

การพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง

Development potential of traffic safety management model through operation center committee Road safety, Khuan Khanun District, Phatthalung Province.

(Received: July 24 ,2020 ; Accepted: September 10,2020)

สมนึก จันทร์เหมื่อน

Somnuek Chanmuean

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR โดยใช้วงจร PAOR มีวัตถุประสงค์ เพื่อพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง จำนวน 40 คน เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบบันทึก แบบรายงานและแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย การพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ประกอบด้วย (1) การจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอควนขนุน และการกำหนดบทบาทหน้าที่ (2) การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และวิเคราะห์จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (3) การจัดทำแผนพัฒนาการป้องกันการเสียชีวิตและลดอุบัติเหตุทางถนน (4) การจัดการข้อมูล การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาด้านการบาดเจ็บ (5) การสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุในระดับอำเภอ (6) พัฒนาศักยภาพทีมสอบสวนการบาดเจ็บทางถนนในระดับอำเภอ (7) การจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (8) การสร้างการรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการดำเนินงานดังกล่าวส่งผลให้การดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดีเยี่ยม ความคิดเห็นของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 3.58 S.D. = 0.64) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2562 ลดลง ร้อยละ 0.07 เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามัธยฐาน 3 ปีย้อนหลัง การจัดการจุดเสี่ยงที่มีอยู่ในอำเภอรวม 10 จุด จากทั้งหมด 26 จุด

คำสำคัญ การจัดการอุบัติเหตุทางถนน, ความปลอดภัยในการจราจร, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

Abstracts

This research is a participatory action research (PAR using the PAOR cycle). The purpose of this study is to develop the potential of a traffic safety management model developed by the district road safety operations center committee, Khuan Khanun District, Phatthalung Province. Population and sampling Committee of Road Safety Operation Center, 40 people. Collect information with records. The report and Questionnaire Data were analyzed by descriptive statistics. And content analysis

The results: Development of a traffic safety management model by the Road Safety Action Center Committee Khuan Khanun District, Phatthalung Province consists of: (1) Establishment of the Road Safety Operation Center Committee, Khuan Khanun District And determination of roles and duties (2) Problem situation analysis and analyzes the risk points for road accidents. (3) Preparing a road accident prevention and reduction development plan (4) Injury epidemiological surveillance (5) Construction of the accident information network at district level (6) Development of a road injury investigation team at the district level (7) Road accident risk point management. (8) Road accident prevention reception. As a result, road accident prevention operations are excellent. The board's opinion of the Road Safety Action Center, as a

whole, is moderate ($\bar{X}$ = 3.58 S.D. = 0.64). The death rate from road accidents in 2019 decreased. 0.07% compared to the median of the previous three years. Management of risk points available in the District totals 10 points out of 26 points.

Keywords: Road Accident Management, Road safety, Road Safety Operations Center

บทนำ

อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน เป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของหลายประเทศทั่วโลก จำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้พิการ และผู้เสียชีวิต มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) ขององค์การอนามัยโลกจัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 2 ของโลก โดยมีอัตราการตาย 36.2 ต่อแสนประชากร(WHO ,2018) และจากข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน (สาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลางฯ) ตั้งแต่ปี 2554-2561 พบว่า คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากถึงปีละ 23,000 – 24,000 คน หรือชั่วโมงละ 3 คน บาดเจ็บไม่ได้นอนโรงพยาบาลนับล้านคน และนอนรักษาตัวโรงพยาบาลเกือบสองแสนคนต่อปี พิการอีกปีละกว่า 7,000 คน คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี (WHO ,2015) โดยอุบัติเหตุจากการจราจรนั้นมักเกิดจากสาเหตุสำคัญ 3 ประการ คือ 1) สาเหตุจากตัวบุคคล เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ขาดความชำนาญและประสบการณ์ในการใช้รถใช้ถนน การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ 2) สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพของรถไม่สมบูรณ์สภาพของถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ มีฝนตกทำให้ถนนลื่น การเกิดพายุหรือหมอกลงจัดทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี 3) สาเหตุจากกฎหมาย โดยการขาดบทลงโทษที่เหมาะสมจากการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือการขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้มีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ(หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ทางถนน ,25561)

สถานการณ์ของจังหวัดพัทลุง พ.ศ. 2557-2561 พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนนมีแนวโน้มสูงขึ้น คือ 1,276 (6), 4,674 (9), 5,729 (19), 5035 (31), และ 7,891 (28) ราย ตามลำดับ ซึ่งในปี

2561 มีผู้บาดเจ็บทางถนนสูงสุด ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดพบในปี 2560(ระบบฐานข้อมูล HDC จังหวัดพัทลุง ,2561) สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางจราจรของอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง พ.ศ. 2557-2561 มีจำนวนผู้บาดเจ็บทางถนน เท่ากับ 392, 1,023, 1167, 976 และ 1,100 ราย ตามลำดับ และจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 2, 7, 8, 17 และ 10 ราย และเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน ปี พ.ศ. 2561 กับค่ามัธยฐานย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2558-2560) พบว่าจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนนของอำเภอควนขนุน มีค่าสูงกว่าค่ามัธยฐาน(ระบบฐานข้อมูล HDC จังหวัดพัทลุง ,2561)

อุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างต่อเนื่องยาวนาน และสมควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนจริงจัง(มหาวิทยาลัยบูรพา ,2546) ซึ่งคณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เห็นชอบให้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติและกำหนดให้ปี 2554-2563 เป็นปี “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) กำหนดเป้าหมายตามมาตรฐานสากลให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตของคนไทยจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้อัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากรคน (พงษ์พิทักษ์ ครองชนม์ ,2545) ภายใต้แนวทาง “ประชารัฐ” เพื่อให้ทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาคประชาสังคม ได้เข้ามาร่วมรับผิดชอบต่อกระบวนการขับเคลื่อนภารกิจการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ทั้งร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมกำหนดแนวทาง ร่วมดำเนินการ และร่วมประเมินผลการดำเนินงาน

นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ถือได้ว่าเป็นกลไกหลักในการดำเนินงานของ

รัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐในการที่จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินให้น้อยลง แม้ว่าที่ผ่านมา อำเภอมียุทธศาสตร์ด้านการปลอดภัยทางถนนดำเนินการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แต่ยังไม่สามารถลดการเสียชีวิตลงได้ เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่มีหลายมิติและมีความซับซ้อน การป้องกันและแก้ไขปัญหาจึงต้องทำอย่างมีระบบ (บุญยืน ศรีสว่าง, 2559) การดำเนินงานส่วนใหญ่เป็นไปตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดพลังของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขด้วยทิศทางเดียวกัน จากการถอดบทเรียนของคณะกรรมการ ศปถ. อำเภอกวนขน พบว่าจุดอ่อนของการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอยู่ที่การขาดการวิเคราะห์ข้อมูล ขาดการวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกัน และขาดการประสานงานระหว่างภาคีเครือข่าย ดังนั้นการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน โดยการบูรณาการเครือข่ายต่าง ๆ โดยใช้หลักการดำเนินงานที่มุ่งเน้นให้ชุมชนเป็นศูนย์กลางในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมชุมชนให้เกิดกระบวนการจัดการตนเองของชุมชน (Community Self-Managed) และภาคีหุ้นส่วนต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน ชุมชน และภาคประชาสังคมบนฐานการจัดการและเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (Participatory Management/Learning) เพื่อให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย และลดพฤติกรรมเสี่ยงทั้งระดับบุคคล ครอบครัวและชุมชน (Safe Community) จึงน่าจะเป็นยุทธวิธีที่สำคัญในการขับเคลื่อนเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอกวนขน จังหวัดพัทลุง

วัตถุประสงค์การวิจัย

วัตถุประสงค์หลัก

เพื่อพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอกวนขน จังหวัดพัทลุง

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อศึกษาบริบท และสถานการณ์อุบัติเหตุ อำเภอกวนขน จังหวัดพัทลุง
2. เพื่อศึกษากระบวนการพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอกวนขน จังหวัดพัทลุง
3. เพื่อศึกษาผลการพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอกวนขน จังหวัดพัทลุง

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR โดยใช้วงจร PAOR ซึ่งประกอบด้วย การวางแผน การปฏิบัติ การสังเกตการณ์ และการสะท้อนผล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นกลุ่มขับเคลื่อนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ใช้วิธีการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling) คือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอกวนขน จังหวัดพัทลุง ประกอบด้วย ปลัดอำเภอ หัวหน้าฝ่ายความมั่นคง สาธารณสุขอำเภอ หัวหน้าห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน ผู้รับผิดชอบงานในโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธร เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขององค์ปกครองส่วนท้องถิ่น แขวงทางหลวง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กำนันหรือผู้ใหญ่บ้านหรือแกนนำชุมชน และประธานอาสาสมัครสาธารณสุขในเขตอำเภอกวนขน จังหวัดพัทลุง จำนวน 40 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม หน่วยงานอายุราชการ / อายุงานที่ปฏิบัติอยู่

2. แบบสอบถามการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน (5 Es) คือด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการให้ความรู้ และการประชาสัมพันธ์ ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ โดยมีลักษณะ การตอบคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) และมีระดับการดำเนินงาน 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มากปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

3. แบบการประเมินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI PLUS : District Road Traffic Injury) (กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข ,2559)

4. แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview questionnaire) ประกอบด้วยข้อคำถาม

- 1) การขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของทึมสหสาขา ตามรูปแบบที่ได้พัฒนาเป็นอย่างไรบ้าง
- 2) ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรูปแบบที่พัฒนา มีอะไรบ้าง
- 3) ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะในการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

เครื่องมือใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. เครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชิ้น) ประกอบด้วย สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดปัญหา แผนภูมิต้นไม้ บันไดผลลัพธ์ การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน และการรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์

