



การพัฒนาารูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการ
ความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี

The Development of Road Safety Management Model by Operation Center Committee
Road safety Kumphawapi District, Udon Thani.

(Received: March 10,2024 ; Revised: March 23,2024 ; Accepted: March 24,2024)

ประพัต ธรรมวงศา¹

Prapat Thammawongsa¹

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์การอุบัติเหตุทางถนนอำเภอกุมภวาปี พัฒนาและประเมินผลรูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับ อำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ระยะเวลาดำเนินการวิจัย สิงหาคม 2566 - มกราคม 2567 กลุ่มตัวอย่างคือ คณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอกุมภวาปี จำนวน 50 คน เก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ อ.กุมภวาปี ระยะที่ 2 การพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนน ผ่าน กระบวนการจัดการคุณภาพ (PAOR) และระยะที่ 3 ประเมินผลการพัฒนารูปแบบและผลลัพธ์ วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา สถิติอนุมาน (Inferential statistic) ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ Paired sample t-test และ ข้อมูลเชิงคุณภาพทำการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า รูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ประกอบด้วย 1) การขับเคลื่อนสร้างกลไก สปถ.อำเภอที่มีประสิทธิภาพ 2) การ วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุด้วยเครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชั้น) 3) การจัดการจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนโดย ภาครัฐ ท้องถิ่นและชุมชน 4) การประชุม สปถ.อำเภอ ติดตามอย่างต่อเนื่อง 5) การดำเนินงานแนวทาง กุมภวาปี โมเดล กลุ่ม ตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 50 คน พบว่า ภายหลังกดำเนินการค่าเฉลี่ยการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการ ความปลอดภัยทางถนน ในภาพรวมอยู่ระดับมาก มากกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) และ ผลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 34.07 และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 25.80 **คำสำคัญ :** การพัฒนารูปแบบ ความปลอดภัยทางถนน คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ

Abstract

The objective of this participatory action research to study the situation of road accidents in Kumphawapi District and develop and evaluate road safety models using the mechanism of the Kumphawapi District Road Safety Operations Center Committee. Udon Thani Province, conducted from September 2566 to January 2567. The 50 people sample group was selected those who are involved in the operation of the district leadership team. Data collection is divided into 3 phases: Phase 1 : analysis of accident situations in Kumphawapi District; Phase 2 : development of road safety models. Through the quality management process (PAOR) and phase 3, evaluate model development and results. Quantitative data were analyzed using descriptive statistics, inferential statistics to compare means using Paired sample t-test statistics, and qualitative data were content analyzed.

The results of the model development revealed that Road safety model using the mechanism of the Kumphawapi District Road Safety Operations Center Committee. Udon Thani Province consists of 1) driving the creation of a mechanism Effective District Provincial Education Office 2) Accident situation

¹ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี

analysis with result-based management tools (5 tools) 3) Management of road accident risk points by the government sector. Local and community 4) District District Education Center meeting to continuously follow up 5) Implementation of Kumphawapi Model guidelines. A sample group of 50 people participated in the activity. It was found that after implementing the average participation in driving the management mechanism road safety Overall, it is at a high level. More than before the operation was statistically significant (p -value < 0.001) and the results of road accidents in the area found that the number of injured persons decreased by 34.07 percent and the number of deaths decreased by 25.80 percent.

Keywords: Model development, Road Safety Management Model, Operation Center Committee Road safety

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมาก โดยในปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจรทั่วโลก 1.19 ล้านคน สูญเสียค่าใช้จ่ายสูงถึง 63 ล้านล้านบาท โดยการเสียชีวิตส่วนใหญ่ พบในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง โดยเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน¹ เพื่อให้บรรลุตามองค์การสหประชาชาติที่กำหนดประเด็นอุบัติเหตุจราจรไว้ในวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) โดยการลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ.2573² องค์การอนามัยโลกได้จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับที่ 9 ของโลก และเป็นอันดับที่ 1 ของเอเชีย และอันดับที่ 1 ของอาเซียน³ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2555-2565) มีจำนวนผู้เสียชีวิตสะสมถึง 218,928 ราย (เฉลี่ยเสียชีวิต 21,893 คน/ปี หรือ 60 คน/วัน หรือ 2.5 คน/ชั่วโมง) เมื่อพิจารณาปี 2564-2565 มีจำนวนจำนวนผู้เสียชีวิตสูงขึ้นจาก 16,957 ราย เป็น 17,379 ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 และคิดเป็น 19.62 ต่อแสนประชากร⁴ ซึ่งเป้าหมายที่คณะกรรมการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติกำหนดไว้ไม่เกิน 12 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนภายในปี พ.ศ. 2570

การดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยที่ผ่านมา มีโครงสร้างการบริหารในปี 2554 สำนักนายกรัฐมนตรีได้มีการกำหนดให้มี

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) ซึ่งเป็นกลไกการขับเคลื่อนการป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเข้ามาทำงานร่วมกัน วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมดำเนินการรวมประเมนผล โดยมีเป้าหมายร่วมกัน⁵

