

การพัฒนาารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการจัดการอุบัติเหตุทางถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล

Development of a Community Network Participation Model for Road Accident Management in Langu District, Satun Province.

(Received: March 24,2025 ; Revised: March 28,2025 ; Accepted: March 29,2025)

วรายุส วรรณวิไล¹ ณัฐสิทธิ์ สองเมือง¹

WARAYUT WANNAWILAI¹ NATTASIT SONGMOUNG¹

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR โดยใช้วงจร PAOR มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัญหา พัฒนารูปแบบ และประเมินผลลัพธ์การจัดการอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนอำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยมีประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล จำนวน 55 คน เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบบันทึก รายงาน และสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษา พบว่า การวิเคราะห์สถานการณ์ได้นำไปสู่การกำหนดเป็นรูปแบบ LANGU Model ในการจัดการอุบัติเหตุทางถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล ประกอบด้วยกลไกหลักในการดำเนินงาน ได้แก่ 1) L (Leadership) การแต่งตั้งและกำหนดบทบาทของเจ้าภาพหลัก, 2) A (Assessment and Monitoring): การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง, 3) N (New Thinking and Learning): การพัฒนาความคิดใหม่ ๆ และการเรียนรู้เพื่อปรับปรุงแนวทางปฏิบัติ และ 4) GU (Good Team and Unity): การสร้างเครือข่ายความร่วมมือในทุกระดับ จากการดำเนินงานดังกล่าวส่งผลให้การดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดีเยี่ยม การวิเคราะห์ผลดำเนินงานตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์ หลัก 5 ด้าน (5 Es) อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยรวมอยู่ในระดับมาก (\bar{X} = 3.57 S.D. = 0.63) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงระยะเวลาเดียวกันมีอัตราการลดเมื่อเทียบกับค่ามัธยฐาน 3 ปี ย้อนลง รวมถึงได้มีการดำเนินงานการจัดการจุดเสี่ยงที่มีอยู่ในอำเภอรวม 6 จุด จากทั้งหมด 15 จุด

คำสำคัญ: อุบัติเหตุทางถนน, การจัดการอุบัติเหตุทางถนน, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

Abstract

This research was Participatory Action Research (PAR) using the PAOR cycle. The objectives are to analyze problems, develop models, and evaluate the results of road accident management in the community of Langu District, Satun Province. The population and sample are 55 members of the Langu District Road Safety Operation Center, Satun Province. Data are collected using recording forms, reports, and questionnaires. Data are analyzed using descriptive statistics and content analysis.

The study results found that the situation analysis led to the formulation of the LANGU Model in road accident management in Langu District, Satun Province, consisting of the following main mechanisms: 1) L (Leadership): Appointment and determination of the roles of the main host, 2) A (Assessment and Monitoring): Continuous monitoring and evaluation of the operation, 3) N (New Thinking and Learning): Development of new ideas and learning to improve the practice, and 4) GU (Good Team and Unity): Creation of a cooperation network at all levels. From the operation, the operation of road accident injury prevention was at an excellent level. The analysis of the operation results according to the policy of road accident prevention and reduction under the 5 main strategies (5 Es) in Langu District, Satun Province was at a high level overall (\bar{X} = 3.57 S.D. = 0.63). The road accident fatality rate during the same period decreased when compared to the median of 3 years. In addition, there was an operation to manage risk points in the district, a total of 6 out of 15 points.

Keywords: road accident, road accident management, road safety operation center

¹ กลุ่มงานอนามัยสิ่งแวดล้อมและอาชีวอนามัย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสตูล

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก ที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง สร้างความสูญเสียและผลกระทบต่อเหยื่อ ครอบครัวและสังคม รวมทั้งระบบบริการสุขภาพอย่างต่อเนื่องยาวนาน จนกลายเป็นความคุ้นชินและมองข้ามปัญหาเหล่านี้ทั้ง ๆ ที่มีขนาดปัญหาและมีแนวโน้มที่จะสร้างผลกระทบต่อสุขภาพ เศรษฐกิจ และสังคมได้เช่นเดียวกัน¹