2. เครื่องมือวิเคราะห์จุดเสี่ยง จำนวน 8 ใบงาน ประกอบด้วย 1. ทำแผนที่และคัดเลือกจุดเสี่ยงในชุมชน 2. ค้นหารูปแบบการชนที่เกิดขึ้นบ่อยบริเวณจุดเสี่ยง 3. ค้นหาปัจจัยเสี่ยงจากถนน 4. สรุปปัจจัยที่

ทำให้เกิดการชน (คน รถ ถนน) 5. เรียนรู้จากอดีต ต้นทุนเดิมในพื้นที่ จะชวนใครมาทำงาน 6. จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน 7. จัดการที่ได้เอง ส่งต่อปัญหาที่เกินกำลัง 8. มาตรการประเมินผล เฝ้าระวัง และติดตามผล

ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ผู้ศึกษานำแบบสอบถาม ที่สร้างขึ้นเสนอผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อพิจารณาความครอบคลุมของเนื้อหาปรับปรุงแก้ไข แล้วนำไปเสนอผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณาความถูกต้อง เที่ยงตรง ครอบคลุมเนื้อหาในเรื่อง ที่จะวัด ตรวจสอบรายละเอียดและแก้ไขแบบสอบถาม

ตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของเครื่องมือโดยผู้วิจัยนำแบบสอบถาม ไปทดลองใช้ (Try-out) กับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอศรีบรรพต จำนวน 30 คน แล้วนำมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นแบบสอบถาม โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟา ของครอนบาช(Cronbach Coefficient Alpha) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.89

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

1. ขั้นตอนวางแผน (Plan) วิเคราะห์สถานการณ์ สภาพปัจจุบันและปัญหาการดำเนินงาน

1.1 ศึกษาบริบท สถานการณ์อุบัติเหตุของอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง

1.2 ทบทวน บทบาทหน้าที่คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอควนขนุน

1.3 การวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินงานแบบเดิม และการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา โดยใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น

1.4 จัดประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอควนขนุน ร่วมกันกำหนดกลยุทธ์และจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันการเสียชีวิตและลดอุบัติเหตุทางถนน

2. ขั้นปฏิบัติการ ดำเนินการตามแนวทาง และแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ในขั้นที่ 1 ซึ่งประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ 8 กิจกรรม

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศด้านอุบัติเหตุทางถนน มี 3 กิจกรรม ได้แก่ 1) การจัดการข้อมูล การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาด้านการบาดเจ็บ 2) การสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุในระดับอำเภอ 3) พัฒนาศักยภาพทีมสอบสวนการบาดเจ็บทางถนนในระดับอำเภอ/ตำบล

กลยุทธ์ที่ 2 การขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของทีมระบบสุขภาพอำเภอ การแก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ ได้แก่ 1) การปฏิบัติการค้นหาจุดเสี่ยง โดยการสร้างแผนที่จุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ จากนั้นระดมความคิดเห็นในรอบ 3 ปีที่ผ่านมาที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในอำเภอควนขนุนตรังไหนบ้าง โดยให้ปึกหมุดลงบนแผนที่จุดเสี่ยง กำหนดให้ สีแดง เป็นบริเวณที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วมีคนตาย สีเหลือง เป็นพื้นที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วบาดเจ็บสาหัส สีเขียว เป็นบริเวณที่ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย 2) การเลือกจุดเสี่ยงที่เห็นว่าควรปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วน 3) การวิเคราะห์จุดเสี่ยงระดมความคิดเห็นร่วมกันค้นหารูปแบบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยบริเวณจุดเสี่ยง ปัจจัยด้านคน รถ ถนน ตามลักษณะบุคคล เวลา และสถานที่ 4) วางแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย และปฏิบัติการกำจัดจุดเสี่ยงอันตราย 5) การสะท้อนข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทุกเดือนในการประชุมประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอควนขนุน

กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างการรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 1) การสร้างความตระหนักความปลอดภัยในชุมชนการขับขี่ปลอดภัย 2) รณรงค์สวมหมวกกันน็อกขับขี่ปลอดภัย จัดตั้งกองทุนหมวกกันน็อก “คนควนขนุนหัวเหล็ก”

3. ขั้นการติดตามและประเมินผล

3.1 ประเมินผลกระบวนการโดยการเก็บแบบสอบถาม และสังเกตการมีส่วนร่วมและสะท้อนผลของการปฏิบัติของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอควนขนุน ในแต่ละระยะของการศึกษา

3.2 สรุปผล วิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

4. ขั้นการปรับปรุง

การสะท้อนผลการปฏิบัติงานจากการจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย โดยการถอดบทเรียนวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนจากข้อมูลที่ได้จากขั้นตอนการปฏิบัติมาวิเคราะห์ร่วมกัน เพื่อหาทริคในการปฏิบัติและปรับปรุงรูปแบบ การสะท้อนการปฏิบัติ โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้การพัฒนาและปรับปรุงรูปแบบเป็นวงจรขึ้นต่อเนื่องกันไป ในการประชุมแต่ละครั้งจะมีการปรับปรุงและกระชับให้สอดคล้องกับความต้องการและบริบทของชุมชน เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายไว้