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอกุมภวาปี ปี 2565 มีจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับที่ 2 ของจังหวัดอุดรธานี เมื่อพิจารณา 3 ปี ย้อนหลัง (พ.ศ. 2563-2565) มีจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนจากอุบัติเหตุทางถนน คือ 34, 35, 31 โดยปี 2565 มีอัตราการเสียชีวิตทางถนนจากอุบัติเหตุทางถนน 25.27 ต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายของจังหวัดอุดรธานีที่ 20 ต่อแสนประชากร และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของจังหวัดอุดรธานี คือ 23.22 ต่อแสนประชากร⁶ จากการวิเคราะห์สถานการณ์เกิดอุบัติเหตุ พบว่าปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้แก่ด้านบุคคล พบว่า ประชาชนยังขาดความตระหนักในความปลอดภัย โดยพิจารณาได้จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ยังน้อย มีพฤติกรรมเสี่ยงที่ยังเพิ่มขึ้นการขับรถเร็ว การดื่มแล้วขับ ด้านการบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัด ทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี และ ด้านกลไกการดำเนินงานในระดับพื้นที่ ซึ่งแบ่งเป็นด้านบุคลากร ยังต้องเพิ่มทักษะการจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพสำหรับนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงรากของปัญหาด้านนโยบายและกลไกการทำงาน

แม้ว่าที่ผ่านมามีศูนย์อำนวยการปลอดภัยทางถนนดำเนินการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แต่ยังไม่สามารถลดการเสียชีวิตลงได้เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่มีหลายมิติและมีความซับซ้อน⁷ ยังคงพบข้อจำกัด คือ การบูรณาการระดับอำเภอที่เน้นการแก้ปัญหาแบบอิงบริบทของแต่ละพื้นที่ และการมีส่วนร่วมในการดำเนินการของชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม⁸ ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการพัฒนา รูปแบบความปลอดภัยทางถนน โดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ กุมภาปี จังหวัดอุดรธานี ซึ่งจะนำไปสู่การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในการลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

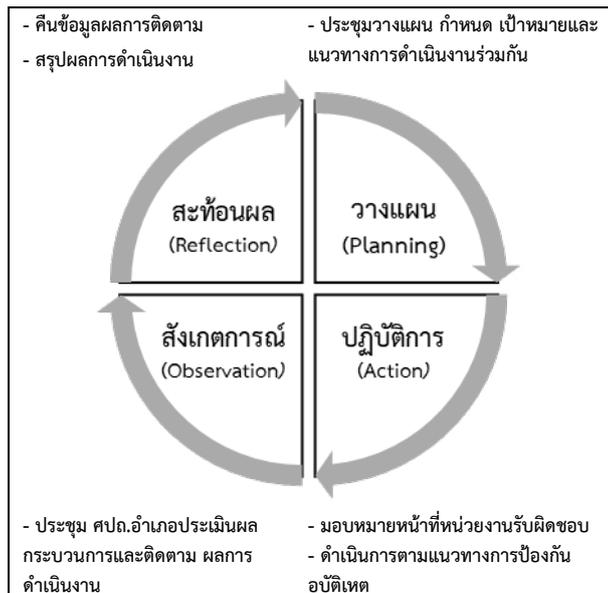
วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาสถานการณ์การอุบัติเหตุทางถนน อำเภอ กุมภาปี จังหวัดอุดรธานี
- 2) เพื่อพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ กุมภาปี จังหวัดอุดรธานี
- 3) เพื่อประเมินผลของรูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์

ระยะที่ 1 เตรียมการ

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ อ.กุมภาปี จ.อุดรธานี
- รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ
- การวิเคราะห์ปัญหา การเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ระยะที่ 2 ดำเนินการ



ระยะที่ 3 ประเมินผล

รูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการ ศปภ.อำเภอ กุมภาปี จ.อุดรธานี
- กุมภาปีโมเดล
- การมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับ อำเภอ กุมภาปี จังหวัดอุดรธานี

วิธีการศึกษา

การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมครั้งนี้ โดยใช้แนวคิดของ Kemmis & McTaggart (1998) ประกอบด้วย 4 ขั้นตอนคือ โดยมี 4 ขั้นตอนคือ การวางแผน (Planning) การปฏิบัติการ (Action) การสังเกตการณ์ (Observation) และการสะท้อนผลการปฏิบัติ (Reflection)⁹ แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ 1) ระยะเตรียมการ 2) ระยะดำเนินการ และ 3) ระยะประเมินผล ระยะเวลาดำเนินการวิจัย ระหว่าง เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2566 – เดือน มกราคม พ.ศ. 2567

กลุ่มตัวอย่าง

คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling) คือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ กุมภาปี จังหวัดอุดรธานี โดยเป็นบุคลากรผู้ได้รับการแต่งตั้งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 และมีส่วนร่วมในการดำเนินงานมาอย่างน้อย 6 เดือน จำนวน 50 คน

ภาพที่ 1 กรอบแนวคิด (Conceptual framework)

