้เป็นทางข้ามถนน ซึ่งมีความปลอดภัยต่อคนในชุมชนที่ใช้ข้ามมากกว่าการทำเพียงจุดกลับรถ เพราะชาวบ้านที่ใช้ถนนมีทั้งนักเรียนที่

ต้องปั่นจักรยานไปโรงเรียนหรือคนสูงวัยที่ต้องเดินทางโปรดที่อยู่ที่ฝั่งตะวันตก

โชคดีที่ **นายบรรพต** มีโอกาสได้พบกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงระหว่างที่เจ้าหน้าที่สำรวจพื้นที่เพื่อขยายถนน และได้แจ้งความต้องการของชุมชนเมื่อปี 2546 และติดต่อประสานงานกับกรมทางหลวงเรื่อยมา จนได้ทางลอด ณ จุดที่ตั้งชุมชนสมใจ ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุของชุมชนถ้ำรงค์ลดลง จากที่มีอุบัติเหตุ 5 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บ 7 ราย ในปี 2545 เหลืออุบัติเหตุ 2 ครั้ง ไม่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเพียง 4 ราย ในปี

จุดเสี่ยงอันตรายบนถนน คือ จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ เช่น โค้งหักคอก แยกวัดใจ เป็นต้น ซึ่งจากสถิติของประเทศออสเตรเลีย พบว่าถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุถึง 28% ดังนั้นหากสามารถตัดจุดเสี่ยงบนถนนก็อาจจะไม่



ปรับจุดเสี่ยงบนถนนหยุดอุบัติเหตุด้วยฝีมือชุมชน



เกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บไม่มากด้วยเหตุนี้ **ผศ.ดร.วิชุดา** จึงได้เข้าไปทำการสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยงบนถนนภายในชุมชนเล็ก ๆ แห่งหนึ่งโดยใช้ 3 ขั้นตอนหลัก คือ 1. ค้นหาจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ด้วยการสอบถามความคิดเห็นจากคนในชุมชน 2. วิเคราะห์

2552

นอกจากนี้ชุมชนถ้ำรงค์ยังได้จัดทำโครงการ “อุทยานจราจร” ซึ่งร่วมมือกับกรมทางหลวงและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยจัดให้ถนนสายหนึ่งในชุมชนเป็นถนนพิเศษ เป็นถนนสำหรับจักรยาน และตามจุดต่าง ๆ

ข้างถนนจะมีฐานการเรียนรู้ด้านจราจร 9 ฐาน ควบคู่กับความรู้อีกเรื่องภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อให้ประชาชนได้เรียนรู้เรื่องกฎจราจรและซึมซับเรื่องราวของชุมชน

ทว่า โช้จะเพียงแต่บนถนนหลวงหรือเส้นทางหลักเท่านั้นที่มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ถนนเส้นเล็ก ๆ ในชุมชน ในหมู่บ้านก็ล้วนมีจุดเสี่ยงอันตรายบนถนนเช่นเดียวกันทั้งสิ้น **ผศ.ดร.วิชุดา** ได้ชวน **พานิช อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม (มมส.)** อธิบายว่า

ถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และวางแผนในการดำเนินการเพื่อแก้ไขปรับปรุง เช่น ถนนเป็นทางโค้ง ทางตรงรถวิ่งเร็ว ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟ หรือต้นไม้ขึ้นรบกวนบดบังการมองเห็นของผู้ใช้ถนน และ 3. ดำเนินการปรับปรุงโดยการลงมือร่วมกันของคนในชุมชน อาทิ การทาสีตรงบริเวณทางแยกให้เห็นชัดเจน ติดกระຈักโค้งจุดที่ควรจะต้องตัดแต่งต้นไม้ และสร้างลูกระนาดเพื่อลดความเร็ว

หลังจากดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงบนถนนภายในชุมชนผ่านไป 1 ปี **ผศ.ดร.วิชุดา** และคณะ เข้าไปติดตามประเมินผลพบว่าชาวบ้านในชุมชนยังคงร่วมมือกันดูแลรักษาจุดเสี่ยงไม่ให้ เป็นจุดเสี่ยงเหมือนเช่นช่วงแรกของการเริ่มโครงการ เมื่อสอบถามชาวบ้าน ได้ความว่า “ที่ทุกคนร่วมมือร่วมใจกันดูแลรักษา เพราะต้องการให้ชุมชนปลอดภัย ลดจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมดเพื่อลูกหลานของคนในชุมชนเอง”.