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) เปิดเผยสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนผ่านรายงาน GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018 ว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 8 ของคนทุกกลุ่มอายุทั่วโลก โดยอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในทวีปแอฟริกา อยู่ที่ 26.6 คนต่อประชากรแสนคน รองลงมาคือทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในอัตรา 20.7 คนต่อประชากรแสนคน ปัจจุบันมีผู้เสียชีวิตจากสาเหตุนี้มากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจาก HIV/เอดส์ วัณโรค หรืออุจจาระร่วง² จากข้อมูลบูรณาการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) กลุ่มอายุที่มีการสูญเสียมากที่สุดเป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ 10 – 19 ปี ซึ่งมีการสูญเสียที่สูงมากถึง 2,902 คนต่อปี หากไม่มีการแก้ไขปัญหาย่างจริงจัง และกำหนดเป้าหมายจะมีเด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนน 37,321 คน หรือเฉลี่ยปีละ 3,732 คน ถ้ามีการดำเนินการและกำหนดเป้าหมายลดการตายของเด็กและเยาวชนจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลง ร้อยละ 5 ต่อปี ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน จะสามารถลดการสูญเสียกำลังของชาติในอนาคตถึง 14,752 คน ในห้วงเวลา 10 ปี หรือคิดเป็นลดอัตราการตาย ในภาพรวมได้ปีละ 2.7 – 4.5 ต่อประชากรแสนคน เพื่อลดการตายในภาพรวมของประเทศได้ตามเป้าหมาย³

อำเภอละงูเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดสตูล สภาพพื้นที่โดยทั่วไปของอำเภอละงู เป็นที่ราบสูงแบบลูกคลื่นลอนลาด พื้นที่ค่อนข้างราบประกอบด้วยทิวเขา โดยสถานการณ์อุบัติเหตุทาง

ถนนอำเภอละงู จากระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 – 2567 (ณ เดือน กรกฎาคม 2567) พบจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จำนวน 1,364 ราย, 1,149 ราย, 1,047 ราย, 940 ราย และ 596 ราย รวมทั้งสิ้นจำนวน 5,096 ราย และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 6 ราย, 12 ราย, 19 ราย, 11 ราย และ 8 ราย รวมทั้งสิ้นจำนวน 56 ราย โดยส่วนใหญ่เพศผู้ชาย ในช่วงอายุ 36 -60 ปี ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอละงู ส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์ ซึ่งเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอยู่ในช่วงเวลาตั้งแต่ 14.00 – 15.59 น.⁴

การจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายจึงเป็นวิธีการหนึ่งที่มีการเปิดโอกาสให้ทุกคนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนาไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม โดยการร่วมคิด ร่วมตัดสินใจเพื่อกำหนดเป้าหมายของสังคมและการจัดสรรทรัพยากรเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย และปฏิบัติตามแผนการหรือโครงการต่าง ๆ ด้วยความเต็มใจเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามที่เป้าหมายไว้

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า การศึกษาการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ส่วนใหญ่เป็นรูปแบบการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน และภาคีเครือข่าย และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ร่วมดำเนินการที่ความแตกต่างกันตามความต้องการและบริบทของชุมชน ซึ่งอาจส่งผลต่อรูปแบบ และความยากง่ายในการขับเคลื่อนดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่นั้น ๆ การศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์ เพื่อวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน และพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล รวมถึงประเมินผลลัพธ์การดำเนินงานจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน อำเภอละงู จังหวัดสตูล
2. เพื่อพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล
3. เพื่อประเมินผลลัพธ์การดำเนินงานจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย อำเภอละงู จังหวัดสตูล

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR) โดยใช้วงจร PAOR ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ได้แก่ การวางแผนงาน (Planning), การลงมือปฏิบัติ (Action), การสะท้อนกลับ (Reflection) และการสังเกตผล (Observation)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ เป็นกลุ่มขับเคลื่อนในการดำเนินงานขับป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน อำเภอละงู จังหวัดสตูล ใช้วิธีการเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling) คือ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู ได้แก่ นายอำเภอ/ ปลัดอำเภอ, กำนัน, นายกเทศมนตรี/ ปลัดเทศบาล, นายกองค้การบริหารส่วนตำบล/ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล, , สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล สาขาละงู, ผอ.รพ.ละงู/ผู้รับผิดชอบ, สาธารณสุขอำเภอ/ผู้รับผิดชอบ, ผอ.รพ.สต., ผู้นำศาสนา, ตัวแทนครูจากวิทยาลัย/โรงเรียน/ศพด., ตัวแทนตำรวจ, ตัวแทนหมวดการทาง, ตัวแทนไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขา อำเภอละงู และภาคีเครือข่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน 55 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบสอบถามการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน (5 Es) คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการ

ให้ความรู้ และการประชาสัมพันธ์ ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ โดยมีลักษณะ การตอบคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) และมีระดับการดำเนินงาน 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

2. แบบการประเมินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI PLUS : District Road Traffic Injury) ของสำนักโรคไม่ติดต่อกรรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

3. แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview questionnaire) เป็นเครื่องมือที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นประกอบการอภิปรายเป็นรายกรณีในอำเภอละงูที่เป็นต้นแบบในการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI)

4. เครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์ เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัญหา กำหนดปัญหา และกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาเป็นเครื่องมือมาจากศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน

5. เครื่องมือวิเคราะห์จุดเสี่ยง จำนวน 8 ใบงาน ประกอบด้วย 1) ทำแผนที่และคัดเลือกจุดเสี่ยงในชุมชน 2) ค้นหารูปแบบการชนที่เกิดขึ้นบ่อยบริเวณจุดเสี่ยง 3) ค้นหาปัจจัยเสี่ยงจากถนน 4) สรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดการชน (คน รถ ถนน) 5) เรียนรู้จากอดีต ต้นทุนเดิมในพื้นที่ จะชวนใครมาทำงาน 6) จัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน 7) จัดการที่ทำได้เอง ส่งต่อปัญหาที่เกินกำลัง 8) มาตรการประเมินผล เฝ้าระวัง และติดตามผล

การตรวจสอบเครื่องมือ นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นมาเสนอทางผู้เชี่ยวชาญ เพื่อพิจารณาความถูกต้องและความสมบูรณ์ของคำถาม เพื่อนำคำแนะนำในการแก้ไขปรับปรุงและตรวจสอบความแม่นยำของคำถาม โดยการนำเสนอแบบสัมภาษณ์ไปทำการทดสอบกับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอควนโดน จังหวัดสตูล ซึ่งมีความคลาคลึงกับกลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา จำนวน 30 คน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม และได้ทำการ

ปรับปรุงแก้ไขโดยการเลือกคำถามหรือปรับเปลี่ยนบางข้อ เพื่อให้ได้แบบสอบถามที่ดีขึ้น โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach Coefficient Alpha) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.88

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

1. **ขั้นวางแผน (Plan) วิเคราะห์สถานการณ์สภาพปัจจุบันและปัญหาการดำเนินงาน**
 - 1.1 ศึกษาบริบท สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล
 - 1.2 ทบทวนบทบาทหน้าที่คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล
 - 1.3 วิเคราะห์ปัญหา กำหนดปัญหา และกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยใช้เครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์จากศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดปัญหา, แผนภูมิต้นไม้, บันไดผลลัพธ์, การวิเคราะห์แรงเสริม แรงต้าน และ การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์
 - 1.4 ประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล ร่วมกันกำหนดแนวทางและรูปแบบการขับเคลื่อนจนเกิดเป็นรูปแบบ LANGU Model ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล
2. **ขั้นปฏิบัติการ ดำเนินการตามรูปแบบ LANGU Model ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล ประกอบด้วยกิจกรรมดังนี้**
 - 2.1 L (Leader Ship) ประกอบด้วย 3 กิจกรรม ได้แก่ 1) ให้มีการทบทวนบทบาทและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ, 2) มอบหมายให้เลขานุการของคณะทำงานแต่ละคณะเป็นเจ้าภาพหลักในการขับเคลื่อน และ 3) ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงานและโครงการสอดคล้องกับประเด็นการขับเคลื่อนที่กำหนดไว้
 - 2.2 A (Assessment and Monitoring) การประเมินติดตาม ประกอบด้วย 2 กิจกรรม ได้แก่ 1)

ดำเนินการประเมินผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และ 2) จัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานในภาพรวมระดับอำเภอ โดยจำแนกตามรายตำบลทุกไตรมาส

2.3 N (New thinking and learning) การคิดและเรียนรู้สิ่งใหม่ประกอบด้วย 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนแก่ประชาชนในชุมชน, 2) ประชุมประชาคมในระดับหมู่บ้าน เพื่อร่วมกันกำหนดกติกาชุมชนเกี่ยวกับการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย, 3) จัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้แก่นักเรียนในโรงเรียน, 4) พัฒนาศักยภาพ อสม. ให้สามารถสื่อสารและให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง, 5) ดำเนินการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยง

2.4 GU (Good team and Unity) การเป็นทีมที่ดี และมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ประกอบด้วย 7 กิจกรรม ได้แก่ 1) ลงพื้นที่ร่วมกันเพื่อติดตามกรณีผู้เสียชีวิต, 2) จัดหาแหล่งงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน, 3) จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU), 4) ประกาศมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ในสถานที่ราชการ สถานศึกษา สถานประกอบการเอกชน มัสยิด และธนาคาร, 5) ให้สภายาวชนของท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน, 6) ขอสนับสนุนหมวกนิรภัยจากบริษัทเอกชน และ 7) ซ้อมแผนร่วมกัน สสจ./ ปภ. ทุกปี

3. **ขั้นการติดตามและประเมินผล ประเมินผลกระบวนการโดยการเก็บแบบสอบถาม และสังเกตการมีส่วนร่วมและสะท้อนผลของการปฏิบัติของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู ในแต่ละระยะของการศึกษา สรุปผลวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ**