การเก็บรวบรวมข้อมูล



การเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

1) ระยะเตรียมการ ทบทวน

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากฐานข้อมูลรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance : IS) และข้อมูลการสอบสวนเชิงลึกกรณีศึกษาผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร โดยเจ้าหน้าที่สาธารณสุขของอำเภอกุมภวาปี ย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2563 - พ.ศ. 2565 และนำข้อมูลที่ได้จากการทบทวนมาเป็นแนวทางในการพัฒนาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนน อำเภอ กุมภวาปี ร่วมกับ คณะอนุกรรมการ ศปอ.กุมภวาปี

2) ระยะดำเนินการ เป็นการพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไก

คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ โดยใช้กระบวนการ PAOR สะท้อนผลการปฏิบัติงานเป็นวงจร 4 ขั้นตอน ประกอบด้วย ขั้นวางแผน (Plan: P) ขั้นลงมือปฏิบัติ(Action: A) ขั้นสังเกตการณ์(Observe: O) และ ขั้นสะท้อนผล (Reflection: R) โดยมีกระบวนการดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1 การวางแผน (Plan; P)
- ขั้นตอนที่ 2 การปฏิบัติการ (Action; A)
- ขั้นตอนที่ 3 การสังเกตการณ์ (Observe; O)
- ขั้นตอนที่ 4 การสะท้อนผล (Reflecting; R)

3) ระยะประเมินผล ประเมินผลโดย

การใช้แบบประเมินการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอกุมภวาปี หลังจากนั้นสรุปและประเมินผล

เครื่องมือและการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

1. เครื่องมือในการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างแบบประเมินการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการ

จัดการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ซึ่งนำค่าคะแนนมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยและกำหนดเกณฑ์ค่าเฉลี่ย 4 ระดับ ดังนี้

ค่าคะแนน 3.51 – 5.00 หมายถึง มีส่วนร่วมมาก
ค่าคะแนน 1.51 – 3.50 หมายถึง มีส่วนร่วมปานกลาง
ค่าคะแนน 1.00 – 1.50 หมายถึง มีส่วนร่วมน้อย
ค่าคะแนน 0 หมายถึง ไม่มีส่วนร่วม
และแบบรายงานข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่อำเภอกุมภวาปี จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี และข้อมูลรายงานสถิติผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC)¹⁰

2. เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูลเชิงคุณภาพแบบ

สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview questionnaire) เป็นเครื่องมือที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นประกอบการอภิปรายเป็นรายการกรณีในอำเภอกุมภวาปี ที่เป็นต้นแบบในการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI)

3. เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

- 1) เครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชิ้น) ประกอบด้วย สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดปัญหา แผนภูมิต้นไม้ บันไดผลลัพธ์การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน และการรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์

2) เครื่องมือวิเคราะห์จุดเสี่ยง ประกอบด้วย ทำแผนที่และคัดเลือกจุดเสี่ยงในชุมชน, จำนวนอุบัติเหตุ และจำนวนผู้เสียชีวิตย้อนหลัง 5 ปี, ค้นหาปัจจัยเสี่ยงจากถนน, สรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดการชน, จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชนระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ผู้ศึกษานำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณาความตรงเชิงเนื้อหาและ

ความเหมาะสมของเนื้อหา (Content validity) จากนั้นทำการวิเคราะห์ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา ของแบบประเมินทั้งชุด (Index of item objective: IOC) และทำการปรับแก้ไข ข้อคำถาม ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิได้ค่า IOC เท่ากับ 0.84 และความเชื่อมั่น (Reliability) ของเครื่องมือ โดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try-out) กับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอหนองหาน จำนวน 30 คน แล้วนำมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นแบบสอบถาม โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach Coefficient Alpha) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.90

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลเชิงปริมาณ วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive analysis) คือ ค่าเฉลี่ย (Mean) ร้อยละ (Percentage) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation; SD) ค่าต่ำสุด และค่าสูงสุด สถิติอนุมานในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ Paired t-test และข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) นำข้อมูลที่ได้จากการจัดบันทึกการสนทนากลุ่มการสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์มีส่วนร่วม การถอดเทปมาจัดหมวดหมู่ และสรุปประเด็นสำคัญแล้วนำเสนอด้วยการอธิบายบรรยาย และอภิปราย

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยทำการพิทักษ์สิทธิของผู้เข้าร่วมวิจัย โดยการทำหนังสือขอรับการพิจารณา รับรองจริยธรรมเสนอต่อคณะกรรมการจริยธรรมในคนของ คปสอ. กุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี การศึกษานี้ได้รับการพิจารณาและอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ เลขที่ KPEC 42/2566

ผลการศึกษา

1. สถานการณ์การอุบัติเหตุทางถนน อำเภอ กุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี

ผลการศึกษา พบว่า การคมนาคม อำเภอ กุมภวาปี อำเภอ กุมภวาปีมีเส้นทางคมนาคมทั้งทาง

บกและทางรางที่สามารถเดินทางได้สะดวก ทั้งในรูปแบบของการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นทางผ่านของหลายจังหวัด เช่น อุดรธานี ขอนแก่น สกลนคร และกาฬสินธุ์ และเป็นเส้นทางไปในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น ทะเลบัวแดง วัดคำชะโนด สะพานหิน และภูผอยลุม ซึ่งส่งผลต่อปริมาณการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ประกอบกับมีโรงงานน้ำตาลขนาดใหญ่ส่งผลปริมาณรถบรรทุกอ้อยจำนวนมาก ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาทางด้านสาธารณสุขที่สำคัญของอำเภอ กุมภวาปี โดยพบว่าอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีแนวโน้มสูงขึ้น เนื่องจากการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นการดำเนินงานตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการมีส่วนร่วมในการแก้ไขด้วยทิศทางเดียวกัน