ผลการวิจัย

สถานการณ์อุบัติเหตุ อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง

สถานการณ์อุบัติเหตุอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ปี 2562 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 1,130 ราย คิดเป็นอัตราอุบัติการณ์ 1,368.53 ต่อประชากรแสนคน เป็นเพศชาย 746 ราย (ร้อยละ 66.02) หญิง 384 ราย (ร้อยละ 33.98) เสียชีวิต 7 ราย คิดเป็นอัตราป่วยตายร้อยละ 0.62 กลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด กลุ่มอายุ 0-13 ปี จำนวน 245 ราย รองลงมา มากกว่า 60 ปี จำนวน 226 ราย 14-20 ปี จำนวน 157 รายกลุ่มอายุ 31-40 ปี, 41-50 ปี , 51-60 ปี กลุ่มอายุเฉลี่ย 130 ราย และ 21-30 ปี จำนวน 112 ราย สถานที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ถนนสายรอง จำนวน 810 ราย และถนนสายหลัก

จำนวน 320 ราย ประเภผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่ จำนวน 810 ราย รองลงมาผู้โดยสาร จำนวน 220 ราย และคนเดินเท้า จำนวน 18 ราย

ประเภยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ จำนวน 916 ราย รองลงมารถจักรยาน จำนวน 55 ราย รถปิกอัพ จำนวน 44 ราย รถยนต์ จำนวน 39 ราย ปัจจัยเสี่ยงต่อความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุพบว่า ต้มเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ ร้อยละ 13.72 ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 75 และเมื่อเปรียบเทียบจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน ปี พ.ศ. 2562 กับค่ามัธยฐานย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2559-2561) ของอำเภอควนขนุน พบว่า จำนวนการบาดเจ็บ มีค่าสูงกว่าค่ามัธยฐาน ส่วนอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

กระบวนการพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง สรุปเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นวางแผน (Plan)

การขับเคลื่อนงานในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน อำเภอควนขนุน เน้นการทำงานตามแนวทางของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) แห่งชาติ ซึ่งแต่ละหน่วยงานดำเนินงาน และตามบทบาทหรือพันธกิจที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ ทำให้มีช่องว่างในการดำเนินงาน คือ ในการขับเคลื่อนในระดับต่าง ๆ ไม่มีการประสานการบูรณาการงานของทุกภาคส่วน ขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติในพื้นที่ การติดตามประเมินผลการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม เพื่อสรุปผลสำเร็จของการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคเพื่อหาแนวทางแก้ไขและพัฒนางานต่อไป

จากสภาพปัญหาที่พบ ศปถ. อำเภอควนขนุน ได้จัดอบรมพัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ ศปถ. อำเภอ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการทบทวนบทบาทหน้าที่ และจัดทำคำสั่งใหม่ โดยนำประเด็นอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นปัญหาสำคัญของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอควนขนุน นำเสนอให้กับท่านนายอำเภอควนขนุน ซึ่งได้นำเสนอร่างดังกล่าวในการประชุม พชอ.อำเภอควนขนุน ครั้งที่ 1/61 วันที่ 11 ตุลาคม 2561 ซึ่งประธาน พชอ. มอบหมายให้จัดตั้งคณะทำงาน พชอ. คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อำเภอควนขนุน และได้จัดประชุมคณะทำงานขับเคลื่อน พชอ. คณะทำงาน อำเภอควนขนุน 1/61 ในวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ได้ข้อสรุปในที่ประชุม พชอ. คณะทำงาน คือ 1. งานอุบัติเหตุเป็นงานของทุกคน ส่วนราชการทุกส่วน ประชาชนทุกคนที่ต้องเข้ามาส่วนร่วมในการจัดการปัญหา 2. ใช้ข้อมูลข้อเท็จจริงของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เป็นพื้นฐานในการขับเคลื่อนเพื่อให้ประชาชนได้เห็นความสำคัญของปัญหาอย่างแท้จริง 3. ให้ พชอ.คณะทำงานฯ จัดการข้อมูลภาพรวมอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน เพื่อเสนอเข้าวาระการประชุมทุกระดับ

ขั้นปฏิบัติการ

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศด้านอุบัติเหตุทางถนน มี 3 กิจกรรม ได้แก่

1) การจัดการข้อมูล การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาด้านการบาดเจ็บ คณะทำงานขับเคลื่อนได้จัดทำโปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลขึ้นโดยใช้ข้อมูลจากโปรแกรม HosXP และข้อมูลจาก PHER ซึ่งเป็นโปรแกรมที่เมื่อบันทึกข้อมูลผู้มารับบริการ นำมาวิเคราะห์สถานการณ์ความเสี่ยง 5 ด้าน ได้แก่ คนเสี่ยง รถเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง สิ่งแวดล้อมเสี่ยง และถนนเสี่ยง ซึ่งสามารถทำสถานการณ์แยกรายเดือน หรือรายกลุ่ม เช่น เฉพาะผู้เสียชีวิต เป็นต้น นำไปใช้ในการสื่อสารความเสี่ยงในเวทีต่าง ๆ ต่อไป