4. **ขั้นการปรับปรุงการสะท้อนผลการปฏิบัติงานเพื่อจัดการจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ประกอบด้วย การถอดบทเรียน การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนจากข้อมูลเชิงปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางปรับปรุงและพัฒนาารูปแบบการดำเนินงานอย่าง**

ต่อเนื่อง โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กระบวนการนี้ จะถูกปรับปรุงให้สอดคล้องกับความต้องการและ บริบทของชุมชนในแต่ละการประชุม เพื่อให้บรรลุ เป้าหมายที่กำหนดไว้

ผลการวิจัย

สถานการณ์อุบัติเหตุอำเภอละงู จังหวัดสตูล ปี 2567 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 995 ราย คิดเป็นอัตราอุบัติเหตุการณ 1,343.5 ต่อประชากรแสน คน เป็นเพศชาย 507 ราย (ร้อยละ 50.95) หญิง 488 ราย (ร้อยละ 49.05) เสียชีวิต 16 ราย คิดเป็นอัตรา ป่วยตายร้อยละ 1.61 กลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุทาง ถนนมากที่สุด กลุ่มอายุ 36-60 ปี จำนวน 275 ราย (ร้อยละ 28.21) รองลงมา กลุ่มอายุ 1-14 ปี จำนวน 181 ราย (ร้อยละ 18.56) และกลุ่มอายุ 15-18 ปี จำนวน 163 ราย (ร้อยละ 16.72) ประเภทผู้บาดเจ็บที่ ประสบอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่ จำนวน 713 ราย (ร้อยละ 71.66) รองลงมาผู้โดยสาร จำนวน 254 ราย (ร้อยละ 25.53) และคนเดินเท้า จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 2.41) ประเภทยานพาหนะที่เกิด อุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ จำนวน 895 ราย รองลงมา รถจักรยาน จำนวน 51 ราย (ร้อยละ 5.13) และ รถยนต์ จำนวน 49 ราย (4.92) และเมื่อเปรียบเทียบกับ จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน ปี พ.ศ. 2567 กับค่ามัธยฐานย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2564- 2566) ของอำเภอละงู พบว่า จำนวนการบาดเจ็บ มี ค่าต่ำกว่าค่ามัธยฐาน ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่ามัธยฐาน

สำหรับกระบวนการพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายชุมชนในการจัดการอุบัติเหตุ ทางถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล มีรายละเอียดดังนี้

ขั้นการวางแผนงาน (Planning)

การขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรทาง ถนนในอำเภอละงูนั้น แม้จะมีการดำเนินงานตาม แนวทางของ ศปถ. แห่งชาติ และหน่วยงานต่างๆ ปฏิบัติตามพันธกิจของตนเอง แต่ยังคงมีข้อจำกัดที่ ต้องแก้ไข กล่าวคือ การขับเคลื่อนในระดับต่างๆ ขาด การบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน การ

ปฏิบัติงานในพื้นที่ขาดความต่อเนื่อง และยังไม่มีการ ติดตามประเมินผลการดำเนินงานอย่างชัดเจน เพื่อนำผลลัพธ์และอุปสรรคมาปรับปรุงการทำงานต่อไป

อำเภอละงูได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยศูนย์ปฏิบัติการความ ปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู (ศปถ. อำเภอละงู) จัดการประชุมคณะกรรมการเป็นประจำเพื่อทบทวน และปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องกับ สถานการณ์ปัจจุบัน มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ขับเคลื่อนตำบลปลอดภัย โดยใช้เครื่องมือจัดการเชิง ผลลัพธ์จากศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน เพื่อ วิเคราะห์และกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหโดย การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย นอกจากนี้ ปัญหา อุบัติเหตุทางถนนได้รับการยกระดับเป็นประเด็น สำคัญในการพัฒนาคุณภาพชีวิต โดยคณะกรรมการ พัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ได้จัดตั้ง คณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดย เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนและการใช้ข้อมูล เป็นฐานในการดำเนินงาน อำเภอละงูยังได้ดำเนิน โครงการอำเภอดันแบบสู่ความปลอดภัย โดยนำ ข้อมูลจากการประชุมเชิงปฏิบัติการมาใช้ในการ ขับเคลื่อนประเด็นการสวมหมวกนิรภัย 100% สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนนอย่างยั่งยืนผ่านการมีส่วนร่วมและการใช้ ข้อมูลเชิงประจักษ์

ขั้นที่ 2 การลงมือปฏิบัติ (Action)

จากการวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนใน อำเภอละงู โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและ ใช้เครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์จากศูนย์วิชาการเพื่อ ความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย พบว่าปัญหาหลักเร่งด่วนคือการไม่สวมหมวกนิรภัย ในชุมชน เป้าหมายสูงสุดคือการลดจำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ผลการ วิเคราะห์นี้นำไปสู่การพัฒนาแบบ LANGU Model สำหรับการจัดการอุบัติเหตุทางถนนใน อำเภอละงู จังหวัดสตูล ดังนี้