สถานการณ์อุบัติเหตุอำเภอ กุมภวาปีทางถนน ปี พ.ศ. 2563-2565 พบว่า มีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 1,973, 1,755, 1,714 รายตามลำดับ และเสียชีวิต จำนวน 34,35,31 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.48, 28.36 , 25.27 ต่อแสนประชากร โดยในปี 2565 ช่วงวันที่ในการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิต จำแนกเป็นนอกช่วงเทศกาล จำนวน 28 ราย ร้อยละ 90.32 ช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลสงกรานต์ จำนวน 2 ราย ร้อยละ 6.45 และช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่ 2564 จำนวน 1 ราย ร้อยละ 3.23 เมื่อวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตพบว่า ปัจจัยด้านคน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 74.19 อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 32.26 ประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 48.39 ภูมิลำเนาเป็นคนในพื้นที่อำเภอ กุมภวาปี ร้อยละ 54.84 พฤติกรรมเสี่ยงพบว่า ขับเร็ว ร้อยละ 80.65 ขับตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 45.16 ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 88.89 ปัจจัยด้านรถ ยานพาหนะที่เกิดเหตุ คือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 83.87 และรถคู่กรณี คือรถกระบะ ร้อยละ 35.48 ปัจจัยด้านถนน ถนนที่เกิดเหตุมากที่สุด คือ ถนนหมายเลข 2 มิตรภาพ ขอนแก่น-อุดรธานี ร้อยละ 29.03 ช่วงที่เกิดคือ



ช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 38.71 และแสงสว่างไม่เพียงพอ ร้อยละ 29.03

จากการถอดบทเรียนของคณะกรรมการ ศป.อำเภอกุมภวาปี พบว่า จุดอ่อนของการป้องกัน หรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอยู่ที่ การบังคับ กวดขันพฤติกรรมเสี่ยงโดยผ่านกระบวนการบังคับ ใช้กฎหมายจราจรยังไม่เข้มแข็ง การขาดการ วิเคราะห์ข้อมูล ขาดการวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกัน และขาดการประสานงานระหว่างภาคีเครือข่าย ดังนั้นการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนใน ชุมชน โดยการบูรณาการเครือข่ายต่างๆ โดยใช้ หลักการดำเนินงานที่มุ่งเน้นให้ชุมชนเป็นศูนย์กลาง ในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมชุมชนให้เกิดกระบวนการจัดการตนเองของชุมชน (Community Self-Managed) และภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ เอกชน ชุมชน และภาคประชาสังคมบนฐานการจัดการ และเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (Participatory Management/Learning) เพื่อให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ ปลอดภัย และลดพฤติกรรมเสี่ยงทั้งระดับบุคคล ครอบครัวและชุมชน (Safe Community)

2. รูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี

2.1 ผลการประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอกุมภวาปีในการ พัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนนอำเภอกุมภวาปี ผลการศึกษาพบว่า กระบวนการพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไก คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการ ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน คือ

2.1 ขั้นวางแผน(Plan; P) โดยผู้มีส่วน ร่วมได้ร่วมกันกำหนดวางแผน และมอบหมาย บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้ 1) สร้างกลไก ศป.อำเภอที่มีประสิทธิภาพ ในระดับอำเภอโดยมี คำสั่ง อนุกรรมการ ศป.อำเภอ และ ศป.อปท. ครอบคลุมพื้นที่ และมีการมอบหมายหน้าที่ชัดเจน ประชุมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ผ่าน ศป.อำเภอ และพัฒนาทักษะให้แก่คณะกรรมการ

เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และ การปฏิบัติงาน 2) การวิเคราะห์ปัญหาการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุบนท้องถนนของพื้นที่ ด้านบุคคล สภาพแวดล้อมและระบบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเลือกประเด็นที่สำคัญวิเคราะห์ ด้วย แผนภูมิต้นไม้ เพื่อหารากของปัญหา และกำหนด เป้าหมายในการแก้ปัญหาและสร้างบันไดผลลัพธ์ และวิเคราะห์แรงเสริม แรงต้าน พร้อมค้นหาผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