2) การสร้างเครือข่ายข้อมูลข่าวสาร
ด้านอุบัติเหตุในระดับอำเภอ

ศปถ. อำเภอควนขนุน นำหลักการ
และแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ใช้ 5 ส.
คือ ส.ที่ 1 สารสนเทศ (Information) ในการจัดการ
วิเคราะห์ข้อมูล แบบมีส่วนร่วมของคณะกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุทางถนน และถนนปลอดภัยระดับอำเภอ
ระดับตำบล และระดับหมู่บ้าน เพื่อให้เกิดความเข้าใจ
ร่วมกัน ทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ส.ที่ 2
สุดเสียง (Priority) มีการสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้ง
เชิงปริมาณและคุณภาพ ทั้งพฤติกรรมเสี่ยง ถนนเสี่ยง
และรถเสี่ยง เพื่อให้คณะกรรมการทุกระดับ ร่วมหา
แนวทางในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน ส.ที่ 3 สหสาขา
วิชาชีพ (Multidisciplinary) ใช้การมีส่วนร่วมทุก
ขั้นตอนในการร่วมกันวางมาตรการ และกำหนดวิธีการ
แก้ไขปัญหาในพื้นที่ ส.ที่ 4 สุดคุ้ม (Cost effective) มี
การเลือกมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการแก้ไขปัญหา
ของพื้นที่เรียงลำดับจากง่ายไปยาก จากไม่ต้องใช้
งบประมาณไปถึงต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก เพื่อให้
มีกิจกรรมลงสู่พื้นที่อย่างต่อเนื่อง และส.ที่ 5 ส่วนร่วม
(Community participation) ในทุกเวทีการประชุม
กิจกรรมดำเนินการมีการเชิญทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ
เอกชน ผู้นำชุมชน อสม. และประชาชน มีส่วนร่วมใน
การรับรู้แนวทางการดำเนินงานทุกขั้นตอน รวมถึงการ
ประเมินผลการดำเนินงานเพื่อสรุปและถอดบทเรียนใน
การดำเนินงานในการวางแผนงานต่อไป

3) พัฒนาศักยภาพทีมสอบสวนการ
บาดเจ็บทางถนนในระดับอำเภอ/ตำบล

กระบวนการสอบสวน การสอบสวน
อุบัติเหตุ ของอำเภอควนขนุน แต่เดิมสอบสวนโดยทีม
ศปถ. อำเภอ เท่านั้น ในปัจจุบันหลังจากมีการ
ขับเคลื่อน พชอ. อำเภอควนขนุน ได้มอบให้
คณะกรรมการ คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและ
ถนนปลอดภัย ประสานกับ พชต. ทุกแห่ง และทุก
ระดับ รวมทั้งเครือข่ายในการสอบสวนจากท้องถิ่น

ผู้นำชุมชน และ อสม. เข้าร่วมสอบสวนด้วย โดยใน
ชุมชนจะมีการสอบสวนเบื้องต้น โดยใช้แบบสอบสวน
อุบัติเหตุโดยชุมชน และร่วมคิด ร่วมวางแผนว่าจะ
แก้ไขปัญหาในแต่ละกรณี

กลยุทธ์ที่ 2 การขับเคลื่อนการ
ดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของคณะกรรมการศูนย์
ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนการแก้ไขจุดเสี่ยง
อุบัติเหตุ

ลักษณะจุดเสี่ยงและการจัดการจุด
เสี่ยงในชุมชน พบว่า ลักษณะจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ
ในชุมชนมีทั้งหมด 10 จุด แบ่งออกเป็น 6 ลักษณะ คือ
1. มีผิวถนนไม่เรียบ ขรุขระ เป็นคลื่น, 2. ถนนเป็นหลุม
เป็นบ่อ, 3. ทางแยก 4. ถนนมีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัย, 5. มุม
มืด แสงสว่างน้อย 6. ถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง เมื่อ
วิเคราะห์ถึงศักยภาพชุมชนในการจัดการจุดเสี่ยงใน
ลักษณะต่าง โดยแบ่งเป็น จุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถ
จัดการได้เองจำนวน 10 จุด และจุดเสี่ยงที่ต้องให้
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ จำนวน 26 จุด

กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างการรับการ
ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

1) การสร้างความตระหนักความ
ปลอดภัยในชุมชน การขับเคลื่อนปลอดภัย การรณรงค์ให้
ความรู้และสร้างความตระหนักในการป้องกันภัยจาก
อุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยร่วมจัดกิจกรรมรณรงค์
กับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องตามเทศกาลต่าง
ๆ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และวัน
เข้าพรรษา และเทศกาลตามปฏิทินชุมชนได้แก่
ประเพณีบุญเดือนสิบ ซึ่งมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
ด้านการสื่อสารความเสี่ยง การดำเนินงานแบ่งเป็น 2
กลุ่มหลัก คือ 1) การจัดทำสื่อเผยแพร่ความรู้และ
ประชาสัมพันธ์ โดยการรวบรวมข้อมูลและความรู้ทาง
วิชาการแล้วนำมาประยุกต์และเผยแพร่ผ่านช่องทางสื่อ
โซเชียล ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการสื่อสารและ
สร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยให้กับ

ประชาชนในวงกว้าง และกระตุ้นส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