L (Leader Ship) เจ้าภาพหลัก

ในการประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู (ศปถ. อำเภอละงู) ประจำเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2567 นายอำเภอละงู ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์ฯ ได้ทบทวนบทบาทและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตามคำสั่งอำเภอละงู ที่ 234/2566 ซึ่งที่ประชุมมีมติคงรายละเอียดตามเดิม นอกจากนี้ ที่ประชุมได้มอบหมายให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล (ศปถ. ตำบล) ทั้ง 6 ตำบล และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 7 แห่ง ดำเนินการทบทวนบทบาทและอำนาจหน้าที่ของตน เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการต่อไป เลขาธิการคณะกรรมการฯ ได้รับมอบหมายให้กำหนดผู้รับผิดชอบหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยเน้นบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ ศปถ.

A (Assessment and Monitoring) การประเมินติดตาม

อำเภอละงูได้ดำเนินมาตรการชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลและช่วงที่มีความเสี่ยง โดยนายอำเภอมอบนโยบายให้กำนันผู้ใหญ่บ้าน เฝ้าระวังป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในหมู่บ้าน มีการจัดทำประชาคมเพื่อกำหนดข้อตกลงป้องกันอุบัติเหตุ สื่อสารประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย และจัดตั้งกลุ่มไลน์เพื่อส่งข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน สอดคล้องกับหลักการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา 'รู้เร็ว แจ้งข่าวเร็ว' และรายงานข้อมูล เฝ้าระวังสถานการณ์ประจำหมู่บ้าน ได้แก่ 1) รายเดือน: สรุปและส่งคืนข้อมูลแก่หัวหน้าส่วนราชการ ผู้นำชุมชน ในการประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและตำบล, การประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้าน, และการประชุมคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอ (พชอ.) และตำบล (พชต.) โดยใช้รายงานจาก พชอ. อำเภอเป็นหลัก และ 2) รายไตรมาส/รายปี/ช่วงเวลาสำคัญ: รายงานผลในการประชุม พชอ. อำเภอ และ พชต. ทุกตำบล โดยใช้รายงานจาก พชอ. อำเภอเป็นหลัก และวิเคราะห์ข้อมูลรายไตรมาส รายปี หรือช่วงเวลาสำคัญ เช่น เทศกาลสงกรานต์

N (New thinking and learning) การคิดและเรียนรู้สิ่งใหม่

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและถนนปลอดภัย ดำเนินการสื่อสารความเสี่ยงเพื่อสร้างความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้ประชาสัมพันธ์ร่วมกับสหสาขาและเครือข่ายหน่วยงานภาครัฐ สถานประกอบการ โรงเรียน และชุมชน กรอบการดำเนินงานประกอบด้วย การสื่อสารความเสี่ยงระดับตำบลแก่คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตตำบล (พชต.) และคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระดับตำบล ผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยต่างๆ จำแนกรายหมู่บ้าน/ตำบล และการประชุมเพื่อคืนข้อมูล

สำหรับการเสริมสร้างองค์ความรู้และทักษะการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนแก่เยาวชนและประชาชนในอำเภอละงู หน่วยงานราชการหลายภาคส่วนได้ร่วมกันจัดกิจกรรมต่างๆ การสำรวจจุดเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุในชุมชนพบว่า มีทั้งสิ้น 15 จุด แบ่งเป็น 4 ลักษณะ ได้แก่ ทางแยก ทางโค้ง ผิวถนนชำรุด และสิ่งบดบังทัศนวิสัย เมื่อวิเคราะห์ศักยภาพชุมชนในการจัดการจุดเสี่ยง พบว่า 6 จุดสามารถจัดการได้เอง และ 9 จุดต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังคำกล่าวของแกนนำชุมชนว่า "การติดตั้งป้ายเตือนทางโค้งช่วยให้ผู้ใช้รถลดความเร็วและเพิ่มความระมัดระวัง" และชุมชนสามารถแก้ไขปัญหาสิ่งบดบังทัศนวิสัยได้โดยร่วมกันตัดแต่งกิ่งไม้ริมทาง

GU (Good team and Unity) การเป็นทีมที่ดี และมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

เดิมที การสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอละงูดำเนินการโดยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงูเท่านั้น ปัจจุบัน คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอละงู (พชอ. ละงู) มอบหมายให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและถนนปลอดภัย ประสานความร่วมมือกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตตำบล (พชต.) ทุกแห่งและเครือข่าย เพื่อร่วมสอบสวนโดยชุมชนดำเนินการสอบสวนเบื้องต้นด้วยแบบ