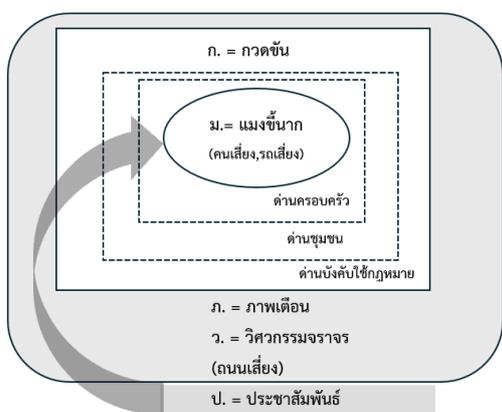
2.2 ขั้นปฏิบัติการ (Action; A) จัด ประชุมคณะกรรมการฯ จำนวน 6 ครั้ง ประชุม ร่วมกับท้องถิ่น 13 ครั้ง ออกสอบสวนอุบัติเหตุการ เสียชีวิตและพื้นที่สภาพถนนจุดเสี่ยง 12 ครั้ง ผล การวิเคราะห์กรณีศึกษา พบว่า การเกิดอุบัติเหตุมี สาเหตุหลักจากผู้ขับขี่ หรือ ผู้ประสบเหตุในเรื่อง ของพฤติกรรม การขับขี่รถ จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข ด้านวิศวกรรมจราจร จำนวน 5 จุด ผ่านกลไกการ ดำเนินงานของ ศป.อปท. ศป.อำเภอ และศป. จังหวัด โดยติดตามสถานการณ์ประจำวัน มี การถ่ายทอดนโยบายและมอบหมายหน่วยงาน เกี่ยวข้องตามสถานการณ์ โดยกำหนดให้มีการ ดำเนินงานตามแผนจากขั้นตอนที่ 1

2.3 ขั้นสังเกตการณ์ (Observe; O) จากคณะกรรมการ และผู้มีส่วนร่วมได้ร่วมกัน ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานพัฒนา รูปแบบความปลอดภัยทางถนนอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ดังนี้ ส่วนใหญ่ เข้าใจวัตถุประสงค์ ของการดำเนินงานที่ต้องการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ เพื่อหาสาเหตุ และ นำมาวางแผนหาแนวทางแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุจราจรร่วมกัน ผลการสังเกตการ ดำเนินงาน พบว่า รูปแบบการทำงานของเครือข่าย มีการประสานงาน ทั้งระดับบริหารและระดับ ปฏิบัติการใช้ความมีส่วนร่วมและหลักวิชาการของ แต่ละหน่วยงานแลกเปลี่ยนเรียนรู้และสื่อสารในเชิง สร้างสรรค์ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวแทน คณะกรรมการฯ พบว่า มาตรการการแก้ไขปัญหา การเสียชีวิต มีการกวดขันเข้มงวดของการบังคับใช้ กฎหมายมีการปรับปรุงวิศวกรรมจราจรตาม

แนวทางที่ได้จากการวิเคราะห์สาเหตุฯ สร้างแหล่งเรียนรู้สร้างกระแสและความตระหนักรู้ด้านป้องกันอุบัติเหตุจราจรให้แก่ชุมชนโดยเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดรูปแบบการจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน “กุ่มกวาปี โมเดล” ดังนี้

- ก.กวดขัน มีการดำเนินงานในการป้องกันและควบคุมผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงอุบัติเหตุหรือรถเสี่ยงเข้าสู่ถนน โดยผ่านทาง 3 หลัก คือ ด้านครอบครัว ซึ่งเป็นด่านแรกโดยบุคคลในครอบครัวว่ากล่าว ตักเตือน โน้มน้าว และควบคุมไม่ให้คนในบ้านมีพฤติกรรมเสี่ยง ด้านชุมชน เป็นการป้องกันโดยคนในชุมชนเดียวกันในการป้องกันดูแลพฤติกรรมเสี่ยง โดยสร้างธรรมเนียมหมู่บ้านในการจัดการความปลอดภัยทางถนน และสุดท้ายด้านบังคับใช้กฎหมาย เน้นการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง

- ม.แมงขึ้นาก คือ กลุ่มเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น เมาแล้วขับ ขับรถ



ภาพที่ 2 รูปแบบ “กุ่มกวาปี โมเดล”

2.4 ขั้นสะท้อนผลการปฏิบัติ

(Reflecting; R) ประชุมนำเสนอผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเปรียบเทียบก่อนและหลังกับสถิติข้อมูลการบาดเจ็บ และเสียชีวิต จุดเสี่ยง กลุ่มเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง พาหนะเสี่ยง ถนนเสี่ยง ฯลฯ ให้กับที่ประชุม ตามการพัฒนาแบบให้ภาคีเครือข่าย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรับทราบ เพื่อรับรู้ผลลัพธ์ของการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วม

เร็ว แต่งรถชิง รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง โดยการอบรมให้ความรู้ให้ความเกิดตระหนักรู้ ในปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง

- ก.ภาพเตือน คือ การใช้รูปแบบต่างๆ เพื่อใช้รถใช้ถนนเกิดภาพเตือน เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่อเกิดอุบัติเหตุ เช่น ป้ายเตือนจุดเสี่ยง, สัญลักษ์ณ์, สัญญาณ, ไฟส่องสว่าง เป็นต้น

- ว.วิศวกรรมจราจร คือ การแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงต่างๆ โดยใช้หลักวิศวกรรมจราจร ในการแก้ไข

- ป.ประชาสัมพันธ์ คือ ประชาสัมพันธ์และการสื่อสารข้อมูลต่างๆ ในหลายๆช่องทาง เช่น หอกระจายข่าว Facebook Line เป็นต้น ให้ประชาชนได้ทราบถึงข้อมูลเกิดความตระหนัก และการปฏิบัติที่ถูกต้อง เช่น สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง มาตรการแนวทางต่างๆ ที่ประกาศใช้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

แลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถอดบทเรียนการดำเนินงานให้พัฒนารูปแบบการดำเนินงานเพื่อให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดในการดำเนินงาน มาวิเคราะห์และพิจารณาร่วมกันเพื่อสรุปและถอดบทเรียน สะท้อนผลการดำเนินงาน เพื่อวางแผนในการแก้ไขปัญหาในวงรอบต่อไป

3.ผลของรูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ กุ่มกวาปี จังหวัดอุดรธานี

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 76.00 อายุเฉลี่ย 45.94 ± 8.61 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี ร้อยละ 74.00 ระดับการปฏิบัติงาน ระดับผู้ปฏิบัติการ ร้อยละ 36.00 มีประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน 10 ปีขึ้นไป ร้อยละ 42.00 การมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการ



จัดการความปลอดภัยทางถนน จากการวิเคราะห์ พบว่าก่อนดำเนินการมีค่าเฉลี่ยภาพรวมร้อยละ 2.73 อยู่ระดับปานกลาง และหลังดำเนินการ ค่าเฉลี่ยภาพรวมร้อยละ 4.13 อยู่ระดับมาก เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการมีส่วนร่วมกลไกของ ตารางที่ 1 ตารางเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไก คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการระดับอำเภอภูมิกวาปี จังหวัดอุดรธานี ก่อนและหลังการทดลอง (n=50)

ของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอภูมิกวาปี พบว่า หลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติ ที ที 0.05

การขับเคลื่อน การมีส่วนร่วม	ก่อนดำเนินการ (n=50)		หลังดำเนินการ (n=50)		\bar{d}	t	95%CI	P- value
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.				
	1. กลไกคนทำงาน	2.92	1.12	4.12				
2. กลไกระบบข้อมูล	3.12	0.87	4.35	0.56	1.23	8.40	0.93 – 1.52	<0.001
3. กลไกแผนปฏิบัติงาน	2.10	0.92	3.83	0.78	1.73	10.14	1.39 – 2.07	<0.001
4. กลไกการกำกับติดตาม ประเมินผล	2.78	1.02	4.23	0.86	1.45	7.68	1.07 - 1.82	<0.001
ภาพรวม	2.73	0.98	4.13	0.77	1.35	7.65	1.00 – 1.69	<0.001

ข้อมูลจากรายงาน ThaiRSC พบว่า ปี 2566 หลังดำเนินการมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเปรียบเทียบ 3 ปี ย้อนหลัง ถึงร้อยละ 34.07 ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูล อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี พบว่าจำนวน ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566 หลัง ดำเนินการมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทาง ตารางที่ 2 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอภูมิกวาปี เปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ

ถนนลดลงเมื่อเปรียบเทียบ 3 ปีย้อนหลัง ถึงร้อยละ 25.80 ซึ่งมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 18.75 ต่อแสนประชากร และช่วงเทศกาล 7 วัน อันตราย หลังดำเนินการไม่มีผู้เสียชีวิตจากจาก อุบัติเหตุทางถนน

ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน	ก่อนดำเนินการ			หลังดำเนินการ
	2563	2564	2565	2566
จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (คน)	1,973	1,755	1,714	1,130
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คน)	34	35	31	23
อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ต่อแสนปชก.)	27.48	28.36	25.27	18.75
ช่วงเทศกาล				
- นอกช่วงเทศกาล	31	34	27	23
- 7 วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์	1	0	2	0
- 7 วันอันตราย เทศกาลปีใหม่	2	1	2	0

อภิปรายผล

การวิจัยนี้เป็นวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อศึกษาสถานการณ์การอุบัติเหตุทางถนนเพื่อพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน และประเมินผลของรูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ จากผลการศึกษาซึ่งพบว่าปี 2563 สถานการณ์การพบอุบัติเหตุจำนวนผู้เสียชีวิตของอำเภอกุมภวาปี สูงเป็นอันดับ 2 ของจังหวัดและมีอัตราการเสียชีวิต 25.27 ต่อแสนประชากรซึ่งสูงกว่าเป้าหมายของจังหวัดคือ 20 ต่อแสนประชากร การขับเคลื่อนงานในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนจะมีการดำเนินงานเฉพาะบทบาทแต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ ยังขาดการบูรณาการร่วมกันและความต่อเนื่องในการปฏิบัติในพื้นที่ และการติดตามประเมินผลการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม สอดคล้องกับการศึกษาที่พบว่าพื้นที่ในการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตจำนวนมาก มีด้านกายภาพ เส้นทางคมนาคมของเป็นเขตเชื่อมต่อระหว่างอำเภอ เป็นเส้นทางสายหลัก จึงมีรถสัญจรผ่านจำนวนมาก ซึ่งรถที่สัญจรผ่านไปมาจะใช้ความเร็วสูง ในด้านระบบการป้องกันและควบคุมกำกับในการดำเนินการเรื่องการลดการเกิดอุบัติเหตุยังไม่มี ความชัดเจน การบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่างๆ และมาตรการทางกฎหมายยังไม่เข้มงวด การมีส่วนในการแก้ไขด้วยทิศทางเดียวกัน จุดอ่อนของการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอยู่ที่การขาดการวิเคราะห์ข้อมูล ขาดการวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกันและขาดการประสานงานระหว่างภาคีเครือข่าย¹¹⁻¹²