2) รมรณรงค์สวมหมวกกันน็อกซ้ำขึ้น ปลอดภัย การเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดผู้เสียชีวิตในอำเภอควนขนุน ในปีงบประมาณที่ผ่านมา หรือแม้แต่ปีปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ด้วยข้อมูลนี้ อำเภอควนขนุน ในที่ประชุม คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและถนนปลอดภัย ครั้งที่ 4/62 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2562 จึงกำหนดให้การ “สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์” เป็นประเด็นหลัก เพื่อให้มาตรการเข้มข้น และเป็นตัวอย่างที่ดี ซึ่งนายอำเภอควนขนุน ได้กำชับให้ กำนัน ผู้ใหญ่บ้านทุกคนต้องสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่มาประชุมประจำเดือน ถ้าไม่สวมมาต้องเข้าพบเป็นการส่วนตัว และซื้อหมวกนิรภัยกลับทุกครั้ง ในการนี้จึงกำหนดให้ทุกหน่วยงานดำเนินการติดป้ายรณรงค์พื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ บริเวณจุดต่าง ๆ ของหน่วยงาน และทำข้อตกลง (MOU) ภายในองค์กร โดยหน่วยงาน 3 อันดับแรก คือ สถานีตำรวจภูธรควนขนุนเป็นแห่งแรก และที่ว่าการอำเภอควนขนุน และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอควนขนุน เป็นแห่งที่ 2 และ 3 โดยกำหนด เป้าหมายทุกหน่วยงาน และภาคีเครือข่าย แสดงออกทางสัญลักษณ์ โดยการขึ้นป้ายใส่หมวก

นิรภัย 100% นอกจากนี้มีการจัดตั้งกองทุนหมวกกันน็อก “คนควนขนุนหัวเหล็ก”

ผลการพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง

การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง โดยรวม พบว่าการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.58$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก 4 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ($\bar{X} = 3.82$) ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ($\bar{X} = 3.54$) ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ($\bar{X} = 3.63$) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ ($\bar{X} = 3.58$) และมีการดำเนินการอยู่ในระดับปานกลางอีก 1 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร ($\bar{X} = 3.35$) ดังตาราง และผลการดำเนินงานอำเภอควนขนุนโรคเข้มแข็งแบบยั่งยืน ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดีเยี่ยม

ตาราง การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง โดยรวม

ที่	การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการดำเนินงาน
1.	ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	3.82	0.61	มาก
2.	ด้านวิศวกรรมจราจร	3.35	0.87	ปานกลาง
3.	ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์	3.54	0.93	มาก
4.	ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	3.63	0.88	มาก
5.	ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ	3.58	0.77	มาก
	โดยรวม	3.58	0.64	มาก

สรุปและอภิปรายผล

สรุปผลการพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง การเปิดโอกาสและสนับสนุนให้ภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานทุกขั้นตอน ตลอดจนการติดตามและประเมินผล ส่งผลให้การดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดีเยี่ยม จำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 1,130 ราย คิดเป็นอัตราอุบัติการณ์ 1,368.53 ต่อประชากรแสนคน มีค่าสูงกว่าค่ามัธยฐาน 3 ปีย้อนหลัง ส่วนอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ร้อยละ 0.07 เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามัธยฐาน การจัดการจุดเสี่ยงที่มีอยู่ในอำเภอรวม 10 จุด จากทั้งหมด 26 จุด

จากผลการพัฒนาศักยภาพรูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจร โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ผลศึกษานำมาอภิปรายตามข้อสรุป ดังนี้

1. ระดับการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง โดยรวมอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้เพราะอำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในการที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนของจังหวัด โดยได้มีการจัดตั้งและทบทวนบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอเพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และได้นำยุทธศาสตร์ 5 ด้าน มาเป็นยุทธศาสตร์หลัก ในการดำเนินงานมีเป้าหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ให้น้อยลงตาม

นโยบายของรัฐบาล เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ อยู่ในระดับมาก ส่วนด้านวิศวกรรมจราจร อยู่ในระดับปานกลาง สามารถอภิปรายผลเป็นรายด้านได้ดังนี้

1.1 ดำเนินการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ด้านการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณา เป็นรายข้อพบว่า ท่านคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดมีความสำคัญต่อการลดอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ทั้งนี้เป็นเพราะการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (กาญจนา ยิงขาวและสุทธิลักษณ์ หนุรอด ,2547) ทำการศึกษาประเมินผลมาตรการแก้ไขปัญหาคอขวดจราจรทางบก พบว่าสถานการณ์และ แนวโน้มปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร มีลักษณะคล้ายกัน คือผู้บาดเจ็บลดลงแต่ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นสำหรับสาเหตุของการบาดเจ็บส่วนใหญ่มีความเห็นว่าจะเกิดจากปริมาณรถเพิ่มขึ้น ถนนสภาพดีและมีโครงข่ายเชื่อมต่อกันมากขึ้น มีการดำเนินการตามมาตรการแต่ไม่ต่อเนื่องการดำเนินงานขึ้นอยู่กับนโยบายของจังหวัด ระยะเวลาและความถี่ในการดำเนินงานตามมาตรการ ตรวจจับการฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาจึงควรมีมาตรการทางกฎหมายเพิ่มเติม