สอบสวนอุบัติเหตุชุมชนและร่วมกำหนดแนว
ทางแก้ไขปัญหาเฉพาะกรณี จากนั้น คณะทำงาน
ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและถนนปลอดภัย อำเภอ
ละงู วิเคราะห์ข้อมูลรายการอุบัติเหตุและเสียชีวิต
เชิงลึกโดยใช้ตาราง Haddon's Matrix เพื่อระบุ
สาเหตุสำคัญและสรุปภาพรวมการสอบสวน ซึ่ง
นำไปสู่การกำหนดพฤติกรรมเสี่ยง จุดเกิดเหตุ
สภาพแวดล้อม และระบบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอ
แนวทางกำหนดมาตรการและนโยบายระดับอำเภอ
และมอบหมายให้ พชต. ทุกตำบล ดำเนินการป้องกัน
อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ต่อไป นอกจากนี้มีการ
จัดหาแหล่งงบประมาณและสิ่งสนับสนุนจาก
หน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อขับเคลื่อนการ
ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอละงู
จังหวัดสตูล รวมถึงเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
100% คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย
ทางถนนอำเภอละงูได้จัดทำบันทึกข้อตกลงความ
ร่วมมือ (MOU) ระหว่างหน่วยงานราชการ องค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคีเครือข่าย เพื่อกำหนด
มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ใน
สถานที่ราชการ สถานศึกษา สถานประกอบการ
เอกชน สถานที่ทางศาสนา และสถานประกอบการ
ทางการเงิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการบาดเจ็บ

และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และสร้าง
วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ใน
พื้นที่อำเภอ

**ผลการพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของ
ภาคีเครือข่ายชุมชนในการจัดการอุบัติเหตุทางถนน
อำเภอละงู จังหวัดสตูล**

การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลด
อุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัย
ทางถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยรวม พบว่า
คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทาง
ถนน (ศปถ.) ด้านจัดการความปลอดภัยทางถนน
ระดับอำเภอ เห็นว่าการดำเนินการตามนโยบาย
ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ อำเภอละงู
จังหวัดสตูล โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.57$) เมื่อ
พิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีการดำเนินงานอยู่ใน
ระดับมาก 4 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (\bar{x}
=3.81) ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ (\bar{x}
= 3.53) ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ($\bar{x} = 3.62$) ด้านการ
ประเมินผลและสารสนเทศ ($\bar{x} = 3.57$) และมีการ
ดำเนินการอยู่ในระดับปานกลางอีก 1 ด้าน คือ ด้าน
วิศวกรรมจราจร ($\bar{x} = 3.36$)

ตารางที่ 1 ผลการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยรวม

ลำดับ	การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	\bar{X}	S.D.	ระดับการดำเนินงาน
1.	ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	3.81	0.62	มาก
2.	ด้านวิศวกรรมจราจร	3.36	0.86	ปานกลาง
3.	ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์	3.53	0.92	มาก
4.	ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	3.62	0.89	มาก
5.	ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ	3.57	0.78	มาก
	โดยรวม	3.57	0.63	มาก

สรุปผลการดำเนินงานตามรูปแบบประเมิน
การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับ
อำเภอ (D-RTI PLUS : District Road Traffic Injury)
อำเภอละงู จังหวัดสตูล อยู่ในระดับดีเยี่ยม ระดับดี
เยี่ยม (Advance) ร้อยละ 80.00 – 100.00

สรุปและอภิปรายผล

สรุปผลการพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของ
ภาคีเครือข่ายชุมชนในการจัดการอุบัติเหตุทางถนน
อำเภอละงู จังหวัดสตูล การเปิดโอกาสและสนับสนุน
ให้ภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมร่วมในการ

ดำเนินงานทุกขั้นตอน ตลอดจนการติดตามและประเมินผล ส่งผลให้การดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับดีเยี่ยม เมื่อเปรียบเทียบจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน ปี พ.ศ. 2567 กับค่ามัธยฐานย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2564-2566) ของอำเภอละงู พบว่า จำนวนการบาดเจ็บ มีค่าต่ำกว่าค่ามัธยฐาน ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่ามัธยฐาน การจัดการจุดเสี่ยงที่มีอยู่ในอำเภอรวม 6 จุด จากทั้งหมด 15 จุด

จากผลการดำเนินงานโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล ผลศึกษานำมาอภิปรายตามข้อสรุปดังนี้

1) การประเมินระดับการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจากอำเภอละงูได้ดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล มีการจัดตั้งและทบทวนบทบาทคณะกรรมการฯ ระดับอำเภอ และใช้ "LANGU Model" เป็นกลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยอาศัยยุทธศาสตร์ 5 ด้านเป็นกรอบการดำเนินงาน เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนและลดความสูญเสียตามนโยบายรัฐบาลเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ บริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการประเมินผลและสารสนเทศ อยู่ในระดับมาก ส่วนด้านวิศวกรรมจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสามารถนำไปอภิปรายผลเชิงลึกในแต่ละด้านได้ ดังนี้