จากผลการวิจัยจะเห็นได้ว่าการพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี ที่

พัฒนาขึ้นโดยใช้วงจรการวิจัยเชิงปฏิบัติการ ทำให้เกิดแนวทางและหมายที่ชัดเจนในการจัดการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ในการทำงานร่วมกันในระดับอำเภอที่มีทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในทุกขั้นตอนของการพัฒนา เกิดการร่วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมดำเนินการและร่วมประเมิน การดำเนินกิจกรรม ประกอบด้วย 1) การขับเคลื่อนสร้างกลไกศปถ.อำเภอที่มีประสิทธิภาพ 2) การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุด้วยเครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชั้น) 3) การจัดการจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนโดยภาครัฐ ท้องถิ่นและชุมชน 4) การประชุม ศปถ.อำเภอ ติดตามอย่างต่อเนื่อง 5) การดำเนินงาน แนวทางกุมภวาปี โมเดล ประกอบด้วย ก.กวดขัน ในการเฝ้าระวังและป้องกันการลดอุบัติเหตุกลุ่มเสี่ยงอุบัติเหตุโดยการควบคุมผ่าน 3 ระดับ คือ ด้านครอบครัวใช้ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว ด้านชุมชนใช้ธรรมนูญชุมชน ด้านบังคับใช้กฎหมายจราจร สอดคล้องกับผลศึกษาจากการใช้ศักยภาพด้านครอบครัวในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการทำหน้าที่การดูแลสมาชิกในครอบครัวในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้¹³ ประกอบกับการใช้ธรรมนูญตำบลสู่การปฏิบัติในการขับเคลื่อนโดยเลือกประเด็นที่จะขับเคลื่อนโดยการวิเคราะห์ข้อมูล สร้างความร่วมมือกับชุมชนในการสื่อสารและจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ส่งผลให้อุบัติเหตุทางถนนลดลง¹⁴ และการบังคับใช้กฎหมาย มีผลต่อการลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ¹⁵ ม. แมง ชี้นาก การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงอุบัติเหตุ สอดคล้องกับผลการศึกษาพบว่าประชาชนมีพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากระดับต่ำ ร้อยละ 50.0 เพิ่มเป็นระดับปานกลาง ร้อยละ 54.7 ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน¹⁶ ภ. ภาพเดือนในเดือนให้เพื่อให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ว. วิศวกรรมจราจร เป็นการคืนข้อมูลสถานที่เกิด



อุบัติเหตุบ่อยอย่างต่อเนื่อง เพื่อวางแผนในการแก้ไขจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุตามหลักมาตรฐานสอดคล้องกับผลการศึกษาวิศวกรรมจราจร (Engineering) เป็นยุทธศาสตร์ด้านการดำเนินการใช้หลักวิศวกรรมจราจรมาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยให้มีการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนที่มีลักษณะเป็นอันตรายก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ บริเวณทางโค้งทางแยกการปรับปรุงแก้ไขป้ายสัญญาณป้ายเตือน ป้ายบอกทาง เพื่อให้เกิดความชัดเจนลดการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณจุดเสี่ยง¹⁷ ป.ประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ควรทำเป็นพื้นฐานเพื่อให้คนส่วนใหญ่มีความเข้าใจ ยอมรับมาตรการด้านกฎหมายและวิศวกรรมจราจร การให้ความรู้ หรือการประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางจะทำให้ประชาชนเกิดความตื่นตัว และสนับสนุนต่อการบังคับใช้กฎหมาย¹⁸

ผลการประเมินหลังนำรูปแบบความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอภูมิกวาปี พบว่า การมีส่วนร่วมกลไกของของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอภูมิกวาปีอยู่ในระดับมาก ซึ่งขับเคลื่อนโดยใช้กรอบเครื่องมือ 5 ชั้น สอดคล้องกับผลการศึกษาการจัดการความปลอดภัยในการจราจรโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดศรีสะเกษ มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน และการกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหารวมถึงมีการทำมาตรการของชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรม ก่อนนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน^{11-12,18} และพบว่าระหว่างหลัง

ดำเนินงาน มีจำนวนการบาดเจ็บจากเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงกว่าก่อนการดำเนินงาน ทั้งด้านการบาดเจ็บลดลงร้อยละ 34.07 และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 25.80 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนดำเนินการ สอดคล้องกับผลการศึกษาการพัฒนาแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้กลไก สปถ. ส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุทางถนน¹⁹⁻²⁰

ข้อเสนอแนะ

1) ควรมีการขับเคลื่อนกลไกคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภออย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วม และเกิดการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน ในการกำหนดทิศทางของการแก้ไขปัญหาที่ตรงจุดในด้านคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อมเสียง ตลอดจนการประชาสัมพันธ์สื่อสารมาตรการดำเนินงานอย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพกับประชาชนในพื้นที่

2) ควรมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับหน่วยงานอื่นๆ เพื่อนำข้อมูลและประสบการณ์การดำเนินงานไปเป็นแนวทางในการพัฒนางานของแต่ละพื้นที่ให้มีความสมบูรณ์และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ได้ดียิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณ นายอำเภอภูมิกวาปี คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอภูมิกวาปี ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรภูมิกวาปี ผู้อำนวยการโรงพยาบาลภูมิกวาปี โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ส่วนราชการทุกหน่วยงาน ผู้นำชุมชนและภาคีเครือข่ายทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือให้การสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานเพื่อพัฒนารูปแบบความปลอดภัยทางถนนในการลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอภูมิกวาปี ในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization. Geneva: World Health Organization; 2023.
2. World Health Organization. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health

- Organization; 2018.
3. วิทยา ขาดิปัญญาชัย. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและการจัดการกับปัญหาของประเทศไทย. วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย 2565; 2(2): 187-198.
 4. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย. [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 20 พ.ค.2566]. เข้าถึงได้จาก: http://dip.ddc.moph.go.th/new/3base_status_new
 5. ปัญณ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ. แนวทางการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่. นนทบุรี : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2560
 6. ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. สถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance : IS). [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 20 พ.ค.2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://dip.ddc.moph.go.th/new/บริการ/is-real-time>
 7. บุญยืน ศรีสว่าง. แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเขต พื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช.วารสารวิชาการแพทย์ เขต 11 2561; 32(4): 1451-1462
 8. ธนภัทร สมใจ. รูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางจราจรอย่างมีส่วนร่วมระดับอำเภอ กรณีศึกษาอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่. วารสารวิจัยการพยาบาลและการสาธารณสุข 2564; 1(3): 45-59.
 9. Kemmis, S., & McTaggart, R. The action research planner, Waurn Ponds (3rd ed.). Victoria: Deakin University Press; 1988.
 10. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. รายงานสถิติผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ. [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 20 พ.ค.2566].เข้าถึงได้จาก:<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiZWFkZWYzNmMtMzlmNy00ZGI1LWJkNTItNGQ3ZDk2MDNkMGVmliwidCI6JiBiNTRkMTRLTMyYkNkNGEYMC1iOTVhLTgzMWQ0ZTQ5MmE5NyIsImMiOiJEWfQ%3D%3D>
 11. รังสรรค์ ศรีคราม. การพัฒนารูปแบบการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ อำเภอกันทรารมย์ จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารวิจัยและพัฒนาสุขภาพศรีสะเกษ 2566; 2(3): 52-66.
 12. ศรีสมบุญ คำผิง. การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารศาสตร์สาธารณสุขและนวัตกรรม 2564; 1(2): 72-86.
 13. ธนบดี โจทย์กิ่ง. ประสิทธิภาพของการพัฒนาศักยภาพด่านครอบครัว เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี สุพรรณบุรี 2565; 5(1): 130-154.
 14. อนุพันธ์ สุวรรณพันธ์, ชญานิษฐ์ กฤตติยะโชติ, ณัฐกร โต๊ะสิงห์,ทิพย์สุดา กุมนัน, โชติรส นพพลกรัง. การแปลงธรรมาบุญตาบลสู่การปฏิบัติ ประเด็นการจัดการความปลอดภัยทางถนน ตำบลเสียว อำเภอโพธิ์ศรีสุวรรณ จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารวิทยาศาสตร์สุขภาพและการสาธารณสุขชุมชน 2564; 4(2): 122-133.
 15. สุนันรินทร์ เพชรรัตน์, รุ่งอรุณ บุญถ่าน, ศานติ จินตรัตน์. วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะย้อนศร:กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก. วารสารวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ 2559; 11(2) : 141-152.
 16. ปิยนุช ภิญโย,กิตติภูมิ ภิญโย,กล้วยไม้ ธิพรพรรณ,ประภัสสร ขาววงษ์. การพัฒนารูปแบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. วารสารพยาบาลสาร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2565; 49(1): 160-174.
 17. ชรินทร์ สุวรรณภูเต. การศึกษาการดำเนินการตามนโยบายป้องกันการอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย. [การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญารัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ]. มหาสารคาม: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม; 2552
 18. สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์, วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์, อรชร อัฐวิลาภ, ลักขณา ไทยเครือ. การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต. วารสารวิชาการสาธารณสุข 2557; 23(4): 580-590.
 19. สารสิน กิตติไพวานนท์. การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน อำเภอแวงใหญ่ จังหวัดขอนแก่น. วารสารระบบบริการปฐมภูมิและเวชศาสตร์ครอบครัว 2565; 5(3): 233-245.



วารสารสุขภาพและสิ่งแวดล้อมศึกษา
ปีที่ 9 ฉบับที่ 1 มกราคม - มีนาคม 2567

20. มนูญชัย รูปต๋ำ.การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอแม่จัน จังหวัด
ขอนแก่น. วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อมและสุขภาพชุมชน 2563; 7(3): 206-214