1.2 ดำเนินการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ด้านวิศวกรรมจราจรอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มี

การนำข้อมูลจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาหาสาเหตุการเกิดเพื่อวางแผน แก้ไข ทั้งนี้คณะกรรมการระบบสุขภาพอำเภอควนขนุน ได้มีการนำข้อมูลจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาหาสาเหตุ และ ทำการปรับปรุงถนนและช่องทางจราจรอยู่เป็นประจำ ทำให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดในบริเวณเดียวกัน อยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ (ทบวงมหาวิทยาลัย, 2545) ที่ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมาอีกประการหนึ่ง ได้แก่ สภาพถนน คือความสมบูรณ์ของถนนมีความไม่เหมาะสมกับการใช้งานหรือมีข้อบกพร่อง เช่น ผิวถนนมีความเสียดทานน้อย ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนขาด และถนนกำลังซ่อมบำรุง เป็นต้น ข้อบกพร่อง ต่าง ๆ เหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ สภาพพื้นผิวถนน คือ สภาพผิวทางขณะเกิด อุบัติเหตุ เช่น ถนนลื่น มีโคลน ทรายดิน หรือน้ำมัน บนผิวจราจร อันเป็นผลมาจากทั้งธรรมชาติและจากมนุษย์ สิ่งกีดขวางจราจรคือ วัตถุที่ขวางกั้นบนผิวจราจร รถจอดกีดขวาง และ สอดคล้องกับ ผลการสำรวจปัญหา ด้านการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพา ของสถาบันและสารสนเทศ กองแผนงาน สำนักงานอธิการบดีมหาวิทยาลัยบูรพา (กองแผนงาน มหาวิทยาลัยบูรพา, 2546) พบว่า มหาวิทยาลัยบูรพามีปัญหา ด้านการจราจร คือ ถนนบริเวณวงเวียนมีกรวดทรายบนผิวถนนมาก ทำให้เกิดอันตรายเวลาขับขึ้นวงเวียนหรือ เมื่อต้องเบรคอย่างกะทันหัน

1.3 การดำเนินการดำเนินงานป้องกัน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ อยู่ใน ระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การประชาสัมพันธ์ทางสื่ออย่างต่อเนื่องจะกระตุ้น สร้างแรงจูงใจให้ปฏิบัติตาม มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ทั้งนี้เป็นเพราะดำเนินการ

ดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโทษที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตามช่องทางการกระจายเสียงทางวิทยุท้องถิ่น สอดคล้องกับงานวิจัยส่วนใหญ่ที่เสนอว่าการที่จะป้องกันอุบัติเหตุให้มีประสิทธิผล และ ประสิทธิภาพนั้น จะต้องจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้ถูกต้องและปลอดภัย (พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์, 2545) ได้ระบุว่าหากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดความสำนึกในการเคารพกฎจราจร ดังนั้นการให้การศึกษาอบรม ได้แก่ การให้ การศึกษาอบรม เผยแพร่ความรู้ทางด้านกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่พลเมืองขั้นพื้นฐาน ในเรื่องการใช้รถใช้ถนน จึงเป็นหนทางที่ดีที่สุดเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดนิสัยปฏิบัติตน ให้ปลอดภัยและมีจิตสำนึก ปลอดภัยไว้ก่อน

1.4 การดำเนินการดำเนินงานป้องกัน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ด้านการบริการการแพทย์ เป็น รายข้อ 4 ข้ออยู่ในระดับมาก คือ มีการตั้งทีมกู้ชีพกู้ภัยและศูนย์รับแจ้งเหตุให้สามารถปฏิบัติงานได้ 24 ชม. มีความพร้อมของวัสดุอุปกรณ์ที่มีความจำเป็นในการรักษาพยาบาลเหตุฉุกเฉิน การมีความพร้อมของทีมกู้ชีพกู้ภัยที่มีประสิทธิภาพ และความร่วมมือขององค์กรเอกชน มูลนิธิต่าง ๆ และมีการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลางอีก 2 ข้อ คือ การมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการกู้ชีพกู้ภัยเบื้องต้น และการบูรณาการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างเป็นเอกภาพ

1.5 การดำเนินการดำเนินงานป้องกัน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง ด้านการประเมินผลและ

สารสนเทศ เป็นรายชื่อ 5 ข้ออยู่ในระดับมาก คือ มีการเสนอการวางรายงานอุบัติเหตุทางถนนในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการ มีการนำสถิติอุบัติเหตุมาพิจารณา เพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน มีการประชุมวางแผนและจัดทำแผนเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานให้ความสำคัญกับนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และมีการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลางอีก 1 ข้อ คือ มีการประสานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

2. ปัจจัยและเงื่อนไขที่นำไปสู่ความสำเร็จ

ผลสำเร็จของการดำเนินงานการดำเนินงานของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง สรุปผลตามบันไดผลลัพธ์ทั้งหมด 5 ขั้น ดังนี้