1.1 ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล พบว่า ด้านการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับมาก โดยการพิจารณารายข้อระบุว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดมีความสำคัญสูงสุดต่อการลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การบังคับใช้

กฎหมายอย่างเข้มงวดจึงมีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สอดคล้องกับผลการศึกษาของบังอร แซ่อึ้ง และคณะ (2567)⁵ ที่ศึกษาการพัฒนาแบบแผนการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งพบว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดเป็นปัจจัยสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมาตรการที่มีประสิทธิภาพสูง ได้แก่ การตั้งด่านตรวจ การใช้กล้องตรวจจับความเร็ว และการเพิ่มบทลงโทษผู้กระทำความผิด นอกจากนี้ การดำเนินงานแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคประชาสังคมมีส่วนช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย โดยผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างมีนัยสำคัญหลังจากการบังคับใช้มาตรการเชิงรุก นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของจุฬารัตน์ ไชยพิเชษฐ์ (2567)⁶ ที่ศึกษาประสิทธิภาพของรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนในอำเภออุบลราชธานี จังหวัดสุรินทร์ พบว่า การบังคับใช้กฎหมายร่วมกับทำให้ความรู้แก่ประชาชนมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุมากกว่าการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว นอกจากนี้ การมีส่วนร่วมของชุมชนส่งผลเชิงบวกต่อความสำเร็จของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์และการตรวจจับการขับขีเร็วเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพสูง

1.2 ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล พบว่า ด้านวิศวกรรมจราจรอยู่ในระดับปานกลาง โดยการพิจารณารายข้อพบว่า มีการนำข้อมูลจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาวิเคราะห์สาเหตุเพื่อวางแผนแก้ไข ทั้งนี้ คณะกรรมการระบบสุขภาพอำเภอละงูได้นำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ในการปรับปรุงถนนและช่องทางจราจรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุในบริเวณเดียวกันลดลง สอดคล้องกับงานวิจัยของปิยวรรณ ถนอดธนูศิลป์ และสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ (2567)⁷ ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรณี

ที่มีผู้เสียชีวิต กรณีศึกษาพื้นที่เขตเมืองหลักจังหวัด ชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ ลักษณะทางกายภาพของถนน ได้แก่ ประเภทพื้นผิว ถนน ตำแหน่งของอุบัติเหตุบนช่วงถนน จำนวนช่องจราจร และช่องจราจรที่เกิดอุบัติเหตุ มีอิทธิพล โดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ผลการศึกษายังชี้ให้เห็นว่า ประเภทพื้นผิวถนนและตำแหน่งของ อุบัติเหตุบนช่วงถนนมีอิทธิพลทางตรงต่อปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับถนนด้วยเช่นกัน ดังนั้น เพื่อเพิ่มความ ปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน จึงควรให้ความสำคัญ กับการออกแบบทางแยกและทางข้ามให้มีความ ปลอดภัย การปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณข้างทาง และการกำหนดช่องจราจรเฉพาะสำหรับ รถจักรยานยนต์ในบริเวณจุดเสี่ยง ซึ่งมาตรการ เหล่านี้จะช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและ เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างมี ประสิทธิภาพ

1.3 ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล พบว่า ด้านการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์อยู่ใน ระดับมาก โดยการพิจารณารายข้อระบุว่า การ ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่ออย่างต่อเนื่องมีส่วนสำคัญใน การกระตุ้นและสร้างแรงจูงใจให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ อำเภอละงูมีการประชาสัมพันธ์ โทษของอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องผ่านช่องทาง วิทยุท้องถิ่น สอดคล้องกับงานวิจัยของพิทักษ์พงษ์ ครองชนม์ (2546)⁸ ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง ทักษะคติและ พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขต เทศบาลเมืองละมูง จังหวัดชลบุรี ซึ่งพบว่า ส่วนใหญ่ สนับสนุนว่าการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ ต้องอาศัยการให้ความรู้ด้านการขับขี่ที่ถูกต้องและ ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การให้ความรู้ด้าน กฎหมายจราจรแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อสร้าง จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและลด พฤติกรรมเสี่ยง"