ขั้นที่ 1 เกิดทีมวิเคราะห์สถานการณ์ เป็นทีมสหวิชาชีพจาก ส่วนปกครอง ตำรวจ ผู้นำชุมชน อสม. โรงพยาบาล และสาธารณสุขอำเภอ ร่วมกันจัดทำข้อมูลวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา พร้อมจัดทำบทสรุปผู้บริหารเสนอเข้าที่ประชุมทุกระดับ

ขั้นที่ 2 กลไกคณะทำงานระดับอำเภอ เกิดขึ้นต่อบนไต่ขั้นที่ 1 ที่มีการใช้ข้อมูลในการกำหนดมาตรการ นโยบาย รวมถึงกำหนดแผนงานในการดำเนินงานของอำเภอ และมอบนโยบายให้กับบนไต่ขั้นต่อไป

ขั้นที่ 3 กลไกคณะทำงานระดับท้องถิ่น มีคำสั่งแต่งตั้งทีมดำเนินการตามนโยบายระดับอำเภอ และดำเนินการต่อเนื่องตามบริบทของแต่ละพื้นที่ มีการจัดการทางพฤติกรรม สิ่งแวดล้อม และระบบระดับท้องถิ่น โดยใช้งบประมาณของกองทุนหลักประกันสุขภาพตำบล รวมทั้งนำเข้าเป็นข้อบัญญัติหรือเทศบัญญัติ เพื่อแก้ไขปัญหาในระยะยาว

ขั้นที่ 4 สิ่งแวดล้อม คณะทำงานทุกระดับประสานงานเพื่อดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงสำคัญของแต่ละพื้นที่ โดยแก้ไขตามบทบาทความรับผิดชอบและที่สามารถดำเนินการได้ ในส่วนที่เป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นให้ประสานเพื่อให้เข้ามาดำเนินการร่วมกันต่อไป

ขั้นที่ 5 พฤติกรรมเสี่ยง เกิดการขับเคลื่อนในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมของประชาชนในพื้นที่ ทั้งที่เป็นพฤติกรรมเสี่ยงจากข้อมูลภาพรวมของอำเภอ คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ และขับรถเร็ว และท้องถิ่นแต่ละแห่งมีการวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์หรือพฤติกรรมเสี่ยงของแต่ละพื้นที่ มีการบูรณาการร่วมกัน เพื่อให้ประชาชนได้ทราบข้อมูลสภาพปัญหา การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหารวมถึงมีการทำมาตรการของชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมก่อนนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

ข้อเสนอแนะ

1. พัฒนาการใช้ข้อมูลระบบสารสนเทศในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

2. ท้องถิ่นสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่ชัดเจน ครอบคลุมและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และสามารถสร้างความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง

3. ขยายผลไปยังพื้นที่ระดับตำบล หมู่บ้าน โดยการทำข้อตกลงร่วมกัน (MOU)

เอกสารอ้างอิง

- World Health Organization. [สืบค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2561] **Global status report on road safety 2018.**
<http://www.searo.who.int/thailand/areas/gsr-thai.pdf?ua=1>
- WHO, ed. (2015). **"WHO Report 2015: Data tables"** (PDF) (official report). Geneva, Switzerland: World Health Organization; 2015
- หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ทางถนน. [สืบค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2561] **สถานการณ์อุบัติเหตุในภาพรวม.** <http://trso.thairoads.org/statistic/national/N-SPI-A>
- ระบบฐานข้อมูล HDC. รายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากทางจราจร ปี 2557-2561 จังหวัดพัทลุง [Internet]. [สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2562]. แหล่งข้อมูล:
https://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/report.php?source=accident/accident1.php&cat_id=9d8c311d6336373d40437c4423508cad&id=e4a6299a408fe53ba1ce003e22240d7b
- ระบบฐานข้อมูล HDC. รายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากทางจราจร ปี 2557-2561 อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง [Internet]. [สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2562].
https://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/report.php?source=accident/accident1.php&cat_id=9d8c311d6336373d40437c4423508cad&id=e4a6299a408fe53ba1ce003e22240d7b
- บุญยืน ศรีสว่าง. แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน เขตพื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช. วารสารวิชาการแพทย์เขต 11, 32:4, 1451-1416
- สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. แนวทางการประเมินการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน DHS-RTI. กรุงเทพมหานคร: เอ.พี. กราฟิค ดีไซน์และการพิมพ์; 2559
- กาญจนา ยิงขาว และสุทธิลักษณ์ หนูรอด. ประเมินผลมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานตก. นนทบุรี : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช, 2547.
- ทบวงมหาวิทยาลัย. เอกสารประกอบการฝึกอบรมโครงการอบรมนิสิตอาสาสมัครรักษาความปลอดภัยด้านการจราจร (สปรจ). กรุงเทพฯ : ทบวงมหาวิทยาลัย, 2545.
- สถาบันและสารสนเทศ กองแผนงาน สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยบูรพา. รายงานประจำปี 2546. ชลบุรี : อินฟินิตี้กราฟฟิกส์, 2546.
- พงษ์พิทักษ์ ครองชนม์. ทศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี. ปัญหาพิเศษ รม. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา, 2545