1.4 ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการ

ความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล พบว่า ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉินมี 4 รายการอยู่ใน ระดับมาก ได้แก่ การจัดตั้งทีมกู้ชีพกู้ภัยและศูนย์ รับแจ้งเหตุตลอด 24 ชั่วโมง ความพร้อมของวัสดุ อุปกรณ์ทางการแพทย์ฉุกเฉิน ประสิทธิภาพของทีมกู้ชีพกู้ภัย และความร่วมมือจากองค์กรเอกชนและ มูลนิธิต่าง ๆ ส่วนอีก 2 รายการอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ การมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการกู้ชีพกู้ภัย เบื้องต้น และการบูรณาการช่วยเหลือผู้ประสบ อุบัติเหตุอย่างเป็นทางการ

1.5 ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล พบว่า ด้านการประเมินผลและสารสนเทศมี 5 รายการอยู่ในระดับมาก ได้แก่ การบรรจุวาระรายงาน อุบัติเหตุทางถนนในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการ การนำสถิติอุบัติเหตุมาวิเคราะห์เพื่อวางแผนป้องกัน และแก้ไข การประชุมวางแผนและจัดทำแผนลด อุบัติเหตุร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และการให้ ความสำคัญของนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนนโดยผู้บริหารระดับสูง ส่วนอีก 1 รายการอยู่ใน ระดับปานกลาง ได้แก่ การประสานข้อมูลระหว่าง หน่วยงาน

ปัจจัย และเงื่อนไขที่นำไปสู่ความสำเร็จ

ผลสำเร็จของการดำเนินงานการดำเนินงาน ของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทาง ถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล สรุปผลตามบันได ผลลัพธ์ทั้งหมด 5 ชั้น ดังนี้

ชั้นที่ 1 การวิเคราะห์สถานการณ์: จัดตั้ง ทีมสหวิชาชีพวิเคราะห์ปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไข ต่อผู้บริหาร

ชั้นที่ 2 กลไกคณะทำงานระดับอำเภอ: กำหนดมาตรการ นโยบาย และแผนงานระดับอำเภอ และมอบนโยบายสู่ท้องถิ่น

ชั้นที่ 3 กลไกคณะทำงานระดับท้องถิ่น: แต่งตั้งทีมดำเนินการตามนโยบาย ปรับแผนงานให้ สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ และแก้ไขปัญหาโดยใช้ งบประมาณท้องถิ่น

ขั้นที่ 4 การปรับปรุงสิ่งแวดล้อม: ประสานงานแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ขั้นที่ 5 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง: บูรณาการข้อมูลเพื่อสร้างความตระหนักรู้ กำหนดแนวทางแก้ไข และบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณอย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะ

1. การใช้รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นการบูรณาการข้อมูลจากการวิเคราะห์สาเหตุการเสียชีวิตและข้อมูลเชิงประจักษ์อื่น ๆ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในจุดเสี่ยงได้ ดังนั้นผู้บริหารจึงควรสนับสนุนและผลักดันการพัฒนาการใช้ระบบสารสนเทศในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรสนับสนุนงบประมาณเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่ชัดเจนครอบคลุม และเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และปลูกฝังจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

3. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีศักยภาพในการลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านงบประมาณและอำนาจหน้าที่ในการออกแบบและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างไรก็ตามการดำเนินงานดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเชิงวิชาการและเชิงประจักษ์เป็นฐานในการวางแผน ดังนั้น การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงควรถูกกำหนดเป็นนโยบายระดับชุมชน โดยอาศัยความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายและข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่

เอกสารอ้างอิง

1. ธนพงษ์ จินวงศ์. (2564). อุบัติเหตุทางถนน “ภัยเงียบ” ที่ยังอันตรายและท้าทายการจัดการ. วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย, 1(1), 71-76.
2. ศูนย์วิจัยและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน. (2564). WHO เผยรายงาน ‘ไทย’ เสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้มีกฎหมายจราจรในเกณฑ์ดี. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <https://www.sdgmovement.com>
3. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2564). ติดตามอุบัติเหตุทางปัญญา ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <https://ddc.moph.go.th>
4. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2567). รายงานสถิติผู้ประสบภัยจาก รถทั่วประเทศไทย. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <https://www.thairsc.com>
5. บังอร แสงอั้ง, ธวัชชัย คำป้อง, & แวตนา สุริยันต์. (2567). การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น. วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อมและสุขภาพชุมชน, 9(5), 100-108.
6. จุฬารัตน์ ไชยเพชร. (2567). ประสิทธิภาพของรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน อำเภอภูคา จังหวัดสกลนคร. วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อมและสุขภาพชุมชน, 9(5), 870-878.
7. ปิยวรรณ ถนัดธนศิลป์, & สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2567). การวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต: กรณีศึกษาพื้นที่เขตเมืองหลักจังหวัดชลบุรี. วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและ พัฒนา, 35(4), 44-66.
8. พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์. (2546). ทศนคติและพฤติกรรมกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตเทศบาลเมืองละมั่งจังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.